Une publication du secteur de l'aviation civile camerounaise

AVIATION Magazine

N°005 AVRIL 2013

SECURITE ET SURETE DE L'AVIATION CIVILE

ZOOM SUR LE PRSSAC

DOSSIER PP 5 - 10

AEROPORT DE MAROUA - SALAK

Des véhicules de dernière génération pour la sécurité incendie

PP 16-17

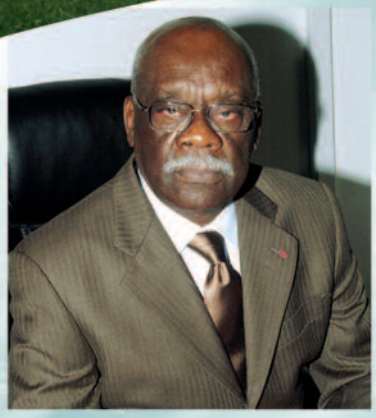
PP 12-13 | **NAVIGATION AERIENNE**

Décriptage du programme TRAINER Plus de l'OACI

PP 20-21 | **TRANSPORT AERIEN**

Le trafic passager en hausse au Cameroun. La progression est de 16% entre 2011 et 2012

ADC.SA Modernisation et professionnalisme



Joseph POKOSSY DOUMBE
Président du Conseil d'Administration

Thomas OWONA ASSOUMOU
Directeur Général

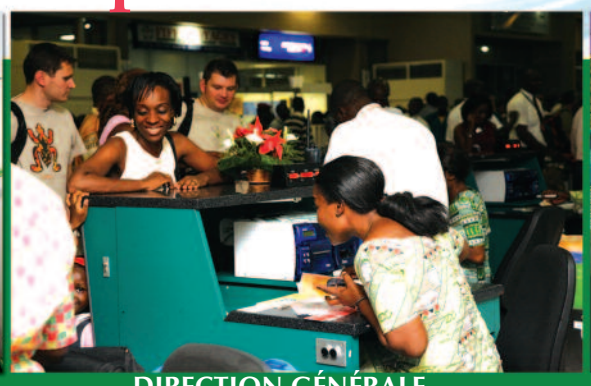
Aéroports Du Cameroun S.A est une société anonyme de droit camerounais qui a pour missions principales : la gestion, l'exploitation, l'entretien, le renouvellement, la réhabilitation et le développement du patrimoine aéroportuaire dans sept aéroports du Cameroun dont trois de classe internationale, à savoir : Douala, Yaoundé- Nsimalen et Garoua.

Depuis quelques temps ADC SA. a mis le cap vers la modernisation et le renouvellement des infrastructures. C'est Ainsi que plusieurs réalisations visant la mise à niveau des équipements et infrastructures aéroportuaires sont en cours : climatisation et aménagement des salles d'embarquements, réhabilitation salons VIP, réorganisation et informatisation des services de facturation et de recouvrement.

ADC SA. met également à la disposition des compagnies aériennes des services pour améliorer le confort et la sécurité des passagers dans les aéroports.

Ces prestations de qualité sont offertes aux clients et aux usagers de Aéroports Du Cameroun, par un personnel dynamique, professionnel et dévoué.

Une porte ouverte sur le monde…



DIRECTION GÉNÉRALE
B.P:13615 YAOUNDE Tel: + 237 22 23 45 21 Fax: +237 22 23 45 20

SOMMAIRE

EDITO

par Pierre TANKAM
D.G. CCAA

Des avancées majeures \04

GENESE

Comment le Cameroun a intégré le PRSSAC \05

CDOU, matériel roulant \06

Clôture de sureté de l'aéroport international de Douala \07

Tout un plan sensibilisation à la sureté \08

Equipement de sureté \09

Interview du Cordonateur du PRSSAC \10

SECURITE AERIENNE

Les inspecteurs mieux outillés \11

Navigation Aérienne L'approche systématique de TRAINAIR plus \12-13

Formation en recherches et sauvetage \14

Croisade contre les cendres volcaniques \15

Des véhicules incendie de dernière génération our Maroua salak \16-17

Télécommunications électroniques: La nécessité d'une relecture de la loi \18

Aéroport international de Douala: La modernisation bat son plein \19

TRANSPORT AERIEN

Le trafic passager en hausse au Cameroun \20-21

Budget programme la CCAA à la page \22

Le DG de l'ASECNA au Cameroun \23

Aviation Magazine
Une publication du secteur de l'aviation civile camerounaise

Comité Editorial
Pierre TANKAM (Directeur Général CCAA)
Thomas OWONA ASSOUMOU (Directeur Général ADC)
Frédéric MBOTTO EDIMO (Représentant Résident de l'ASECNA au Cameroun)

Directeur de publication
Pierre TANKAM

Directeur de la Rédaction
Allabira MAMADOU

Rédacteur en chef
Joël WADEM

Rédacteurs en chef adjoints
Théodore TCHUISSEU
Manfred Josué NGOM

Secrétaires de Rédaction
Serge William FOTSO, Julien CHONGWANG

Rédaction
Jean DJON, Marc-Olivier MAMIAH, Robert NGONGANG, Jules-Lionel TCHOUNGUI, Victorine ZOGO, Aboubacar NSANGOU, Jean-Victor BELL, Cyrille ABONDO, Jacques BELINGA ONANA, Paul NGONDJO ESSO

Relecture
Aline ATANGANA KOUNA, Zélyne NKOUANDOU

Secrétariat
Christiane Hervée ONANA

Conception et Mise en page
creativa.us@gmail.com

Impression: CREATIVA Tél : 22 02 07 67

Editorial

Des avancées majeures

Par **Pierre TANKAM**
Directeur Général de la CCAA

“L’ensemble des mesures institutionnelles, organiques et opérationnelles, ont permis une nette amélioration du système de sûreté de l’aviation civile au Cameroun et se sont traduites par l’augmentation de la fréquentation des aéroports. Le trafic aérien passager est ainsi passé de 627 159 en 2006 à 1 047 401 en 2012”

L’actualité nous renvoie à l’émergence d’actes humains de prise d’otage et de sabotage dirigés contre les personnes et les biens.
Les passagers, les aéroports, les aéronefs, le personnel aéronautique et le public ne sont à l’abri de ces actes malveillants perpétrés par des criminels. L’industrie aéronautique du Cameroun dans sa participation à l’émergence de notre pays, pourrait constituer une cible potentielle pour les hors la loi en mal de publicité assassine. Les audits de l’Organisation de l’Aviation Civile Internationale (OACI) de septembre 1998 et de novembre 2001 ont identifiés les faiblesses du système de sûreté des aéroports, notamment :

• l’accès facile aux zones vulnérables des plates formes aéroportuaires par des personnes, des véhicules non autorisés et même du bétail de pâturage;
• l’absence de clôture de sûreté ;
• l’insuffisance ou la carence du système d’identification des employés d’aéroports, du public et des véhicules ;
• la protection insuffisante des aéronefs et des installations et services essentiels d’aéroport;
• l’application incompatible des règlements établis et parfois l’absence totale de règlements ;
• l’absence des centres directeurs des opérations d’urgence ;
• l’insuffisance d’un personnel AVSEC formé et qualifié.

Suite à cette sonnette d’alarme, le Cameroun a dû remodeler par étapes successives, son système de gestion de la sûreté.
Au plan règlementaire, le Décret portant définition et organisation du Programme National de Sûreté de l’Aviation Civile, celui portant création d’un Comité National de Sûreté de l’Aviation Civile et l’Arrêté portant création des Comités de Sûreté de l’aviation civile dans les aéroports, ont été signé par le Chef de l’Etat, le 13 juillet 2004. Le cadre de la gestion des crises éventuelles de sûreté a été normalisé à travers la signature par le Président de la République, du Décret n°2005/327 du 06 septembre 2005 portant organisation de la gestion des crises de sureté de l’aviation civile au Cameroun.
Dans le même temps, des Conventions de partenariats dans le domaine de la sûreté de l’aviation civile ont été signées avec la police, la gendarmerie et la douane en 2005. Les personnels de ces administrations reçoivent systématiquement des formations en sûreté de l’aviation civile aussi bien au Cameroun qu’à l’étranger, sur financement de l’Autorité Aéronautique.
Par ailleurs, des équipements de filtrage modernes ont été acquis grâce à la coopération avec les Etats-Unis d’Amérique pour remplacer le parc vétuste et suranné des aéroports internationaux de Douala et de Yaoundé-Nsimalen.
La composante Cameroun du Projet Régional de Renforcement de la Sûreté et de la Sécurité de l’Aviation Civile en Afrique de l’Ouest et du Centre (PRSSAC), a apporté en 2006, des ressources supplémentaires d’environ 8 milliards de FCFA pour mener les actions suivantes :

• Amélioration des compétences des Inspecteurs de la sécurité des aéronefs et des vols, des Inspecteurs et Auditeurs de sûreté de l’aviation civile et du personnel d’exploitation et de maintenance des équipements de contrôle de sûreté des passagers, des bagages, du fret et de la poste aérienne ;
• Acquisition d’un bus de transport des passagers en zone aéroportuaire à Douala et du matériel roulant pour les patrouilles en zone réservée de deux principaux aéroports internationaux du Cameroun ;
• Acquisition des équipements de contrôle de sûreté des passagers, des bagages, du fret et de la poste aérienne et installation d’un système de vidéo surveillance aux aéroports de Douala et Yaoundé Nsimalen ;
• Construction d’un bâtiment servant de Centre Directeur des Opérations d’Urgence et d’une clôture de 21 km à l’aéroport international de la capitale économique ;
• Réalisation des études pour la réhabilitation tous corps d’Etat de l’aérogare et des chaussées aéronautiques de l’aéroport International de Douala ;
• Sensibilisation aux mesures de sûreté de l’aviation civile.

L’ensemble de ces mesures institutionnelles, organiques et opérationnelles, ont permis une nette amélioration du système de sûreté de l’aviation civile au Cameroun et se sont traduites par l’augmentation de la fréquentation des aéroports. Le trafic aérien passager est ainsi passé de 627 159 en 2006 à 1 047 401 en 2012.

Si un tel chemin a été parcouru, il n’en demeurera pas moins des défis auxquels l’Autorité compétente est confrontée dont les moindres ne sont pas la préservation des acquis, l’appropriation de la culture de sûreté par les usagers et riverains des aéroports et la conscientisation des partenaires et acteurs de la chaîne de sûreté.

Tels sont les prochains chantiers de l’Autorité Aéronautique. En attendant, cette édition d’Aviation Magazine est consacrée aux réalisations du PRSSAC sur les aéroports internationaux de Douala et de Yaoundé-Nsimalen.

Bonne lecture et à bientôt.

Aéroport international de Yaoundé-Nsimalen

Genèse

Comment le Cameroun a intégré le PRSSAC

La naissance de la composante Cameroun est partie de l'audace de la délégation camerounaise au sommet de novembre 2003, sur la sûreté et la sécurité de l'aviation civile aux Etats- Unis.

La création du PRSSAC (Projet Régional de Renforcement de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile en Afrique de l'ouest et du centre) remonte à 2003 au Consortium de l'Université George Washington (USA), où se déroulaient du 21 au 25 novembre, les travaux du 11ème sommet international sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.
Le sommet était convoqué par le Secrétaire d'Etat américain aux Transports, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, qui avaient occasionné de nombreuses pertes en vies humaines et d'importants dégâts matériels. L'objectif principal de cette conférence s'est naturellement articulé autour de la recherche des moyens de renforcement de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, dans les différentes régions du monde. Question aussi de se mettre en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP), contenues dans les annexes techniques à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944.
C'est au cours de ces travaux que la délégation camerounaise conduite par Monsieur Nana Aboubakar Djalloh, alors Secrétaire d'Etat aux Transports, fait une intervention qui entraînera la création de la composante Cameroun du PRSSAC. Voici ce qu'avait dit l'auteur de cet article : « Si le présent sommet veut réellement aider les Etats d'Afrique en sécurité et sûreté de l'aviation civile, ça devrait être prioritairement sur la rentabilisation de leurs compagnies aériennes nationales respectives d'une part, et le financement des infrastructures de sûreté et de sécurité aux aéroports d'autre part. Car les avions faisant le tour du monde, la menace peut partir d'un aéroport vulnérable d'Afrique et transiter par une compagnie aérienne non rentable d'Afrique pour atteindre facilement les Etats – Unis ou un autre pays du monde où la sécurité et la sûreté ont pourtant un meilleur taux de conformité aux normes et pratiques recommandées contenues dans les annexes techniques à la convention relative à l'aviation civile internationale. (…) Est – ce que le présent sommet ne peut pas aider l'Afrique à travers la Banque mondiale; dont l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA) a l'habitude de financer certains domaines de l'aviation par l'octroi des crédits aux Etats ? »
Suite à cette question, la délégation camerounaise fut invitée à prendre l'attache du Représentant de la Banque mondiale à ces travaux. Rendez – vous fut alors pris à Yaoundé deux mois plus tard pour élaborer les composantes du projet PRSSAC sur la base d'un prêt remboursable par le Cameroun auprès de la Banque mondiale. Au cours de ces pourparlers, la Banque Mondiale exprima deux principales préoccupations. A savoir d'une part qu'il fallait mettre l'accent sur la sûreté dans le cadre du PRSSAC ; étant donné que la sécurité était déjà prise en compte dans un projet régional similaire dénommé COSCAP. D'autre part, il était question d'exclure l'aéroport international de Garoua de ce projet ; car, expliquait-elle, « seuls les aéroports internationaux de Douala et Yaoundé Nsimalen étaient éligibles à ce projet. » Ceci du fait qu'ils sont ciblés par le projet « Safe Sky for Africa Initiative », en vue de devenir des plaques tournantes de l'aviation civile pour toute l'Afrique centrale d'où partiront des vols directs pour les Etats – Unis d'Amérique, lorsque les conditions de sûreté et de sécurité y seront conformes aux normes de la « Federal Aviation Administration », FAA (l'équivalent américain de la CCAA).
Depuis lors, cette institution effectue d'ailleurs des inspections au Cameroun. L'audit de l'OACI de septembre 2008, situait du reste notre pays à 54% du taux de conformité aux normes de sûreté de l'OACI. L'on prévoit que ce taux soit de 65% voire 70% d'ici la fin du PRSSAC, au mois de juin de cette année. Mais, il risquera de se révéler insuffisant pour permettre immédiatement des vols directs entre le Cameroun et les Etats-Unis.

Par **Jean DJON,** *Ingénieur de l'Aviation Civile*
Inspecteur N°1, CCAA.

CDOU, MATÉRIEL ROULANT...

Le PRSSAC à l'épreuve des faits

Centre des Opérations d'Urgences, aéroport de Douala

LA MISE EN OEUVRE DE CE PROGRAMME SOUTENU PAR LA BANQUE MONDIALE A APPORTÉ D'IMPORTANTES MUTATIONS À L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE DOUALA.

Le Projet de renforcement de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile en Afrique de l'Ouest et du Centre (PRSSAC) vise, d'une manière générale, à renforcer les capacités dans le domaine de la sûreté et de la sécurité aériennes. Ce programme pratiquement arrivé à son terme au Cameroun, a permis la réalisation de nombreux travaux et l'acquisition de certains équipements à l'aéroport international de Douala. Hormis la clôture de sûreté autour de cet aéroport, les réalisations du PRSSAC sont notamment constituées du CDOU (Centre Directeur des Opérations d'Urgence), un bus pour le transport des passagers en zones réservées, les véhicules de patrouilles, les motos et le matériel de communication pour les réseaux de sûreté.

Le CDOU est un véritable bijou architectural. C'est un local qui répond aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Les Etats membres sont ainsi invités à aménager un local dans chaque aéroport international, pour la gestion de situations de crise, avec la participation de tous les services et organismes concernés. Cela pour faciliter la coordination des efforts et la riposte en cas de crise. Désormais, l'aéroport international de Douala est doté de l'un des CDOU les plus modernes en Afrique subsaharienne. Ce bâtiment de deux niveaux est constitué des salles de formation, des salles de réunions, des bureaux et même des cuisines. Au-delà de sa fonction pour la gestion d'éventuelles crises, il servira également de Centre de formation pour les personnels de l'aviation civile.

Matériel roulant

A la guérite de l'aéroport, côté piste, les agents de la gendarmerie sont motivés. Ils ne cachent pas leur satisfaction par rapport au matériel roulant mis à leur disposition. Ils ne sont jamais à court de carburant pour le véhicule de patrouille et les motos, disent-ils. Ils traquent ainsi en toute sérénité les intrusions dans le domaine aéroportuaire. En ce qui concerne le matériel de communication, à savoir les équipements pour les réseaux de sûreté, les agents utilisateurs - notamment les douaniers et les policiers- ne font pas mystère de leur satisfaction quant à la qualité dudit matériel. Mais, ils « saluent surtout la formation qu'ils ont reçue pour l'utilisation de ces équipements ».

En revanche, depuis qu'il a été rétrocédé à la société Aéroports Du Cameroun (ADC), le bus pour le transport des passagers en zones réservées n'est que rarement utilisé. Selon des informations recueillies auprès d'un agent de ladite société qui a requis l'anonymat, c'est la restauration des jetées de l'aéroport qui a rendu superflue l'utilisation de ce bus.

Au total, Contrairement aux informations souvent relayées, la mise en oeuvre du PRSSAC a apporté bien des changements positifs à l'aéroport international de Douala. Certains passagers réguliers expriment d'ailleurs leur fierté au sujet de ces mutations. Qu'en pensent alors les experts de la Banque Mondiale ? Ils sont globalement satisfaits ; du moins si l'on s'en tient à leurs rapports consécutifs aux différentes missions d'évaluation qu'ils ont effectuées en terre camerounaise.

En tout cas, pour maintenir ce cap, le Directeur Général de l'Autorité aéronautique engage sans relâche le Coordonnateur du PRSSAC à rester mobilisé, l'objectif étant que le Cameroun soit plus que jamais cité en référence dans les domaines de sécurité et de sûreté aériennes, en Afrique noire.

Marc Olivier MAMIAH,
Envoyé spécial à l'aéroport international de Douala

Bus de transport des passagers en zone réservée

Moto de patrouilles, pour la gendarmerie

AÉROPORT INTERNATIONAL DE DOUALA

21 km de clôture pour plus de sûreté

La clôture qui a coûté plus de trois milliards de FCFA, au-delà de mieux sécuriser le premier aéroport du Cameroun, a également contribué à embellir le site.

Il y a quelques années encore, l'aéroport international de Douala, avait du mal à se défaire de sa réputation de plate forme poreuse. En réalité, bien de situations confortaient cette appréhension. Si ce n'étaient des troupeaux d'animaux qu'on retrouvait sur la piste d'atterrissage, parfois, c'était les populations riveraines qui la traversaient au moment du décollage ou de l'atterrissage d'un aéronef. Et, les week-ends, la piste d'atterrissage de l'ancien aéroport jouxtant l'actuelle piste, servait de terrain de sport aux populations. De tels clichés, relèvent dorénavant du passé.

Aujourd'hui, le visage extérieur de l'aéroport international de Douala s'est complètement métamorphosé. Une clôture de sûreté en grillage entoure cette plate forme aéroportuaire. Cette belle réalisation qui donne toute une autre image au premier aéroport camerounais, est une fois encore l'oeuvre du Projet de renforcement de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile en Afrique du centre et de l'ouest (PRSSAC). En raison de son importance et de son efficacité, cette clôture a, à elle seule absorbé 45% de l'enveloppe du projet, soit plus de trois milliards de FCFA.

Erigée dans le cadre de la mise aux normes de sécurité et de sûreté de l'aéroport international de Douala aux standards de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), la clôture constituée d'éléments métalliques de haute sécurité, fabriqués par le leader mondial Betafence. Le groupement BC Corporation/HAB/DPE/International, l'entreprise en charge des travaux, a cependant posé deux types de barrière dans l'emprise aéroportuaire. D'une part, une clôture en rouleaux, dite « fortinette », comprenant des diamètres de fil de 35mm. D'autre part, la clôture dite de haute sécurité ou « sécurifor », est aménagée en forme de panneaux, de treillis soudés de 2,30 m de largeur et de 3m de hauteur. Impossible d'y faire passer les doigts ou de trouver une prise de franchissement, tellement les encoignures sont étroites.

La clôture de sûreté dont les travaux sont terminés, couvre 400 hectares sur les 1218, que représente la superficie totale du domaine aéroportuaire de Douala.

Joël WADEM

MESURES DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ

Tout un plan de sensibilisation élaboré par le PRSSAC

Le projet a été élaboré dans les aéroports internationaux de Douala et de Yaoundé-Nsimalen, un plan de sensibilisation pour améliorer les mesures de sûreté et de sécurité aéroportuaires.

Cette activité s'est traduite par l'élaboration d'un Plan National de Sensibilisation à la Sûreté de l'aviation civile. Le but ici était de sensibiliser l'ensemble des personnels et usagers des aéroports susceptibles d'être ou de devenir des « vecteurs potentiels de la menace », afin de renforcer la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

A cet effet, le consultant a procédé à une action en quatre volets. La première étape a été l'élaboration d'un plan stratégique de sensibilisation des personnels et usagers (passagers et autres personnels aéroportuaires ou non, accédant dans les zones réservées) des aéroports.
Le consultant s'est ensuite employé au développement des contenus des modules de formation des ateliers de sensibilisation à l'intention des différentes catégories de personnels aéroportuaires (compagnies aériennes, gestionnaires des aéroports, fournisseurs des services de navigation aérienne, sociétés fournisseurs de services aux aéroports, etc.).
Le troisième volet a porté sur la production des textes de messages visuels et sonores de sensibilisation à l'intention des personnels et des usagers des aéroports. Mais aussi, des textes à l'intention des agents de sûreté chargés du contrôle d'accès des personnels et usagers aéroportuaires accédant en zones réservées (zones à accès réglementé pour le « profiling » des passagers, des personnels et des usagers des aéroports).
Enfin, le consultant a procédé à la production des différents supports destinés à diversifier et à améliorer l'efficacité des actions de sensibilisation (panneaux de sécurité intérieurs et extérieurs, CD et messages sonores) tant en français qu'en anglais.
Grâce à tous ces supports didactiques, la CCAA dispose désormais des outils nécessaires pour mener à bien son Plan national de sensibilisation dans les aéroports internationaux du Cameroun. Un dispositif qui contribuera à renforcer le niveau de conformité desdits aéroports vis-à-vis, des normes de sûreté OACI.

Victorine Zogo

Salle de contrôle de la vidéosurveillance, aéroport de Douala

EQUIPEMENTS DE SÛRETÉ

La grande mue de Douala et Yaoundé-Nsimalen

Un système de vidéosurveillance et d'ouverture biométrique des accès est opérationnel depuis octobre 2012 dans les deux aéroports internationaux. De nouveaux équipements de filtrage ont également été acquis pour le fret et le filtrage des bagages.

Les intrus et les personnes non autorisées ne devraient plus se retrouver en zone réservée des aéroports internationaux de Douala et de Yaoundé-Nsimalen. Grâce au zonage des aérogares-passagers, des lecteurs biométriques et des lecteurs à cartes pour filtrer les passages des zones publiques vers les zones de sûreté ont été installés dans les deux aéroports internationaux. A titre illustratif, un personnel travaillant dans la zone enregistrement, ne peut se retrouver à l'embarquement ou dans l'avion car - même par entêtement - son badge de sûreté n'ouvrira pas les portes donnant accès aux zones sus - évoquées. Au-delà de cet aspect, certaines portes donnant accès à des lieux hautement sensibles exigent qu'en plus du badge, les empreintes à apposer sur le lecteur soient reconnues par le système afin de permettre à la porte de s'ouvrir.

Ouverture biométrique d'une porte à l'aéroport de Douala

Bon à savoir

Bon à savoir, le système de contrôle d'accès en zones réservées, enregistre toutes les portes ouvertes par un badge dans une base de données. En réalité, cette mesure vise à prévenir et à simplifier d'éventuelles procédures d'enquête.

Au-delà de ces innovations, les deux aéroports sont désormais placés sous vidéo surveillance. Des caméras ultra performantes placées dans tous les coins, enregistrent de jour comme de nuit tout ce qui se passe dans l'aéroport. Ce système est centralisé dans une salle avant-gardiste où veillent en permanence des agents de sûreté, prêts à détecter et à anticiper sur des actes visant à porter atteinte à la sûreté de l'aviation. Ce qui permet de prévenir en amont tout projet malveillant dirigé contre la sécurité, la sûreté des passagers, du fret, des installations aéroportuaires, ou vis-à-vis de simples accompagnants.

Machine de filtrage des bagages de cabine

Une autre innovation du PRSSAC dans les deux principaux aéroports du Cameroun, c'est l'acquisition des équipements de filtrage pour le fret. Des machines à rayons X pour le filtrage des bagages de cabine et de soute ont en outre été acquises.

Le PRSSAC participe ainsi au relèvement du niveau de sûreté des deux principaux aéroports du Cameroun aux standards internationaux.

Joël WADEM et
Marc-Olivier MAMIAH

INTERVIEW

ANDRÉ-PAULIN NDONGO

" Le PRSSAC a été mis en oeuvre à 95% "

Le coordonnateur de l'Unité de Gestion du PRSSAC fait le point sur l'exécution de ce projet, qui arrive à son terme et nous projette vers un PRSSAC II.

Monsieur le Coordonateur le PRSSAC arrive bientôt à son terme. Est-ce que vous avez pu mettre en oeuvre toutes les activités du projet ?

En vous remerciant pour l'intérêt que vous portez au projet PRSSAC, j'ai le plaisir d'annoncer qu'au moment où le projet PRSSAC se clôture nous avons mis en oeuvre 95% des activités du projet. Seules deux ou trois activités n'ont pas pu être mises en oeuvre pour des raisons soit d'opportunité, soit de budget insuffisant par rapport aux besoins réels.

Avez-vous l'impression que le PRSSAC a réellement contribué à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile dans les aéroports internationaux de Douala et de Yaoundé-Nsimalen ?

Très sincèrement, le moi étant haïssable, je pense que ce sont les opérateurs du secteur de l'aviation civile qui sont mieux placés pour répondre à cette question. Mais les faits étant têtus, il ne saurait échapper à personne le fait qu'au moment où commence ce projet, nos aéroports souffrent d'une porosité très inquiétante. Qui ne se souvient des badauds jouant au football au pied des avions, ou des troupeaux de boeufs traversant la piste d'atterrissage? Qui ne se souvient des vols de bagages à répétition à Douala et Yaoundé-Nsimalen? Aujourd'hui grâce à la vidéo surveillance installée par le PRSSAC, nous avons la visualisation des mouvements des passagers et des bagages. La sécurité est revenue entraînant ainsi la sérénité et donc l'attractivité de nos deux principaux aéroports.

Dans le cadre du projet, une clôture de sûreté de 21 km a été construite à l'aéroport international de Douala. Elle est malheureusement vandalisée à certains endroits. Que peut-on faire pour éviter ce phénomène ?

Le vandalisme est un phénomène social des temps modernes. Les aéroports étant une réalité sociale ne peuvent échapper à 100% à ce phénomène. Donc le phénomène ne peut être évité mais peut être atténué pour être ramené à des proportions négligeables. Cela passe par l'action de tous les acteurs, à savoir : les riverains, les usagers mais surtout les forces de l'ordre et les administrations locales.

Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique s'est donné pour ambition de faire de l'aviation civile camerounaise, la référence en Afrique à l'horizon 2035. Pour y parvenir, est-ce qu'un PRSSAC II ne faciliterait pas les choses ?

En ma qualité de collaborateur direct du Directeur Général, j'ai eu à échanger avec lui sur ses ambitions, qui découlent elles mêmes des objectifs du Gouvernement. Effectivement il souhaite voir naître un PRSSAC II, qui mieux que le PRSSAC I viendrait renforcer les efforts propres du Gouvernement, pour une aviation capable de répondre aux sollicitations du tissu économique d'un pays émergent. C'est dire que le PRSSAC II serait la bienvenue.

Peut-on avoir une idée des axes qui pourraient être développés dans le cadre de ce futur projet ?

A ce stade, et s'agissant du PRSSAC II, nous sommes encore à l'idée de projet. Lequel s'enrichira quant à lui des résultats de l'évaluation du PRSSAC I. Ce bilan permettra donc de dégager les insuffisances de la première phase, les besoins résiduels, et donc les axes de financement. C'est un travail de fond qui nécessite des moyens et une expertise que saura trouver le Directeur Général. C'est dire, qu'il est prématuré de parler d'avantage de cette deuxième phase souhaitée.

Propos recueillis par Joël WADEM
Et Marc-Olivier MAMIAH

SÉCURITÉ AÉRIENNE
LES INSPECTEURS MIEUX OUTILLÉS

Photo de famille à la fin de la formation

Du 07 au 18 janvier 2013, la Federal Aviation Administration (FAA) des Etats-Unis, a formé à Yaoundé, 25 formateurs, inspecteurs de la navigabilité aérienne venus du Cameroun, de la RCA et de la Mauritanie.

Organisée par la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA), la formation a été animée par Oscar ROSS, un expert de la FAA, l'Administration Fédérale Américaine en charge de l'aviation civile. Les 25 inspecteurs de la sécurité aérienne étaient issus de l'Autorité Aéronautique du Cameroun, de Cameroon Airlines Corporation, de CEA Global Academy et des Autorités Aéronautiques de la RCA et de la Mauritanie.
Le programme calqué sur le système de formation des inspecteurs de la FAA, a permis de mieux outiller les inspecteurs des opérations et de la navigabilité, au respect des normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, (OACI). A l'issue du séminaire, les stagiaires étaient apte à former à leur tour, d'autres collaborateurs en en inspection de la navigabilité aérienne.

Coopération Nord - Sud

Le ministre des Transports qui a présidé le 18 janvier 2013 la cérémonie de clôture, a magnifié l'excellente coopération dans le domaine de l'aviation civile entre le Cameroun et les Etats-Unis d'Amérique. Selon le Professeur Robert NKILI, depuis bientôt 10 ans, le pays de l'Oncle Sam a permis à l'aviation civile camerounaise, de voler toujours plus haut. Les Etats-Unis ont ainsi offert en septembre 2003, un lot d'équipements constitué de machines de filtrage à rayons X, de portiques de détection d'objets métalliques et de détecteurs d'explosifs pour les aéroports internationaux de Douala et de Yaoundé Nsimalen.
Dans le domaine de la formation, le Cameroun à la faveur du projet « Safe Skies for Africa Initiative », a bénéficié depuis novembre 2000, de nombreux cours au Centre de formation de la FAA à Oklahoma et à Palm Coast en Californie. Dans le même temps, les experts de la FAA et de l'Administration de la Sûreté du Transport (TSA) américaine, ont animé depuis 2003, quatre formations en sûreté de l'aviation civile à Yaoundé.
Avant le ministre des Transports, Timoty Lewis, le Conseiller aux Affaires publiques de l'Ambassade des Etats-Unis au Cameroun, a pris la parole pour relever que « la formation qui s'achève est une autre étape vers la réalisation de l'initiative africaine pour des espaces aériens plus sûrs, lancée en 1998 par l'ex Président américain, Bill Clinton ». Il a ajouté que l'Académie de la FAA, à travers l'Airports and International Training Division (AMA-800) [sa division en charge des questions de normes aéroportuaires et de formation internationale], a à coeur d'améliorer la sécurité de l'aviation à travers le monde, notamment en assurant une formation de qualité et des services connexes à la communauté internationale.

Pour rappel, la FAA qui a été créée en 1958, est l'une des deux principales agences mondiales habilitée à certifier les nouveaux avions, les équipements et les formations des pilotes de l'aviation civile. Au niveau du contrôle aérien, elle établit en particulier les réglementations relatives à la co-existence entre le trafic civil et le trafic militaire, aux Etats-Unis d'Amérique.

Joël WADEM

NAVIGATION AÉRIENNE

L'harmonisation des services en marche

Jacques BELINGA ONANA
Expert TRAINAIR PLUS TDC OACI
Chef Unité Méthodes d'Enseignement EAMAC

L'aviation s'appuie sur un réseau d'observation météorologique pour établir des diagnostics des conditions météorologiques et assurer la sécurité et la rentabilité de ce secteur érigé désormais en industrie.

Les avions survolent l'espace aérien mondial, en allant d'un pays à un autre, et en parcourant un continent à un autre. Tout au long de leurs trajets, ces aéronefs nécessitent d'être assurés, tant en terme de sûreté que de sécurité. D'où la fourniture des services de navigation aérienne de qualité, aussi bien dans les pays développés, que dans ceux en voie de développement. Cela est d'autant plus nécessaire qu'il n'y a pas d'aviation des pauvres encore moins d'aviation des riches. Pour donc assurer le développement harmonieux du transport aérien à l'échelon planétaire, l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), doit veiller à ce que la formation du personnel aéronautique soit partout la même. Question d'offrir aux usagers de l'air le même niveau de sécurité.
A cet effet, le matériel pédagogique doit être calqué sur un prototype. Ce qui permet d'obtenir des programmes de formation structurés, basés sur le rendement et les compétences.

C'est ainsi que depuis 1990, l'OACI a mis en place un programme chargé d'améliorer de façon économique et rentable la sécurité et l'efficacité du transport aérien à l'échelle mondiale. Ceci à travers l'établissement et le maintien de normes élevées de formation et de compétence du personnel aéronautique. Il s'agit du programme Trainair qui est devenu, depuis septembre 2011, Trainair Plus.

Le programme Trainair Plus repose essentiellement sur une méthodologie de conception de cours harmonisée, contenue dans le Doc 9941 de l'OACI intitulé « Guide de conception de cours ». Les cours conçus suivant cette méthodologie sont appelés des Mallettes Pédagogiques Normalisées, (MPN). Lorsque de tels programmes de formation sont mis à la disposition des Centres de Formation en Aviation Civile (CFAC) pour leurs besoins didactiques, l'OACI est rassurée que son utilisation permet d'arrimer toutes les formations en aviation civile aux normes internationalement reconnues.

Cette méthode de conception de cours propre à Trainair Plus, fait appel à une approche d'ingénierie appelée « approche systémique ». Elle comprend trois phases principales qui sont : l'analyse, la conception et la production, et l'évaluation. Ces phases elles-mêmes se divisent en sept étapes (voir tableau à la fin de l'article).

Le programme TRAINAIR Plus est administré sur le terrain par dix experts à compétence mondiale, dont le rôle est de former les concepteurs de cours, de superviser les travaux de conception et de valider les MPN conçues dans toutes les régions du monde. Un seul de ces experts est francophone et africain. L'approche TRAINAIR Plus permet de construire un réseau international et coopératif d'échange entre les centres de formation en aviation civile.

L'adhésion au programme TRAINAIR Plus est libre et volontaire, mais fortement recommandée et encouragée par l'OACI. Elle concerne les CFAC étatiques et privés, les compagnies aériennes et l'industrie aéronautique, qui ont satisfait aux multiples exigences du programme avant d'être cooptés. Parmi ces exigences, l'évaluation sous forme d'audit du CFAC demandeur, demeure l'étape cruciale.

La majorité des CFAC d'Amérique du Nord et du Sud, d'Europe, de Russie, du Moyen Orient, d'Australie, d'Asie, du Pacifique et des Caraïbes sont certifiés TRAINAIR Plus. Les grands groupes industriels comme Boeing, Airbus et Bombardier participent activement aux activités de TRAINAIR Plus.

En Afrique, seuls deux CFAC sont certifiés « Full Member » (membres de plein droit, Ndlr) : l'EASA du Kenya et l'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC) du Niger. Cette dernière école dispose d'un expert TRAINAIR Plus formé au siège de l'OACI à Montréal.

Les CFAC africains suivants sont certifiés « Associate Member » (membres associés) : l'ATNS d'Afrique du Sud, l'ONDA du Maroc, le NCAT du Nigéria, l'ERSI du Cameroun, l'ERNAM du Sénégal, les CFAC de l'Ouganda, de la Tanzanie, de l'Egypte et d'Algérie.

L'Approche systémique de TRAINAIR Plus

Le code sharing est une pratique commerciale qui tend de plus en plus à se généraliser entre les compagnies aériennes régulières.

Numéro et nom de la phase	Numéro et nom de l'étape
1. Analyse	1. Analyse préliminaire
	2. Analyse de l'emploi
	3. Analyse de la population
2. Conception et production	4. Conception du programme de formation
	5. Conception des modules
3. Évaluation	6. Production et essais de mise au point
	7. Validation

Le processus d'approbation d'un MPN

Pour qu'une mallette pédagogique normalisée conçue aux normes TRAINAIR Plus soit approuvée, l'on doit s'assurer que :

• Une étude préliminaire a été menée pour définir les symptômes des problèmes de rendement et décider si ce sont des problèmes liés à la formation ou non. S'il s'agit d'un problème lié à la formation, la décision de concevoir cette formation doit être prise;

• le processus de conception de cours repose sur une analyse systématique de l'emploi, des fonctions et des tâches qui s'y rapportent ;

• Une définition des objectifs de rendement a été conduite assortie chacun d'un test de maîtrise, de réponses-types et d'une clé de correction ;

• Le cours est structuré en modules ;
• Le cours est basé sur un matériel pédagogique doté d'une séquence d'enseignement planifiée décrite dans un guide de l'instructeur;

• Le cours comprend un jeu complet de matériels pédagogiques imprimés et/ou audiovisuel ;

• Le cours est à jour, tant du point de vue du contenu que de l'apport technologique et scientifique;

• Le cours a été validé à travers un groupe expérimental de la population cible, remplissant toutes les conditions de pré-requis ;

• Le critère de validité 80/80 a été obtenu. C'est-à-dire que 80% des apprenants ont réussi 80% des objectifs contenus dans les tests de maîtrise.

Recherches et sauvetage

Le Cameroun mieux outillé à la gestion des catastrophes aériennes

Notre pays a abrité en fin 2012 le stage de formation des coordonnateurs des missions de recherches et sauvetages, au Centre Secondaire de Recherches et Sauvetage de Yaoundé.

Organisée par l'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile, un établissement de l'ASECNA basé à Niamey (Niger), ce stage était pour la première fois délocalisé au Cameroun. Il a connu la participation des stagiaires venus d'une dizaine de pays africains.

Au regard du bon déroulement des travaux et du taux de réussite des participants, l'Autorité Aéronautique et le Ministère de la Défense, ont réalisé une performance satisfaisante.

En effet, pour le Cameroun, ce stage a constitué une étape importante dans la formation des personnels du Centre Secondaire de Recherches et Sauvetage de Yaoundé, une structure opérationnelle depuis juin 2012 à la Base Aérienne de Yaoundé. Le RSC de Yaoundé dispose ainsi désormais d'un personnel qualifié et opérationnel 24h sur 24.

Le Cameroun s'arrime ainsi progressivement aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), qui recommande à chaque Etat contractant la mise en oeuvre d'un système efficace de recherches et de sauvetage.

Marc Olivier MAMIAH

DIVISION DE LA COMMUNICATION/CCAA

Exercice SAR

Photo de famille

Navigation aérienne

Croisade contre les cendres volcaniques

Après les perturbations provoquées par l'éruption d'un volcan finlandais en 2010, les acteurs de l'aviation civile renforcent les dispositifs préventifs.

En collaboration avec l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA) a reçu, du 30 septembre au 06 octobre 2012 à Douala, une mission de l'OACI dont l'objectif principal était d'encourager et de soutenir les efforts du Cameroun dans la mise en oeuvre de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVW). Cette précaution vise à oeuvrer en faveur d'une meilleure sécurité de la navigation aérienne en région AFI (Afrique et Océan Indien). L'enjeu principal de cette séance de travail a porté sur l'amélioration des communications entre l'observatoire volcanologique et la communauté aéronautique. Mais, il a été également question d'améliorer les produits émis par l'observatoire volcanologique à l'appui de l'IAVW et de renforcer les capacités du personnel du CVM dans l'émission et la diffusion des SGMET. La principale recommandation qui en est sortie est celle soulignant la nécessité d'établir une lettre d'accord, entre l'ASECNA et l'Institut de Recherche Géologique et Minière (IRGM), pour la gestion des activités du Mont Cameroun.

En effet, les volcans actifs sont susceptibles d'émettre des cendres hostiles pour le transport aérien. Ces cendres sont issues de la projection dans l'atmosphère de gaz, de roches fondues et d'eaux ou de glaces surchauffées. Il s'agit de petites particules irrégulières de roches, de minéraux et de vitres volcaniques de dimensions comparables à des grains de sable. Les effets des cendres volcaniques sur les aéronefs peuvent être l'absorption des particules parfois extrêmement chaudes par les lames des réacteurs des avions, entraînant la formation d'une gangue adhésive vitreuse sur les lames, ce qui évidemment obstrue les ouvertures de refroidissement, réduisant le régime moteur de l'avion. L'on peut également observer une infiltration de fines particules dans le carburant, une altération des systèmes de transmission et un blocage de certains systèmes pneumatiques de contrôle, etc.

100 000 vols annulés

Ainsi, une éruption volcanique peut entrainer des pertes considérables pour l'industrie aéronautique. Le cas le plus récent est celui de l'éruption du volcan islandais Eyjafjallajokull, qui s'est produite le 14 avril 2010. L'aviation civile internationale avait alors connu des perturbations sans précédent dans l'histoire du transport aérien. Du 15 au 21 avril 2010, plus de 100 000 vols avaient été annulés, 10 millions de passagers cloués au sol et 80% de baisse de trafic pour 313 aéroports. Sur le plan financier, l'on a enregistré une perte sèche de 1,7 milliard de dollars (850 milliards de Fcfa) pour les compagnies aériennes, 650 millions de dollars (325 milliards de Fcfa) pour l'économie américaine et 450 millions de dollars (225 milliards de Fcfa) pour l'économie européenne etc. Les leçons tirées de cette catastrophe ont amené la communauté aéronautique à prendre certaines initiatives. Il y a eu notamment : l'élaboration d'un guide sur la gestion des nuages de cendres volcaniques. Il y a eu également une résolution en faveur d'un plan de contingence au niveau européen sur la gestion des éruptions volcaniques. Sans oublier la mise en place du Groupe International sur les Cendres Volcaniques (IVATF : International Volcano Ash Task Force).

Ces actions viennent s'ajouter aux dispositifs déjà existants. L'OACI avait déjà créé neuf Centres d'Avis de Cendres Volcaniques(VAAC) à travers le monde. Ils sont localisés à Montréal, Londres, Toulouse (qui couvre la région Afrique Océan Indien), Washington, Buenos Aires, Wellington, Anchorage, Darwin et à Tokyo. Les activités des VAAC sont soutenues au niveau des Etats abritant des volcans, par des Observatoires volcanologiques nationaux. Ceux-ci ont la charge de surveiller les activités volcanologiques et d'adresser, le cas échéant, des messages spéciaux aux centres météorologiques (VAAC, CVM, CMA associés) et aux organismes de la circulation aérienne intéressés.

Cyrille ABONDO
Chef de Service de la Météorologie, CCAA

DES VÉHICULES DE DERNIÈRE GÉNÉRATION POUR MAROUA-SALAK

L'Autorité aéronautique vient de doter cet aéroport de deux véhicules incendie de moyenne puissance et d'une flyco.

C'est le 28 mars 2013 que la cérémonie de réception des trois véhicules plus une flyco pour l'aéroport de Ngaoundéré, s'est déroulée à la caserne des sapeurs pompiers de l'aéroport international de Douala. Le Directeur Général Adjoint de la CCAA, M. Allabira Mamadou présidait aux côtés de Monsieur Frédéric MBOTTO EDIMO, Représentant de l'ASECNA au Cameroun et d'un représentant de la Société industrielle pour le développement de la sécurité (Sides), le fabriquant des véhicules, la cérémonie de réception des quatre véhicules. En plus des responsables (police, gendarmerie, douanes, ADC) en service à l'aéroport international de Douala, le Ministère des Marchés publics s'est fait représenté par deux responsables, M. Jean-Jacques Masse et Robert Nola.

Les deux camions sont des véhicules à mousse d'aérodrome dotés d'une capacité de 6100 litres d'eau, 250 kg de poudre sèche et d'émulseur. Les deux Flyco sont des véhicules de première intervention ayant deux bouteilles de gaz carbonique (Co2) et de la poudre.

Ces acquisitions sont issues d'une subvention d'un milliard 500 millions de FCFA mise à la disposition de l'Autorité Aéronautique par l'Etat en 2010 pour l'acquisition d'un VOR pour l'aéroport de Maroua-Salak. Mais, au lieu d'un achat direct qui aurait coûté plus cher, Pierre TANKAM, le Directeur Général de la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA), fort de son expérience comme ancien Représentant Résident de l'ASECNA au Cameroun, a sollicité cette structure internationale qui s'occupe de la gestion des services de la navigation aérienne dans 17 pays en Afrique et qui possède une centrale d'achat. Le VOR qui devait donc coûter 1.5 milliards FCFA, est revenu à 600 millions de FCFA et le reliquat a permis d'acheter les deux véhicules de sécurité incendie et les flyco. Dans le package, une garantie de 15 ans en disponibilité des pièces de rechange pour les véhicules, la formation des personnels et l'installation du VOR à Maroua.

A l'arrivée des véhicules de sécurité incendie à Douala, les huit pompiers d'aérodrome qui seront chargés de les conduire, ont suivi une formation de 10 jours dispensée par l'expert de Sides, Gérard LUGUENNEN. Une formation ayant permis de renforcer les capacités de ces pompiers habitués à conduire des véhicules incendie dont l'âge est entre 20 et 30 ans.

Pour Allabira Mamadou, le Directeur Général adjoint de l'Autorité Aéronautique, « il s'agit du début d'exécution du plan d'investissement de la CCAA. Des équipements d'intervention seront aussi mis à la disposition des aéroports de Ngaoundéré et Bafoussam. Nous commençons par Maroua Salak qui devra devenir un aéroport international et dont les équipements sont dépassés ; d'où l'urgence de renforcer cette plate forme aéroportuaire».

De son côté, Frédéric MBOTTO EDIMO le Représentant Résidant de l'ASECNA au Cameroun n'a pas manqué l'occasion de dire la fierté de l'ASECNA d'avoir eu l'honneur d'être sollicitée pour l'acquisition de ces véhicules d'intervention.

Toutes choses qui ont également été saluées par les représentants du Ministère des Marchés publics « notre présence vise à constater l'effectivité de la livraison des véhicules commandés et la formation du personnel qui doit utiliser ces équipements. Nous sommes dans notre champ d'intervention à savoir la passation, le contrôle, le suivi, exécution et la livraison… » Ont affirmé les représentants du Ministre des Marchés Publics à la cérémonie.

Joël WADEM

Photo de famille avec le PCA et le DG de la CCAA

Exercice d'extinction d'un incendie

Photo de famille après la réception des quatre véhicules

LA NÉCESSITÉ D'UNE RELECTURE DE LA LOI

La loi N° 2010/013 régissant les télécommunications électroniques a été promulguée le 30 décembre 2010, abrogeant les dispositions antérieures contraires. Mais, elle n'est pas toujours conforme à la Convention de l'OACI.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, (OACI)recommande que les principaux aspects de la réglementation relative à l'emploi des équipements radioélectriques prennent en compte les dispositions internationales à valeur de traité, dont celui de l'UIT (Union Internationale des Télécommunications) et celui de l'OACI. Il s'en dégage une pyramide des normes qui se présente ainsi qu'il suit : cadre de constitutionalité (constitutions,…..), bloc de conventionalité (conventions, traités…), bloc de légalité (lois…), règlements (décrets, arrêtés…), actes administratifs (circulaires, directives…). En conséquence, il y a lieu de se poser la question suivante : la loi régissant les télécommunications électroniques au Cameroun a-t-elle intégré le bloc de conventionalité de l'OACI ? La réponse est non.

A titre d'illustration, l'article 14 de ladite loi dispose que : « *sont soumis à l'obtention d'un agrément : l'activité d'un installateur des équipements et infrastructures des communications électroniques ; les laboratoires d'essai et mesures des équipements des communications électroniques ; l'homologation des équipements terminaux qui sont destinés à être raccordés à un réseau public de communications électroniques ; les installations radioélectriques.* » Or, concernant les installations radioélectriques aéronautiques, l'article 37 de la convention de l'OACI relatif à l'adoption des normes et procédures internationales, prévoit que : « *Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, (les normes, les procédures et l'organisation) relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.* » A cet effet, l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, les pratiques recommandées et les procédures traitant des sujets portant sur les systèmes de communications et aides à la navigation aérienne. Il apparait ainsi de toute évidence que les télécommunications aéronautiques ont une particularité du fait de leur encadrement par une convention internationale, dont tout cadre législatif ne saurait faire abstraction ; si tant est qu'il porte sur les télécommunications aéronautiques.

Face à cette incompatibilité et à bien d'autres, une réflexion doit être menée à ce sujet en vue de disposer au Cameroun d'un cadre juridique qui découle du bloc de conventionalité en matière de télécommunications aéronautiques. Etant donné que l'élaboration de tout règlement relatif aux télécommunications aéronautiques, doit être en conformité avec la convention de l'OACI. Cette réflexion devra porter sur les aspects suivants : définition des caractéristiques techniques des installations radioélectriques aéronautiques ; définition des conditions d'exploitation des installations radioélectriques aéronautiques ; définition des conditions de délivrance de la licence de station radio d'aéronef ; définition des conditions de contrôle des installations radioélectriques aéronautiques ; définition des conditions d'homologation desdites installations. Ce n'est qu'ainsi que le principe du respect de la hiérarchie des normes retrouvera tout son sens.

Robert NGONGANG
Spécialiste des aides radio à la navigation aérienne

Aéroport international de Douala

La modernisation bat son plein

Cette plateforme connaît de nombreux travaux de réhabilitation et de renouvellement de ses infrastructures.

Le Ministre des Transports dans l'un des salons VIP de l'aéroport international de Douala

La politique de mise en oeuvre des projets structurants, initiée par la Direction Générale de Aéroports du Cameroun (ADC SA), dont le point focal est l'horizon 2017, va à coup sûr donner un visage nouveau à cet aéroport, plaque tournante de la sous-région d'Afrique Centrale. Parmi ses projets de grandes envergures, figurent en bonne place l'auscultation de la chaussée aéronautique de l'aéroport ; la rénovation des zones livraison bagages ; le filtre police "départs et arrivées" ; les travaux de construction d'une deuxième bretelle - reliant la piste d'envol au parking avions- la rénovation des salons privatifs et les travaux de rénovation tous corps d'état du couloir de la Jetée "B".

Les usagers, les passagers et accompagnateurs qui fréquentent l'aéroport international de Douala n'attendent plus que le confort, et un service de qualité dans des espaces fonctionnels et modernes. C'est dans le souci de répondre à leurs attentes que les travaux de rénovation du couloir de la jetée B ont été lancés il y a quelques mois. Sur une superficie d'environ 2 900 m^2 l'essentiel des travaux ont consistés en la démolition des revêtements et des sols, en la remise en état des joints de dilatation et de construction, en la reprise du revêtement de sol en granit mât, en la pose de plafonds en luxalon importé. Sont également concernés les travaux d'électricité avec, la révision complète du réseau électrique, en passant par la menuiserie et l'installation de cloison en aluminium vitrée. L'application de deux couches de peinture est également prévue, afin de donner un éclat particulier à l'édifice. La fin des travaux permettra la transformation en profondeur de l'aéroport, avec pour corollaire l'optimisation des recettes de l'entreprise.

Salons privatifs : l'attraction

L'accueil des usagers étant un principe régalien dans l'exploitation commerciale d'un aéroport, l'équipe managériale des ADC S.A. a fait un choix ambitieux : celui de doter l'Aéroport International de Douala, d'un cadre attractif et reposant pour ses passagers. Pour ce faire, il aura fallu trouver la formule magique pour le confort des usagers. La réfection des toilettes avec pose de granit, la pose d'un plafond en plaques minérales, l'installation d'une sonorisation plus fluide, ont entre autres constitué l'essentiel des rénovations. Il est également à noter qu'avec l'installation d'une kitchenette, l'introduction d'une décoration sur le marbre du sol existant constituent la principale innovation de ces réaménagements. La rénovation des salons privatifs de l'Aéroport International de Douala est la preuve que ADC S.A. tient sa promesse, celle notamment de faire de Douala la vitrine du Cameroun en termes d'accueil et d'attention.

Nouvelle bretelle

Afin de décongestionner le trajet piste d'envol – parking avions, il a été prévu la construction d'une deuxième bretelle. Ces travaux de génie civil, financés conjointement par l'Etat du Cameroun et ADC S.A., ont débuté par des terrassements. Mais pour cause d'intempéries, le chantier a été arrêté, et a repris il n'y a pas longtemps. Après cette phase de terrassement déjà effective, suivront l'assainissement avec pose d'une buse pour évacuation des eaux, sous la nouvelle bretelle, le bitumage de la voie et le balisage. La phase de balisage sera conduite par l'ASECNA (Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar) qui a une parfaite maîtrise en la matière. Toutes ces actions participent de la volonté de la Direction Générale des ADC S.A de mettre en place une nouvelle dynamique dédiée au développement de nos aéroports. Et, Douala est le parfait exemple d'un pari réussi.

Signalétique indiquant les vols et les portes d'embarquements aux passagers

Jules Lionel Tchoungui

LE TRAFIC PASSAGER EN HAUSSE AU CAMEROUN

Le trafic passager entre 2006 et 2011 a évolué de 9%. Cette progression est passée à 16% entre 2011 et 2012. Des bons chiffres appelés à s'améliorer au fil des années.

Apres cinq (05) années de stagnation et de rupture (2006 - 2011), accentuées par la cessation d'activités de la compagnie aérienne nationale Cameroun Airlines (Camair) et la crise financière mondiale, le transport aérien camerounais connaît à nouveau une nette amélioration. Cette tendance est vérifiée tant en ce qui concerne les vols intérieurs qu'internationaux, dans la mesure où elle est portée par l'activité de la nouvelle compagnie aérienne nationale, Camair-Co, l'émergence de nouvelles compagnies aériennes régionales et internationales qui desservent régulièrement les aéroports internationaux du Cameroun, la conjoncture économique (croissance du PIB de 4,1% , 5,1% respectivement en 2011 et 2012 à 6,1% en 2013) et le contexte prometteur de la mise en oeuvre des grands projets miniers, énergétiques et infrastructurels. Les indicateurs suivants témoignent à suffisance de cette dynamique.

Le trafic passager est passé de 627159 en 2006 à 899 324 passagers en 2011, soit une évolution de 9% au cours des cinq (05) dernières années. Ce trafic se situe à 1 047 401 passagers transportés en 2012, soit une progression de 16% entre 2011 et 2012. De même, les mouvements d'aéronefs et le trafic du fret ont connu de fortes progressions (Tableau 1). La croissance du trafic intérieur observée entre 2011et 2012 est une confirmation de la tendance haussière du marché du transport aérien au Cameroun. Le trafic domestique totalise à lui seul 267 596 passagers transportés en 2012 contre 153 353 en 2011 soit une progression de 74%. Il convient de noter qu'à ce jour, seule Camair-Co opère des vols réguliers entre les régions septentrionales et le Sud du Cameroun.

La croissance accentuée de mouvements de vols non commerciaux (militaires, états, humanitaires et religieux) s'explique par l'enregistrement récent de ceux-ci au niveau des plateformes, telle à l'aéroport international de Garoua. (Tableaux 1 et 2).

Tableau 1 : TRAFIC PAR TYPE DE VOL

Type de vol	Total général		Taux d'evol° de Mvts	Somme de Passagers		Taux d'evol° de Mvts	Somme de Passagers en transit		Somme de Fret (Tons)		Taux d'evol° Fret et poste
Non commerciaux	2011	2012		2011	2012		2011	2012	2011	2012	
Total général	1021	5714	460%	730	855	17%	68	43	16,4	2,99	-82%
Non réguliers commerciaux	4833	3024	-37%	22001	12881	-41%	4741	3290	2665,62	2255,86	-15%
Réguliers commerciaux	16790	17414	4%	874582	1031653	18%	190554	173052	15249,3	111596	632%
Survols		678	.						0	0	.
Total général	24655	28842	17%	899324	1047401	16%	197374	178397	19942,3	115867	481%

Tableau 2 : EVOLUTION DU TRAFIC PAR RESEAU OU NATURE DE ROUTE

Nature	Total général			Somme de Passagers			Somme de Passagers en transit		Somme de Fret (Tons)		
	2011	2012	Taux	2011	2012	Taux	2011	2012	2011	2012	Taux
CEMAC	7119	5773	19%	209871	168023	20%	41349	28149	3402,742	1944,74	-43%
INT	8216	7506	-9%	534089	609770	14%	103067	95650	13766,83	111150	707%
NAT	6669	12357	85%	153353	267596	-74%	50947	52586	761,743	759,593	0%
Survols		678							0	0	*
Total général	22004	26314	18%	897313	1045389	17%	195363	176385	17931,321	113855	535%

Selon les réseaux, les mouvements d'aéronefs ont enregistré une progression pour les vols dans la zone CEMAC de 19% et intérieurs de 85%. A contrario, on observe une régression du nombre des mouvements des vols internationaux sur le territoire camerounais de l'ordre de 9%. Entre 2011 et 2012, les passagers des vols internationaux sont restés les plus nombreux au départ et à l'arrivée des aéronefs aux aéroports internationaux. De 534 089 passagers en 2011, ce nombre se situe à 609 770 passagers en 2012. Soit une progression annuelle de l'ordre de 14%. L'objectif à ce jour consiste plus que jamais en la mise en place de nouvelles stratégies de développement de la desserte internationale du Cameroun, en vue d'améliorer ce chiffre et le porter à plus d'un million de passagers internationaux

Tableau 3 : : EVOLUTION DU TRAFIC PAR AEROPORT

Aéroports	Total général			Somme de Passagers			Somme de Passagers en transit		Somme de Fret (Tons)		
	2011	2012	Taux	2011	2012	Taux	2011	2012	2011	2012	Taux
DOUALA	15797	15669	-1%	617862	688118	11%	128465	140810	12719,316	109340	760%
GAROUA	539	5952	1004%	20777	39733	91%	1005	1005	3010	41,9	707%
MAROUA SALAK	0	167	*		11664			8	0	15,49	*
NGAOUNDERE	94	66	-30%	400	154	62%		22	2,4	0,36	85%
YAOUNDE	6214	4976	-20%	258274	305720	18%	65893	32535	5167,71	4313,56	-17%
TOTAL GENERAL	22644	26830	18%	897313	1045389	17%	195363	176385	17931,326	113855	535%

REPARTITION DU TRAFIC PAR AEROPORT EN 2012

Aéroports	Somme de Mvts	somme de passagers	part de trafic de mvts	part de trafic de passagers
DOUALA	14371	688106	72%	66%
YAOUNDE	4776	305058	24%	29%
GAROUA	547	39717	3%	4%
MAROUA	130	11569	1%	1%
NGAOUNDERE	20	84	0%	0%
TOTAL	19844	1044534	100%	100%

Avec 14 371 mouvements d'aéronefs (arrivées et départs) sur un total de 19 844 mouvements en 2012, l'aéroport de Douala reste la principale porte d'entrée du Cameroun. Cette plate forme aéroportuaire a reçu 72% des mouvements d'aéronefs et 66% du trafic passagers.

EVOLUTION DU TRAFIC DE LA COMPAGNIE AERIENNE NATIONALE, CAMAIR-CO

RESEAUX	Mouvements d'aéronefs			Somme de Passagers			Passagers (ARR + DEP)		Passagers en transit	
	2011	2012	Taux	2011	2012	Taux	2011	2012	2011	2012
CEMAC	350	1162	300%	18654	45970	146%	50	5028	0,828	17,38
INTERNATIONAUX	442	861	94%	35137	48921	39%	351	7372	199,88	210
NATIONAUX	3339	4642	71%	106466	260505	145%	24578	32585	176,75	690,46
TOTAL	4131	6682	61%	160257	355396	122%	24979	44985	377,46	917,84

Par rapport à 2011, l'année 2012 est marquée par un raffermissement des vols de Camair-co sur l'international et par une compétition accrue des autres compagnies aériennes régionales et internationales, à l'instar de Air France, Brussels Airlines, Asky Airlines, Royal Air Maroc, Kenya Airways, Air Nigeria etc. Néanmoins, l'évolution des vols CEMAC reste significative avec l'ouverture de nouvelles lignes non seulement vers la sous région Afrique centrale (MALABO, Brazzaville, Bangui...), mais aussi vers l'Afrique de l'ouest (Cotonou, Kinshasa, Lomé etc.). Le trafic domestique opéré par la compagnie nationale camerounaise a totalisé 260 505 passagers en 2012 contre 106 466 passagers en 2011, soit une progression de 145% en valeur relative. Avec une flotte de trois (03) appareils, Camair-co dessert l'intérieur du pays à travers les aéroports internationaux de Yaoundé-Nsimalen, Garoua et l'aéroport douanier de Maroua Salak. Ceci à partir de l'aéroport International de Douala qui est sa base d'opération.

Jean-Victor BELL
Chef Service de la Prospective
CCAA

BUDGET PROGRAMME LA CCAA À LA PAGE

Comme toutes les administrations du pays, l'Autorité Aéronautique a défini son plan d'action triennal pour la période 2013 – 2015.

Siège de la CCAA

L'approche de budgétisation par programmes ou par plans d'actions doit totalement être engagée, afin que l'action de la CCAA puisse être appréciée sur la base des objectifs fixés au préalable et assortis d'indicateurs fiables et facilement mesurables. C'est dans cette perspective que le top management de l'Autorité Aéronautique, a organisé à l'intention des hauts responsables (Inspecteur général, Conseillers techniques, Directeurs et assimilés), un séminaire de formation sur les techniques de l'élaboration du budget-programme en octobre 2012. L'objectif visé étant l'appropriation et la maîtrise de ce nouvel outil de gestion. L'on a ainsi appris au cours de ces travaux qu'un budget-programme est un ensemble d'actions, d'activités et de tâches coordonnées dans le temps et dans l'espace, destinées à atteindre des résultats objectivement vérifiables. En d'autres termes, il peut aussi être défini comme étant un cadre de dépenses sectoriel à court et moyen termes liant les ressources aux résultats attendus des divers centres de responsabilités d'une organisation. C'est un outil de planification et de gestion qui marque la rupture avec la gestion basée essentiellement sur l'allocation des moyens.
Le budget-programme couvrant la période 2013-2015 devrait donner à la CCAA des leviers de mise en oeuvre du programme des Grandes Réalisations. A cet effet, les plans d'actions opérationnels ont été fondés sur les objectifs stratégiques, découlant de quatre programmes : A savoir l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile au Cameroun, l'amélioration de la sûreté du transport aérien au Cameroun, l'exploitation sécurisée des aéroports secondaires et le programme d'appui y relatif.

L'élaboration du budget de la CCAA pour l'exercice 2013 s'est inscrite dans la poursuite de la mise en oeuvre de ses missions. Lesquelles découlent de la loi N°098/023 du 24 décembre 1998 portant régime de l'aviation civile, et soutenue par le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi, (DSCE). Ce budget-programme a consacré l'entrée en vigueur du nouveau régime financier de l'Etat tel qu'édicté par la loi N°2007/006 du 26 décembre 2007. Il est aussi fidèle à l'esprit de la circulaire du Président de la République, Paul Biya, N°002 /CAB/PR, datée du 09 juillet 2012, et relative à la préparation du budget de l'Etat pour l'exercice 2013. Dans cette perspective, les choix budgétaires doivent rester guidés par la recherche d'une plus grande efficacité socio-économique de la dépense et l'amélioration du service public par l'allocation et la gestion efficiente des fonds publics.

Dans tous les cas, les outils de référence de l'action gouvernementale au plan économique et social, demeurent la vision du Cameroun à l'horizon 2035, avec le DSCE, les stratégies sectorielles & ministérielles, les rapports d'évaluation des OMD (Objectifs du Millénaire pour le Développement) et les Cadres de Dépenses à Moyen Terme (CDMT).

C'est au regard de tout ce qui précède que le DG de l'Autorité Aéronautique, Pierre TANKAM, n'a retenu que les projets répondant aux exigences de pertinence et, ayant une cohérence établie avec les quatre programmes retenus sus – mentionnés, pour le budget 2013 de la structure.

Paul NGONDJO ESSO
CCAA

LE DG DE L'ASECNA AU CAMEROUN

M. Amadou Ousmanou GUITTEYE a effectué une visite de travail à Yaoundé, du 29 au 30 avril 2013.

Audience accordée par le Ministre des Transports, le Pr. Robert Nkili

photo de famille à la suite de l'audience du Ministre des Transports

Séance de travail à l'Autorité Aéronautique

Photo de famille après la visite à la CCAA

Accolade entre le DG de la CCAA et le DG de l'ASECNA

Depuis son élection à la tête de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) en 2010, Amadou Ousmanou GUITTEYE qui avait été soutenu par le Cameroun, n'avait plus remis les pieds à Yaoundé. Son retour dans la capitale camerounaise avait deux volets. D'abord remercier les autorités camerounaises pour leur soutien et faire le point sur les projets de l'ASECNA en cours de réalisation dans notre pays. Côté politique, le Directeur Général de l'ASECNA a été reçu en audience par le Premier-Ministre, Chef du Gouvernement et par le Ministre Secrétaire Général à la Présidence de la République, au nom du Chef de l'Etat.

Avec le Ministre des Transports et le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique, il a été question des projets et de la formation. L'on a ainsi appris que l'aéroport international de Douala abritera bientôt un radar. Cet instrument qui sera installé au Centre délégué d'information en vol en cours de construction, permettra la gestion de la circulation aérienne au niveau de l'espace aérien supérieur.

Au niveau de la formation dans les écoles de l'ASECNA, M. GUITEYE a annoncé que les camerounais occupent très régulièrement les premières places lors des concours lancés par son institution.

Le Directeur Général de l'ASECNA a enfin salué la coopération qui a permis à l'Autorité Aéronautique d'acquérir à partir de la centrale d'achat de l'ASECNA, des véhicules de sécurité incendie et un VOR pour l'aéroport de Maroua-salak.

Cameroon Civil Aviation Authority

Assurer la supervision et la promotion des activités de l'aviation civile afin d'en garantir la sûreté et la sécurité au Cameroun

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY (CCAA)

Siège social : B.P. 6998 Yaoundé - Cameroun - Tél. : (237) 22 30 30 90 / 22 30 26 92 - Fax : (237) 22 30 33 62
E-mail : contact@ccaa.aero - Site web : www.ccaa.aero