ANAC-BF

anac news

Magazine de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Burkina Faso

No. 23

Avril - Juin 2019

Adoption du code de l'aviation civile :

Une avancée majeure dans l'ordonnancement juridique du transport aérien au Burkina Faso

ANAM :

INAUGURATION DU CENTRE NATIONAL DE VEILLE ET D'ALERTE MÉTÉOROLOGIQUE

SOMMAIRE NO.23 2019

Dans ce numéro :

Editorial de M. Azakaria TRAORE, Directeur général de l'ANAC 03

Focus
ANAC : réaménagements à la tête des directions 04
Passation de charge à l'ASECNA 05

A la une
Adoption du code de l'aviation civile 06
Journée météorologique mondiale : le message du ministre 10
ANAM : inauguration du centre national de veille et d'alerte météorologique 12

Coopération
Partenariat Air Burkina-AFRICAN Global Development 14
MUTAA : état d'avancement de son processus d'opérationnalisation 16
Tourisme et transport : quelles stratégies pour insuffler un nouveau dynamisme 18

Sécurité & Sûreté
Exploitation des drones : mesures réglementaires 21
UEMOA-ANAC : atelier de formation sur les facteurs humains 24

Publicom
Journées portes ouvertes : Iamgold Essakane présente des opportunités à la diaspora 25

Coopération
Lutte contre le réchauffement dans le transport aérien 26

Sécurité & Sûreté
Mise en œuvre du guidage radar à l'aéroport international de Ouagadougou 27

ANAC NEWS
Revue trimestrielle de
l'Agence Nationale de l'Aviation Civile
01 BP: 1158 Ouagadougou 01 - Burkina Faso
Tél: +226 25 306488 / 25 31 63 32
Fax: +226 50 31 45 44
Mail: info@anacburkina.org
Site web : ww.anacburkina.org

Directeur de publication
Azakarias TRAORE
Directeur général de l'ANAC

Directeur de rédaction
Nouhou BERTE

Equipe de rédaction
Nouhou Berté
Alidou Sinaré,
Lawankilia Sia
Lucie Zeba

Secrétaire
Agathe KONSEIGA

Correction
Abdoul Salam ZOURE
(Collaborateur)

Maquette, mise en pages et impression
Agence Schaffenskraft, Bornheim/Allemagne
www.schaffenskraft.de

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.

Editorial de
M. Azakaria Traoré
Directeur général de l'ANAC

Le nouveau code de l'aviation civile et ses enjeux

L'adoption par l'Assemblée Nationale le 30 avril 2019, de la loi portant code de l'aviation civile est un fait majeur à saluer par la grande famille aéronautique du Burkina Faso car elle marque une étape importante dans le transport aérien en ce sens que cette loi apporte des innovations nécessaires pour une aviation se voulant moderne et tournée vers l'efficacité.

Je voudrais profiter de cette belle opportunité pour traduire au nom de la communauté aéronautique nationale tous mes remerciements et ma gratitude aux plus hautes autorités du Burkina Faso pour ce nouveau code qui est désormais une réalité.

A travers l'adoption de ce nouveau code, l'Etat du Burkina Faso entend confirmer son engagement à se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) en le reflétant dans son ordonnancement juridique interne, chose à même d'améliorer la gouvernance du secteur de l'aviation civile en général et de l'administration qui en a la charge en particulier.

Ainsi, les nouvelles dispositions du code sur l'aviation civile se proposent-elles d'apporter des réponses adéquates et pragmatiques aux préoccupations auxquelles pourrait être confronté notre pays en particulier.

Il s'agit entre autres de :

- *les questions émergentes liées à l'environnement, à la facilitation, aux aéronefs télépilotés communément appelés drones ;*

- *le financement par le budget de l'Etat des services de recherche et sauvetage d'aéronefs en détresse ;*

- *la collecte des renseignements préalables concernant les voyageurs aériens ;*

- *la répression du terrorisme et toutes les nouvelles formes d'attaques dirigées contre l'aviation civile (les armes biologiques, chimiques, nucléaires et laser).*

Ces innovations majeures renforcent notre arsenal législatif et traduisent également notre ferme adhésion aux dispositions pertinentes des conventions sous-régionales, régionales et internationales dans le domaine de l'ouverture de l'espace aérien en général et plus particulièrement au processus de la mise en œuvre progressive du Marché unique du transport aérien en Afrique(MUTAA).

Au delà des réponses apportées aux préoccupations de l'heure, le législateur burkinabè a consacré le statut juridique de l'administration nationale aux termes du livre VII, titre I article 810 du nouveau code. Il est ainsi stipulé que : « il est crée une autorité nationale de l'aviation civile dénommée Agence nationale de l'aviation civile (ANAC). L'ANAC est une autorité administrative indépendante dotée d'une personnalité juridique et de l'autonomie financière et de gestion ».

Tirant les conséquences de cette disposition, deux enjeux importants méritent d'être évoqués à notre avis et compte tenu des pressantes réalités qui s'imposent à nous. Le premier enjeu est de faire en sorte que l'ANAC jouisse de manière réelle et pleine de son autonomie financière et de gestion. Cette autonomie passe par la résolution diligente de la récurrente question de la répartition des ressources aéronautiques entre les trois entités que sont l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) , l'Agence nationale de la Météorologie (ANAM) et la Délégation aux Activités aéronautiques nationales (DAAN). Comme finalité, il s'agit d'assurer à l'ANAC la pleine maitrise de ses ressources conformément aux recommandations du Conseil d'orientation et de Contrôle de l'Agence.

Le deuxième enjeu est lié au contexte de concession de l'aéroport international de Ouagadougou et de la construction du nouvel aéroport de Donsin. Il y a donc lieu de se féliciter de la volonté maintes fois réaffirmée du Gouvernement de ne ménager aucun effort pour d'une part garantir la viabilité des entités existantes et d'autre part de doter notre pays d'un aéroport moderne ayant vocation à sa position de hub sous-régional.

ANAC :

Des réaménagements à la **tête des directions**

En vue de donner un nouveau souffle à l'ANAC pour plus d'efficacité à l'atteinte des objectifs à elle assignée, le directeur général, M. Azakaria Traoré procédé à des nominations au sein des directions suivantes :

Direction de l'exploitation des aérodromes (DEA)

M. Hassane Ibrahim KONE

Il est de formation ingénieur des études et exploitation de l'aviation civile. Il est inspecteur des services de la navigation aérienne, inspecteur AFI-CIS.

Avant d'occuper ce nouveau poste, il était directeur des aérodromes, de la navigation aérienne et de la sûreté (DANAS).

Il occupe aujourd'hui le poste de Directeur de l'exploitation des aérodromes (DEA)

Direction des aérodromes, de la navigation aérienne et de la sûreté (DANAS)

M. Lawankilia SIA

Ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile, spécialiste électronique informatique, il est titulaire d'un master 2 en management des organisations et entreprise option qualité, hygiène, sécurité et environnement. M. SIA est inspecteur certifié de l'OACI- d'aérodromes. Avant d'occuper ce nouveau poste, il a occupé la fonction d'inspecteur principal gestion qualité, sécurité et sûreté.

Inspecteur principal gestion qualité, sécurité et sûreté.

Alidou SINARE

Ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile il est auditeur certifié en sûreté de l'aviation civile.

Il fut coordonnateur de l'audit USUAP-CMA. Il est actuellement Inspecteur principal gestion qualité, sécurité et sûreté.

M. JACQUES G. AIAM
REPRÉSENTANT ENTRANT DE
L'ASECNA LORS DE SON ALLOCUTION

M. FULGENCE
E. OUEDRAOGO,
REPRÉSENTANT
SORTANT DE L'ASECNA
AUPRÈS DU BURKINA
FASO LORS DE
SON SPEECH

LE MINISTRE EN CHARGE DE L'AVIATION
CIVILE FÉLICITANT M. JACQUES GOM AIAM
POUR SA NOMINATION

PASSATION DE CHARGE À LA REPRÉSENTATION DE L'ASECNA AUPRÈS DU BURKINA FASO :

Le Centrafricain succède au Burkinabè

Suite à la décision du directeur général de l'ASECNA, M. Moussa Mohamed, M. Jacques Gom AIAM est désormais le nouveau représentant de l'ASECNA auprès du Burkina Faso en remplacement de M. Fulgence Edgar Ouedraogo appelé à conduite aux destinées de la représentation de l'ASECNA en république centrafricaine. La passation de charge a été présidée par le ministre Vincent Timbindi Dabilgou le lundi 03 juin 2019 dans la salle de réunion de ladite agence.

Prenant tour à tour la parole, la représentante du personnel, Mme Françoise Bouda a rappelé à l'entame de son propos que M. Jacques Gom AIAM devient le 8ème représentant de l'ASECNA auprès du Burkina Faso après MM. Djibril Thombiano, Ovice Sié Kansié, Salam Ouedraogo (paix à son âme), Tieba Barro (paix à son âme), Yarcé Pafadnam (paix à son âme), Louis Bakieno, Ernest Mabiala et tout récemment Fulgence Edgar Ouedraogo.

S'adressant au nouveau représentant, la porte-parole du personnel se réjouit que le nouveau locataire de la représentation n'est pas une personne étrangère à la grande famille de l'ASECNA et que son parcours professionnel et ses qualités managériales seront des atouts indéniables à être à la hauteur de la mission qui lui a été confiée. Pour sa part, le personnel prend l'engagement de l'accompagner dans l'atteinte des objectifs à lui assignés.

Quant au représentant de l'ASECNA auprès du Burkina Faso sortant, après deux ans et demi passé à la tête de cette institution, il a tenu à saluer la collaboration franche et étroite qu'il a eue avec l'Agence nationale de l'Aviation civile (ANAC), l'Agence nationale de la Météorologie (ANAM), la Régie administrative chargée de la Gestion de l'Assistance en Escale (RACGAE), la Délégation aux Activités aéronautiques nationales (DAAN), Air Burkina, les forces militaires et paramilitaires de l'aéroport international de Ouagadougou. Il reste persuadé que durant sa gouvernance, il a accompagné les actions du directeur général de l'ASECNA au mieux qu'il pouvait avec conviction.

M. Ouedraogo passe le témoin à M. Gom AIAM en indiquant que certains chantiers importants attendent un parachèvement. Il s'agit entre autres :

- la mise en œuvre du guidage radar ;
- les projets du Plan des services d'équipements du 2018-2022 soumis à la direction technique informatique ;
- le dossier de redéploiement du personnel et l'armement des postes vacants en attente à la direction des ressources humaines ;
- le dossier de certification de l'aéroport de Ouagadougou dont seuls les mats de manches à air restent à réaménager.

M. Jacques Gom AIAM à son tour a dit être conscient des enjeux de la mission qui l'attendent au Burkina Faso et estime la réussir avec le soutien et l'engagement de chaque agent quelque soit son poste de travail.

Avant d'installer M. Jacques Gom AIAM dans ses nouvelles fonctions de représentant de l'ASECNA auprès du Burkina Faso, le Ministre Vincent Timbindi Dabilgou a dit que sa présence revêt deux symboliques.

La première symbolique est l'importance que le gouvernement attache au secteur des transports car le peuple burkinabè est un peuple très mobile. La deuxième symbolique est que le gouvernement prône les valeurs panafricanistes. L'ASECNA étant ce trait d'union entre les peuples africains à travers le transport aérien et compte tenu du fait que le Burkina Faso joue une partition remarquable au sein de cette institution panafricaine, il était donc de bon ton qu'il préside cette cérémonie d'installation.
Tout en acceptant la nomination de M. Fulgence Edgar Ouedraogo à la représentation de l'ASECNA en Centrafrique, le ministre reste persuadé que le Burkina Faso pourra apporter une contribution majeure dans les efforts déjà déployés pour la réhabilitation et la modernisation des infrastructures aéroportuaires de ce pays frère.

Au nouveau représentant, le ministre Dabilgou, ne doutant pas des qualités managériales et de ténacité reste persuadé qu'il saura booster les dossiers phares du Burkina auprès de la direction générale.

Nouhou BERTE

stock.adobe.com: ,Photos:

VUE DES CONSEILLERS TECHNIQUES ET DES PREMIERS RESPONSABLES DE L'ANAC PRÉSENTS AUX TRAVAUX DE LA PLÉNIÈRE

LE MINISTRE DABILGOU RÉPONDANT AUX PRÉOCCUPATIONS DES DÉPUTÉS

ADOPTION DU CODE DE L'AVIATION CIVILE :

Une avancée majeure dans l'ordonnancement juridique du **transport aérien au Burkina Faso**

Présenté par la commission du développement rural et des changements climatiques (CDRECC) et défendu par le ministre des transports, de la Mobilité urbaine et de la Sécurité routière, M. Vincent T. Dabilgou lors de la plénière en sa séance du 30 avril 2019, le projet de loi portant code de l'aviation civile au Burkina Faso a été adopté par l'Assemblée nationale. L'adoption de ce texte de loi est indéniablement une avancée majeure dans le secteur de l'aviation civile au Burkina Faso.

Le secteur de l'aviation civile au Burkina Faso est régi par la loi n° 013-2010/AN du 06 avril 2010. Cette loi fixe et réglemente les normes indispensables au développement de l'économie du transport aérien. Au regard de l'évolution très rapide de ce secteur, la communauté aéronautique internationale exige de tout Etat membre voulant s'y maintenir d'avoir une législation moderne à jour couvrant l'ensemble des activités et des institutions et structures spécifiques pour les encadrer. Ceci aux fins de participer à un transport aérien sûr, efficace et ordonné dans le monde.

La loi portant code de l'aviation civile au Burkina Faso ne répondait pas à ces exigences suite aux conclusions du rapport des audits en sûreté en 2016 et celui de sécurité en 2017. En effet, ces rapports ont relevé des non-conformités concernant la non-prise en compte des aéronefs télépilotés, des questions liées à l'environnement et à la facilitation du transport aérien et la nécessité de consolider l'ancrage intentionnel de l'administration de l'aviation dans la législation aéronautique de base qui est le code de l'aviation civile.

Eu égard à ces insuffisances, l'Exécutif a donc apporté des innovations au présent projet de loi afin de disposer d'un code de l'aviation moderne, efficace, reflétant l'organisation et les composantes du système de l'aviation civile au Burkina Faso d'une part et d'autre part de rassurer la communauté internationale de la capacité de l'Etat burkinabè à assurer un transport aérien sûr, sécurisé et ordonné conformément aux normes et pratiques recommandées de l'organisation de l'Aviation civile internationale (OACI).

La commission du développement rural et des changements climatiques, tout en plaidant l'adoption du présent projet de loi à la plénière a mentionné que les innovations apportées pour enrichir l'ancien code sont celles intervenues depuis 2010 et qui sont entre autres :

- Le système de gestion de la sécurité et de la sureté ;
- Les nouvelles questions liées à l'environnement, la facilitation, aux aéronefs télépilotés communément appelés drones ;
- Les exigences de certification des fournisseurs de services de la navigation aérienne ;
- Le financement par le budget de l'Etat, des services de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse ;
- Les cybermenaces contre l'aviation civile ;
- Les nouvelles attaques contre l'aviation civile (les armes biologiques,

LES DÉPUTÉS ADOPTANT LA LOI SUR LE CODE DE L'AVIATION CIVILE

chimiques ,nucléaires et laser)
- La répression du terrorisme et des méthodes émergentes d'attaques dirigées contre l'aviation civile ;
- La collecte des renseignements préalables concernant les voyageurs aériens.
- Le programme national de facilitation de transport aérien ;
- L'ancrage institutionnel de l'administration de l'aviation civile dans la loi.

Le nouveau projet de loi portant code de l'aviation civile comporte deux cent quatre vingt huit (288) articles répartis en neuf (09) livres.

A l'issue de la présentation du projet de loi, les députés ont formulé quelques observations et posé des questions auxquelles le gouvernement a apporté des réponses. Mis au vote, le projet de loi a recueilli 102 « POUR » et 02 « ABSTENTIONS ».

Le projet de loi portant code de l'aviation civile au Burkina Faso a été adopté, ainsi en a décidé l'Assemblée nationale, a dit le premier vice-président Me Benewende Sankara, présidant les travaux de cette plénière.

Dignes d'intérêt

Lors de l'examen du projet de loi relatif au code de l'aviation civile, la commission, les députés ont posé des questions dignes d'intérêt auxquelles le gouvernement a apporté des réponses.

Qu'entend-t-on par les termes sûreté et sécurité de l'aviation civile ? Quelle est la différence entre ces deux notions ?
La sécurité est l'ensemble des mesures prises pour supprimer, éviter ou réduire les erreurs humaines (actes involontaires), les violations, les dysfonctionnements des équipements à travers une réglementation, la formation et la supervision.

La sûreté est l'ensemble des mesures prises pour lutter contre les actes d'intervention illicite (actes volontaires) contre l'aviation civile.

La différence est que la sûreté protège contre les actes prémédités, avec l'intention de nuire.

La sécurité protège contre les défaillances (accidents et incidents), les actes non prémédités, les évènements dont les causes ou les circonstances sont involontaires sans motifs de nuire.

Quelles sont les cybermenaces existant dans le domaine de l'aéronautique ? Comment se manifestent-t-elles ?
L'aviation civile est de plus en plus connectée grâce aux moyens de communication modernes (internet, etc.) qui permettent des débits élevés pour les passagers et pour les équipages. Les systèmes au sol sont également de plus en plus connectés avec le développement des nouveaux systèmes de gestion de la circulation aérienne.

Les cybermenaces sont des menaces émergentes contre l'aviation civile qui attaquent, à partir de moyens de l'information et de la communication, des systèmes informatiques et de communication critiques utilisés aux fins de l'aviation civile et pouvant compromettre la sécurité des vols et, plus ou moins temporairement, bloquer entièrement l'ensemble des

TRAVAUX EN COMMISSION - LE PRÉSIDIUM DE LA CDRECC

liaisons aériennes ce qui pourrait avoir des conséquences humaines et économiques d'une portée considérable.

Les cybermenaces peuvent se manifester sous forme de brouillage, consistant à altérer ou bloquer la réception des signaux, de transmission de fausses données, soit au sol, soit à bord des avions ou d'attaque des logiciels opérationnels, à bord ou au sol.

La collecte des renseignements préalables a été présentée comme une innovation du présent projet de loi. Quelle est la différence entre les données récoltées actuellement chez les passagers et celles préconisées par le projet de loi ?

On entend par système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) un système de communications électroniques permettant de recueillir les données biographiques des passagers et les informations de base sur les vols qui sont communiquées par la compagnie aérienne. Les données proviennent en règle générale du passeport du passager ou les visas ou autre document de voyage émis par les autorités gouvernementales. Les compagnies aériennes transmettent ensuite ces données via leurs réseaux de communication aux agences de contrôle des frontières du pays de destination avant l'arrivée de l'avion ou du pays d'origine avant le départ du vol. Cela permet d'analyser ces renseignements aux fins de la gestion des risques par les pouvoirs publics avant l'arrivée, d'accélérer le congé et de réduire au minimum les formalités à l'enregistrement au moyen de dispositifs de lecture pour la saisie des renseignements figurant dans les documents de voyage lisibles à la machine.
Le système actuel appelé PNR (Passenger name record) collecté par les compagnies aériennes uniquement à des fins commerciales, ne permet pas de récolter des données fiables.

Y a-t-il une règlementation fixant les tarifs des transports aériens de passagers ?

Les tarifs des transports aériens sont fixés librement. La liberté tarifaire est consacrée par la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique, qui a été adoptée par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'OUA en 1999, dont le Burkina Faso fait partie, ainsi que la règlementation communautaire de l'UEMOA.

De manière pratique, les compagnies aériennes établissent les prix des billets d'avion en tenant compte des éléments d'appréciation tels que les coûts d'exploitation, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable, la qualité du service ainsi que les tarifs pratiqués sur le même parcours par d'autres compagnies aériennes.

La concertation et l'entente entre compagnies aériennes sont interdites. L'intervention de l'Association internationale des transporteurs aériens, sigle anglais « IATA » (International Air Transport Association), se limite à la détermination des classes tarifaires : Affaires et Economique.

Les prix se régulent seuls. Les compagnies gagneraient à appliquer les prix que le marché peut supporter.

Qu'entend-t-on par prix excessivement élevé ou anormalement bas?

Par prix excessivement élevé ou anormalement bas, il faut entendre un prix n'ayant pas de lien avec les éléments d'appréciation de détermination des tarifs cités dans la réponse ci-dessus. Il s'agit de prix non réalistes et très éloignés de la moyenne des tarifs proposés sur une liaison donnée qui auront pour conséquence inévitable la cessation d'activité.
S'inscrivant en ligne droite dans la politique de l'Etat burkinabè en matière de désenclavement du territoire national, pays sans littoral maritime, l'intervention de l'Autorité nationale de l'aviation civile contre ce type de prix vise à protéger les consommateurs et également les compagnies aériennes elles-mêmes afin de garantir un transport aérien sûr, ordonné et efficace.

A titre d'exemple vécu au Burkina Faso, Point Air Burkina, filiale de Point Afrique, en 2005, avait publié, par voie de presse, dans le cadre de sa politique de bas tarifs, un tarif promotionnel de 15.000 francs CFA hors taxes en aller simple sur les destinations suivantes : Abidjan, Cotonou, Bamako et Dakar. Convoquée par l'Autorité nationale de l'aviation civile pour comprendre la base de fixation d'un tel tarif et la viabilité d'une exploitation aérienne avec un tel prix, la compagnie aérienne n'a pu donner d'explications, se contentant de dire que la décision a été prise au siège de la compagnie mère sans aucune information sur les modalités de mise en œuvre. Comme il fallait s'y attendre, aucun vol n'a pu

LE MINISTRE DABILGOU ACCOMPAGNÉ DU DG ANAC PASSANT EN REVUE LES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE AUX QUESTIONS POSÉES PAR LES DÉPUTÉS

s'opérer et ladite compagnie a mis la clé sous le paillasson.

Les compagnies payent de nos jours des taxes dites extra-légales. L'aéroport international de Ouagadougou étant ouvert 24h/24 peut-on parler d'heures extra légales ?
Le paiement des heures extra-légales à l'aéroport international de Ouagadougou est une pratique ancienne.

Il faut le rappeler, l'aéroport international de Ouagadougou étant ouvert 24h/24, les vols effectués en dehors des heures légales de service faisaient l'objet de rémunération pour services effectués aux heures extra-légales en application du décret 1985-150/CNR/PRES/TRANS du 07 mars 1985. Cette pratique de rémunération des heures extra-légales sur les aéroports du Burkina Faso était exceptionnelle car elle n'existe nulle part ailleurs dans le monde.
L'adoption du décret N° 2017 0828 / PRES/PM/MTMUSR/MINEFID/MDNAC/MSECU du 19 septembre 2017 portant institution et paiement d'une allocation forfaitaire au bénéfice des agents chargés de la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aéroports internationaux du Burkina Faso a abrogé le décret 1985-150 et mis fin au paiement des heures extra-légales sur nos aéroports afin de les rendre compétitifs.

Le décret 2017-0828 répond au souci de rétribuer les agents chargés de la mise en œuvre des mesures de sûreté aux aéroports burkinabé, à savoir la Police spéciale de l'aéroport et la Gendarmerie des transports aériens.

L'institution d'une telle rétribution, payée par prélèvement d'une partie de la redevance de sûreté de l'aviation civile, est conforme aux pratiques de la sous-région, et vise à encourager les bénéficiaires dans ce contexte de menace accrue.

Le Burkina Faso ne pourrait-il pas, à l'instar de l'Ethiopie entreprendre une politique de développement de sa flotte d'aéronefs afin de tirer profit de la situation stratégique du pays ?
Le secteur de transports n'a pas toujours été inscrit au rang des priorités nationales. En effet, le ministère en charge des transports a été rattaché tantôt au ministère chargé des infrastructures, tantôt au ministère chargé du tourisme et tantôt au ministère chargé des postes et de l'économie numérique.

Avec cette instabilité institutionnelle, il était difficile d'asseoir une vision pertinente du transport aérien au point de développer la flotte nationale et de tirer profit des avantages importants sur la situation géographique du pays (situé au cœur de l'Afrique occidentale).
Avec l'adoption prochaine du document de la politique nationale de l'aviation civile, cette vision sera matérialisée.

Quelle est la politique du gouvernement pour relancer les activités économiques de l'aéroport international de Bobo Dioulasso ?
Cette relance doit émaner d'une volonté politique très forte et d'une vision d'ensemble pour décentraliser les activités économiques. Par exemple, l'Etat pourrait délocaliser certaines structures à Bobo. Des initiatives sont prises dans ce sens.

La relance des vols domestiques quotidiens par Air Burkina participe à cet effort de soutien des activités économiques de la région.

Les structures déconcentrées, les membres du gouvernement et les operateurs économiques de la région devraient emprunter régulièrement Air Burkina dans le cadre de leurs missions. Une stratégie de développement du fret aérien est en discussion avec Air Burkina et les partenaires de la chambre de commerce.

Nouhou Berte

LE MINISTRE EN CHARGE DES TRANSPORTS, VINCENT T. DABILGOU

MESSAGE DE MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE URBAINE ET DE LA SECURITE ROUTIERE A L'OCCASION DE LA CELEBRATION DE LA JOURNEE METEOROLOGIQUE MONDIALE 2019

Le 23 mars de chaque année, le Burkina Faso, à l'instar des 191 pays membres de l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM), célèbre la Journée Météorologique Mondiale, commémorant ainsi l'entrée en vigueur le 23 mars 1950, de la Convention qui l'a instituée.

Cette traditionnelle célébration annuelle a pour objectif principal, de mieux faire connaître les activités des services météorologiques et hydrologiques au niveau national.

En rappel, les services météorologiques et hydrologiques nationaux sont des services publics dont la mission est de réguler, règlementer, planifier, contrôler et mettre en œuvre la politique météorologique et climatique nationale sur l'ensemble du territoire. Ils offrent des services permettant de sauver les personnes et les biens, mais aussi de permettre aux planificateurs et aux autorités, de prendre des décisions avisées pour booster le développement.

Cette année, la célébration de la Journée Météorologique Mondiale est placée sous le thème : « LE SOLEIL, LA TERRE ET LE TEMPS ». Ce thème souligne l'importance du rôle du soleil qui est la source d'énergie qui anime toute vie sur terre. En effet, il influe sur le climat et les conditions météorologiques de notre planète. L'astre du jour régit le temps qu'il fait, les courants océaniques et le cycle hydrologique.

La Journée Météorologique Mondiale 2019 sera l'occasion de célébrer la beauté intrinsèque et magnifique du soleil qui, au fil des siècles, a inspiré des peintres, des poètes, des musiciens et des photographes.

Le Soleil constitue une source d'énergie alternative qui peut être exploitée. L'énergie solaire est en effet de plus en plus utilisée dans le monde entier pour la production d'électricité, le chauffage, la cuisson, le séchage ou le dessalement des eaux.

Situé à près de 150 millions de kilomètres de la terre, le soleil fournit à notre planète assez de chaleur pour que les êtres vivants puissent s'épanouir. Depuis plus de 4,5 milliards d'années, cette boule incandescente de feu et de plasma est la force vive qui détermine le temps et le climat.

Les mesures effectuées par satellite ces 30 dernières années révèlent que la production d'énergie par le soleil n'a pas augmenté et que le réchauffement du climat constaté dernièrement ne saurait être imputé à une modification de l'activité solaire. La hausse des températures à l'échelle mondiale est causée par les gaz à effet de serre persistants qui sont présents dans l'atmosphère. Les concentrations de dioxyde de carbone ont atteint 405,5 parties par million en 2017, et continuent de croître. Depuis 1990, le forçage radiatif total causé par les gaz à effet de serre, qui induit un réchauffement du système climatique, s'est accru de 41 %. Le CO2 a contribué à hauteur d'environ 82% à l'augmentation du forçage radiatif ces 10 dernières années. Si les concentrations de gaz à effet de serre continuent d'évoluer au même rythme qu'aujourd'hui, nous pourrions assister à une hausse des températures comprise entre 3°C et 5°C d'ici à la fin du siècle. Ces valeurs sont bien supérieures à l'objectif fixé dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat (COP-2015) qui vise à contenir la hausse de la température moyenne en deçà de 2 °C et à se rapprocher le plus possible du chiffre de 1,5 °C (Message du Secrétaire Général de l'OMM 2019).

En effet, l'accumulation dans l'atmosphère de quantités toujours plus importantes de gaz à effet de serre d'origine anthropique, est la cause du changement climatique qui est une réalité connue de tous. Le changement climatique a un impact direct sur des secteurs sensibles aux conditions climatiques tels que l'agriculture et la sécurité alimentaire, les ressources en eau, la gestion des catastrophes, la santé, l'énergie, les infrastructures et l'environnement.

Cependant, grâce aux alertes précoces diffusées par les services météorologiques et hydrologiques nationaux au fil des ans, les pertes en vies humaines ont accusé un net recul. Pendant ce temps, les pertes économiques ont connu une hausse du fait de la recrudescence des phénomènes météorologiques extrêmes.

Voilà pourquoi tout programme d'action établi à l'échelle nationale ou internationale en vue de faire face aux défis du XXIe siècle, concernant notamment le développement durable, se doit d'accorder une place prépondérante au temps, au climat et à la réduction des risques de catastrophe. La commémoration de la journée météorologique mondiale 2019, est l'occasion de rendre ce message encore plus actuel pour contribuer à relever les défis du XXIe siècle.

Selon les spécialistes, les pays africains sont et resteront les plus exposés et les plus menacés par les effets néfastes du changement climatique. Ils devront payer le plus lourd tribut, si rien n'est entrepris les années à venir.

Pour ce qui est de notre pays, l'analyse des paramètres climatiques lors de l'élaboration du Programme d'Action National d'Adaptation (PANA 2007) à la variabilité et aux changements climatiques, fait ressortir les risques majeurs qui sont entre autres, les sécheresses, les inondations, les vents violents, la perturbation des cycles saisonniers, les vagues de chaleur, la détérioration des écosystèmes constitutifs de la biodiversité, la recrudescence des maladies dites climato-sensitives (méningite, paludisme).

En effet, les études de tendances climatiques effectuées par le PANA en 2017, indiquent à la fois, une tendance à l'augmentation des températures moyennes de 0,8°C à l'horizon 2025, de 1,7°C à l'horizon 2050 et une tendance à la baisse significative de la pluviométrie de -3,4% en 2025 et de -7,3% en 2050.

En matière de développement du service météorologique national, grâce aux efforts combinés de la Communauté internationale et de l'Etat burkinabè, des résultats positifs ont pu être atteints. Il s'agit notamment de :

• la modernisation du réseau météorologique national par l'acquisition et l'installation de 250 stations météorologiques automatiques d'une valeur de près de deux (02) milliards de FCFA, grâce à l'accompagnement des partenaires ;

• la construction de la 1ère phase d'un Centre national de veille et d'alerte précoce (Rez-de-chaussée et R+1) qui sera une référence dans la sous-région. La construction de ce centre sur financement du budget de l'Etat exercice 2017-2018, d'un montant de quatre cent millions (400 000 000) FCFA est le fruit d'un engagement fort de l'Etat à accompagner la météorologie. Cette infrastructure offrira un cadre propice pour l'utilisation d'outils de dernière technologie pour l'amélioration des prévisions météorologiques. Elle permettra également d'appuyer la recherche au niveau national sur le changement climatique (Universités, INERA, CNRST, WASCAL, etc.).

• l'acquisition et l'installation (en cours) de Calculateurs Haute Performance (HPC) pour l'amélioration des prévisions météorologiques grâce à l'appui de l'OMM en soutien aux efforts de l'Etat dans la construction du Centre national de veille et d'alerte précoce.

• l'obtention d'un financement de cinq ans (2019-2023) du Fonds Vert pour le Climat et de la Banque Mondiale dans le cadre de la mise en œuvre du Programme hydrométéorologique pour le renforcement de la résilience climatique au Burkina Faso sous la double coordination de l'OMM et de la Banque Mondiale. Ce projet, d'un montant de dix-sept milliards (17 000 000 000) de FCFA, vise le développement institutionnel et le renforcement des capacités de l'Agence Nationale de la Météorologie (ANAM) et de ses partenaires de la plateforme multisectorielle de gestion des risques et des catastrophes. Le début de sa mise en œuvre est prévu pour le existant 2019. Il contribuera à achever la deuxième phase de construction du Centre national de veille et d'alerte précoce (R+2 et R+3).

Au titre des structures du secteur de l'aéronautique, partenaires de l'ANAM, je voudrais remercier et saluer, la disponibilité de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), la Délégation aux Activités Aéronautiques Nationales (DAAN), l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), la Régie Administrative Chargée de la Gestion de l'Assistance en Escale (RACGAE).

Le thème de cette année nous invite à nous pencher sur l'état actuel de notre climat en plein changement et invite la communauté internationale à se donner les moyens pour s'attaquer avec plus de volonté et d'engagement politique, au changement climatique qui est une réelle menace pour notre planète.

- Vive la Journée météorologique mondiale !

- Vive la synergie d'action internationale pour la réduction des gaz à effets de serre !

- Vive la solidarité internationale pour un mieux-être sur terre !

Vincent T. DABILGOU
Officier de l'Ordre National

LE PRÉSIDIUM DE LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE

UNE VUE DES PARTICIPANTS À LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE

JOURNÉES PORTES OUVERTES DE L'ANAM :

Pour une synergie d'actions entre les **structures partenaires**

L'Agence nationale de la météorologie (ANAM) a organisé ses journées portes ouvertes de l'année 2019 sous le thème : « Le soleil, la terre et le temps », le vendredi 26 avril 2019 dans l'enceinte de ladite institution. Ces journées étaient placées sous le patronage du Ministre des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière.

Devenue une tradition, il y a plus d'une dizaine d'années, l'Agence nationale de la Météorologie organise chaque année des journées portes ouvertes. Cette année encore, elle n'a pas dérogé à la tenue de cet événement majeur qui vise principalement à mieux faire connaitre les activités des services météorologiques et hydrauliques au niveau national et de montrer le rôle éminemment important que la météorologie joue dans le développement d'une nation en ce sens que les données météorologiques permettent de sauver des vies, des biens et d'éclairer les planificateurs et autorités pour des prises de décisions avisées en vue de booster le développement.

Ce vendredi, il y avait du beau monde à l'ANAM, notamment les structures partenaires de l'ANAC, les stations synoptiques de la Délégation aux activités aéronautiques nationales(DAAN), l'ASECNA, la direction du ministère de l'environnement en charge du climat et celle de l'eau et de l'assainissement. Dans son mot de bienvenue, le Directeur général de l'ANAM, M. Ernest K. Ouedraogo a tenu à rappeler que les journées portes ouvertes s'inscrivent dans le cadre de la commémoration en différé de la journée météorologique mondiale célébrée le 23 mars de chaque année. Cette célébration marque l'entrée en vigueur le 23 mars 1950 de la convention qui a institué l'organisation mondiale de la Météorologie.

Ces journées portes ouvertes ont connu la tenue d'une conférence-débat relative à la problématique : « limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C : pourquoi et comment ? ». Ces journées portes ouvertes, c'est aussi des expositions de produits et des visites guidées. Abordant le thème de cette année : « Le soleil, la terre et le temps », le directeur de cabinet, M. Emmanuel Kuela représentant du ministre en charge des transports a souligné l'importance du soleil en tant que source d'énergie qui anime toute la vie sur terre, influe sur le climat et les conditions météorologiques de notre planète. A cet égard, il a mentionné que cette situation nous interpelle sur l'état actuel de notre climat qui est en plein changement et que la communauté internationale doit se donner les moyens pour s'attaquer avec plus de volonté et d'engagement politique au changement climatique qui constitue une réelle menace pour notre planète.

Au delà de cette question préoccupante, il convient de relever que le soleil constitue une source d'énergie alternative qui peut être exploitée pour la production d'électricité, le chauffage, la cuisson, le séchage ou le dessalement des eaux.

Pour ce qui concerne notre pays, les études de tendances climatiques effectuées par le Programme d'action national d'adaptation (PANA 2007) indiquent une tendance à l'augmentation des températures de 0,8°C à l'horizon 2025 de 1,7°C à l'horizon 2050 et une tendance à la baisse significative de la pluviométrie de -3,4% en 2025 et de -7,3% en 2050. Pour maitriser cette tendance et l'inverser, le gouvernement du Burkina Faso avec l'appui incisif de ses partenaires

COUPURE DE RUBAN

LES OFFICIELS ADMIRANT L'ENSEIGNE DU CENTRE DE VEILLE ET D'ALERTE MÉTÉOROLOGIQUE

notamment l'Organisation météorologique mondiale (OMM), le Programme des nations unies pour le développement (PNUD), le Fonds vert pour le climat et la Banque mondiale a procédé à une mutation institutionnelle et à une vaste modernisation des infrastructures météorologiques. A ce titre, l'on peut citer la modernisation du réseau météorologique par l'acquisition et l'installation de plus de 250 stations météorologiques automatiques, la construction du centre de veille et d'alerte météorologique, le renforcement des capacités de l'ANAM.

Inauguration du centre de veille et d'alerte météorologique :

Ces journées portes ouvertes ont été l'occasion d'inaugurer le centre de veille et d'alerte météorologique. La coupure du ruban a été faite par le directeur de cabinet du ministre en charge des transports, le président du Conseil d'orientation et de contrôle de l'ANAM, les directeurs généraux du ministère et les anciens directeurs généraux de l'ANAM.

Ce centre est une référence dans la sous région et offrira l'utilisation des outils de dernière technologie pour l'amélioration des prévisions météorologiques. Ce centre sera doté de calculateurs haute performance pour l'amélioration des prévisions météorologiques et appuiera la recherche au niveau national sur le changement climatique et en collaboration avec les universités, INERA, CNRST, WASCAL.

.

Une conférence-débat sous le thème : « Limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C : pourquoi et comment ? »

Selon les prévisions, les concentrations de gaz à effet de serre évoluent à une hausse des températures comprises entre 3°C et 5°C d'ici la fin du siècle. Ces valeurs sont supérieures à l'objectif fixé dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat (COP-2015) qui vise à contenir la hausse de la température moyenne en deçà de 2°C et à se rapprocher le plus possible du chiffre 1,5°C. Les secteurs sensibles aux conditions climatiques sont l'agriculture, la sécurité alimentaire, les ressources en eau, la gestion des catastrophes, la santé, l'énergie, les infrastructures et l'environnement sont très tributaires des effets du changement climatique. Si des mesures fortes ne sont pas prises pour limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C, il y aura péril !!!

Les échanges ont eu pour trame de réflexion les travaux de la journée scientifique tenus sur le changement climatique. Il se sont interrogés sur pourquoi 1,5°C, limiter à 1,5°C est-ce encore faisable ? Ensuite, ils ont exploré les enjeux de l'objectif 1,5°C pour le développement d'une part et d'autre part les enjeux de l'objectif 1,5°C pour les transformations sectorielles, enfin les enjeux de l'objectif 1,5°C pour le secteur financier. Au sortir de ces échanges, il ressort que l'Afrique n'est pas maître de son destin car elle ne participe pas aux décisions et orientations stratégiques concernant cette question de haute importance. Il faut donc une mobilisation africaine à tous les niveaux et que l'Afrique parle d'une seule et unique voix.

Pour sa part, le Burkina Faso a pris conscience du renforcement de la collaboration entre les services qui traitent des questions de climat, météorologie et de l'eau. Cette collaboration permettra de consolider la pertinence de sa vision d'ensemble et de sa gouvernance en matière de changement climatique.

« Le soleil, la terre et le temps »

stock.adobe.com: ,Photos:

PARTENARIAT AIR BURKINA - AFRICAN GLOBAL DEVELOPMENT :

Le rêve du hub aérien **se précise …**

Le ministre des transports, de la Mobilité urbaine et de la Sécurité routière, M. Vincent Timbindi Dabilgou a présidé le mercredi 05 juin 2019 à Ouagadougou la cérémonie de signature du mémorandum d'entente entre notre fleuron national Air Burkina et le groupe d'investisseurs African Global Development pour la relance de ladite compagnie.

Le plan de relance de la compagnie aérienne Air Burkina avait fortement recommandé la recherche d'un partenaire stratégique. La direction générale consciente de la pertinence d'une telle recommandation a pris son bâton de pèlerin pour sa matérialisation et c'est finalement African Global développement qui a été choisi par la direction générale de Air Burkina pour nouer ce partenariat.

LE DG DE AIR BURKINA ET LE DIRECTEUR AFRICAN GLOBAL DEVELOPMENT …

A l'entame de cette cérémonie de signature de mémorandum d'entente, le ministre Dabilgou a indiqué que ce mémorandum permet aux deux parties de mieux se connaître en travaillant officiellement ensemble et d'approfondir les réflexions afin d'aboutir à la même vision qu'elles nourrissent pour Air Burkina car pour le Gouvernement, le transport aérien est un outil stratégique pour le développement socio-économique du Burkina Faso. Ce partenariat doit permettre de lever des fonds très importants qui permettront de matérialiser l'ambition que le Gouvernement entend imprimer à Air Burkina, à savoir consolider son rayonnement au plan sous-régional, régional et international.

La signature de ce mémorandum d'entente intervient à un moment ou ce groupe d'investisseurs est à sa 5eme visite au Burkina Faso. Cette concertation du jour se présente en une belle tribune pour le partenaire stratégique de donner sa vision qu'il a pour la compagnie Air Burkina.

Pour le directeur de African Global Development, Phil Smart, il s'agira de faire de Air Burkina une société privée de type burkinabè qui à court terme agrandira progressivement sa flotte.
D'abord pour ce qui concerne les vols domestiques, ceux-ci seront accrus avec l'acquisition d'aéronefs bien adaptés d'une capacité de 10 à 14 places et la construction de 06 aérodromes secondaires conformément à la volonté du Gouvernement.

La position géographique du Burkina Faso fait qu'elle est à équidistance des capitales des pays de l'Afrique de l'Ouest, cette position naturellement très avantageuse sera exploitée judicieusement par le partenaire stratégique qui entend doter notre fleuron national d'Embraers de nouvelle génération aux nombres de 03. Ces nouvelles acquisitions permettront d'accroître la desserte des pays de l'Afrique de l'Ouest et du centre.

Dans son plan de développement à moyen et long terme avec la construction

… ET LE MINISTRE VINCENT T. DABILGOU SIGNANT LE MÉMORANDUM D'ENTENTE POUR OFFICIALISER LE PARTENARIAT

BIENTÔT LA FLOTTE D'AIR BURKINA CONNAÎTRA TROIS NOUVEAUX EMBRAER

de l'aéroport international de Donsin, African Global dévelopment entend acquérir pour Air Burkina 03 Airbus neo A321 pour la conquête des marchés du moyen orient et des Etats-Unis. Ces airbus viendront progressivement étoffer la flotte de Air Burkina en tenant compte de l'évolution de l'offre du marché.

Pour les vols spéciaux et VIP, un avion sera spécialement mis à cet effet.

Dans sa démarche d'une vision intégrée et cohérente, le partenaire stratégique ambitionne la construction d'une université spécialisée dans l'aéronautique pour développer les métiers de l'aéronautique et former les ressources humaines hautement qualifiées.

En sus, Ouagadougou abritera un centre de maintenance pour assurer la maintenance des avions. Ce centre qui sera un centre de référence offrira un important marché à Air Burkina.

Au terme de cette présentation de plan de développement de Air Burkina, son directeur général, M. Blaise Sanou se convainc que ce partenariat est une heureuse opportunité car il permettra à Air Burkina de faire face à la rude concurrence et de se repositionner. En effet, selon les statistiques de l'IATA, le trafic passager dans le transport aérien sera triplé dans les 20 prochaines années en Afrique. Seules les compagnies aériennes qui ont le sens de l'anticipation auront un bel avenir devant elles.

POIGNÉE DE MAIN CHAUDE ENTRE LE MINISTRE DABILGOU ET LE PARTENAIRE STRATÉGIQUE POUR SCELLER UN PARTENARIAT FRUCTUEUX

Air Burkina veut se positionner déjà dans cette dynamique avec ce partenariat. Pour le ministre Dabilgou, ce partenariat ne peut qu'être encouragé par le Gouvernement car le transport aérien de notre continent sera marqué par une libéralisation du ciel africain avec la mise en œuvre progressive du Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA). Le défi du temps s'impose, donc il faut aller vite ...

Le ministre des transports, de la Mobilisé urbaine et de la Sécurité routière, M. Vincent Timbindi Dabilgou estime donc qu'il faille accélérer la mise en place et complète du Conseil d'administration de Air Burkina et tenir très rapidement les différentes sessions statutaires.

Au regard de cette vision avec ces ambitieux projets, l'on est en droit d'affirmer sans ambages que le rêve tant attendu du hub aérien au Burkina Faso se précise !!!

Nouhou BERTE

C'EST À LA 30ÈME RÉUNION DE L'UA EN JANVIER 2018 QUE LE MUTAA A ÉTÉ LANCÉ

MARCHE UNIQUE DU TRANSPORT AERIEN AFRICAIN :

ETAT D'AVANCEMENT DE SON **PROCESSUS D'OPERATIONNALISATION**

L'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) a participé à la 5eme réunion du groupe de travail ministériel sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du processus d'opérationnalisation du Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) du 18 au 22 février 2019 à Addis-Abeba en Ethiopie.

La tenue de la réunion du groupe de travail ministériel où la délégation du Burkina Faso a pris une part active aux travaux a été conduite par la directrice du transport aérien, Mme Lucie Zeba.

Cette rencontre s'est inscrite dans la dynamique de la mise en œuvre de la feuille de route avec un plan d'actions conjoint pour l'année 2018-2019 suite aux conclusions des travaux du 30ème sommet ordinaire de l'Assemblée des Chefs d'Etats et de Gouvernement de l'Union africaine tenu les 28 et 29 janvier 2018.

La réunion du groupe de travail organisée par la Commission de l'Union africaine et la Commission africaine de l'aviation civile a connu la participation de vingt huit (28) Etats membres ayant souscrit à l'engagement solennel au MUTAA. Il s'est agi pour ces Etats adhérents de faire le point d'avancement de l'opérationnalisation du MUTAA conformément au calendrier contenu dans la feuille de route .

A l'entame des travaux, les commissions organisatrices ont procédé à un renforcement des capacités des participants à travers un atelier relatif à l'examen des textes réglementaires de la Décision de Yamoussoukro..

Dans la série des communications pour le renforcement des capacités, les thématiques ont porté sur la réglementation de la concurrence et la protection des consommateurs, les textes réglementaires. En sus, des exposés ont été présentés en rapport avec les deux textes
Les participants ont pris aussi connaissance de l'expérience de l'Union européenne en matière de concurrence et de protection des consommateurs, des textes réglementaires de l'agence d'exécution et d'un exposé sur les taxes et redevances aéronautiques et leur impact sur la libéralisation. Les différentes communications ont permis de faire des observations en vue de l'amélioration des textes et d'appréhender les difficultés de la libéralisation du ciel. Les Etats ont également souhaité que des ateliers régionaux soient organisés pour une meilleure appropriation des textes.

A la suite de cet atelier, le groupe de travail ministériel a abordé le point essentiel de la réunion portant sur le rapport de l'agence d'exécution concernent l'opérationnalisation du MUTAA. Ce rapport présenté par la CAFAC note que 28 Etats ont signé l'engagement solennel d'adhérer au MUTAA. Il s'agit de l'Afrique du Sud, du Bénin, du Burkina Faso, du Botswana, du Cap-Vert, du Cameroun, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, de l'Égypte, de l'Éthiopie, de la Gambie, du Ghana, de la Guinée, du Kenya, du Lesotho, du Libéria, du Mali, du Mozambique, du Niger, du Nigeria, du Rwanda, de la Sierra Leone, de la République Centrafricaine, du Gabon, du Tchad, du Togo, du Zimbabwe et de l'Eswatini.

Par ailleurs, la réunion abordant la question de la signature du mémorandum de mise en application de la Décision de Yamoussoukro note que 16 Etats ont signé ledit mémorandum.
Au sortir de cette 5e réunion, les participants disent avoir pu bénéficier de l'expérience de plusieurs pays et des communautés économiques régionales sur la règlementation en matière de concurrence et de protection des consommateurs.

La participation du Burkina Faso à cette réunion a permis à ses experts de renforcer leurs capacités sur les textes d'opérationnalisation du MUTAA en vue d'une bonne mise en œuvre.

MESURES IMMÉDIATES POUR L'APPLICATION DE LA DÉCLARATION SOLENNELLE D'ENGAGEMENT DES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION AFRICAINE À METTRE EN ŒUVRE LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO DE 1999 ET À CRÉER UN MARCHÉ UNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN EN AFRIQUE

1. Les États sont tenus de publier des avis dans la presse et le journal officiel, conformément à leur législation nationale :
- *qu'ils s'engagent à la mise en œuvre immédiate de la Décision de Yamoussoukro (DY), en vertu des termes de la Déclaration solennelle d'engagement, conformément à l'Agenda 2063 de l'UA ; et*
- *que les signataires désignés de la Déclaration solennelle d'engagement ont été informés de leur action dans le cadre du point 2 ci-dessous.*

2. Les États doivent informer les autres États Parties et en particulier les signataires de la Déclaration solennelle d'engagement que leur espace aérien est libéralisé, conformément à la Décision de Yamoussoukro.

3. L'examen des accords bilatéraux relatifs aux services aériens (ABSA) pour assurer la conformité avec la Décision de Yamoussoukro :
- *élimination de toute restriction sur les droits de trafic en vertu des 3e, 4e et 5e libertés, des fréquences, des tarifs et des capacités ; et*
- *veiller à ce que toutes les législations, règlements, règles, et politiques au plan national respectent les dispositions expresses de la Décision de Yamoussoukro.*

4. Les États doivent proposer à l'Agence d'exécution (CAFAC) au moins une compagnie établie sur leur territoire pour les services aériens internationaux aux fins d'examen en vertu de l'article 6.9 de la Décision de Yamoussoukro portant sur les critères d'éligibilité. La compagnie aérienne proposée peut également être d'un autre État partie ou d'une compagnie multinationale africaine conformément à l'article 6 de la Décision de Yamoussoukro.

5. Les États doivent immédiatement constituer leurs comités nationaux de mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro et de création d'un marché unique du Transport aérien en Afrique, désigner un point focal particulier et en informer les communautés économiques régionales et l'Agence d'exécution (CAFAC).

6. Les États sont encouragés à organiser la sensibilisation du public aux activités/plaidoyer sur la Déclaration de Yamoussoukro et le marché unique du Transport aérien en Afrique.

7. Les États doivent commémorer la Déclaration de Yamoussoukro (DY) de 1999 à l'occasion de l'anniversaire de sa signature, le 14 novembre, dans le cadre du plaidoyer pour la promotion de l'Agenda 2063 de l'UA, en consultation avec la CAFAC ; et

8. Les États signeront le mémorandum d'application de la déclaration de Yamoussoukro, adopté en mai 2018 par le Groupe de travail ministériel sur l'établissement du Marché unique du transport aérien en Afrique.

LE MINISTRE VINCENT T. DABILGOU, LORS DES TRAVAUX DE LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE OMT/OACI

TOURISME ET TRANSPORT AÉRIEN :

Quelles stratégies pour insuffler un nouveau dynamisme?

La Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) ont tenu une conférence sur le tourisme et le transport aérien en Afrique le 27 mars à Santa Maria, sur l'Ile de Sal au Cap-Vert. En marge des travaux, la cinquième réunion du Groupe de travail ministériel sur le Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) s'est déroulée du 28 au 29 mars 2019. Le Burkina Faso a pris part à ces deux importantes réunions.

La délégation du Burkina Faso était conduite par le Ministre des Transports, de la Mobilité urbaine et de la Sécurité routière M. Vincent T. Dabilgou qui avait à ses cotés M. Azakaria Traore, Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) et Mme Gertrude Thérèse Ouedraogo, juriste à l'ANAC.

En association avec l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), le gouvernement de la République du Cap Vert a organisé la première conférence ministérielle OMT/OACI sous le thème : « *Tourisme et transport aérien en Afrique*». Cette réunion a connu la participation de trois cent (300) délégués dont vingt un (21) ministres des transports et du tourisme de trente-quatre (34) Etats membres et vingt neuf (29) organisations internationales.

Cette rencontre ministérielle des pays membres de l'OMT et de l'OACI avait pour objectif de réunir les principaux acteurs et décideurs des deux secteurs en vue de la recherche d'une vision commune autour de la promotion synergique du tourisme et du transport aérien pour la croissance économique et le développement durable du continent africain.

Cette conférence a été précédée d'une session des experts relative à l'examen des mécanismes à mettre en œuvre en vue d'optimiser les avantages découlant d'une collaboration harmonieuse des deux secteurs du tourisme et de l'aérien.

Les experts ont ainsi procédé à un état des lieux du cadre règlementaire et de la coopération internationale dans les deux secteurs et ont formulé quatre (04) impératifs et de bonnes pratiques à soumettre à la volonté politique des Etats. Il s'agit de :

- des politiques de transport aérien et de tourisme : nécessité d'une convergence règlementaire dans les politiques et programmes d'action nationaux, régionaux et mondiaux, pour des retombées maximales et équilibrées ;

- de la connectivité et fluidité des voyages : nécessité d'améliorer les connexions et réduire les coûts pour une augmentation substantielle du trafic, au bénéfice des touristes et des passagers ;

- du fond et financement pour le développement du tourisme et de l'aviation : nécessité de mise en application de systèmes de financement innovants pour créer un climat propice aux

stock.adobe.com: tomertu

investissements liés au développement d'infrastructures de qualité;

- de la facilitation des voyages : nécessité de faciliter la délivrance ou l'abolition des visas à l'appui de la croissance économique.

La session ministérielle a statué sur les priorités de développement des secteurs du tourisme et de l'aviation. Au terme de leurs travaux , les ministres ont convenu :

- d'établir une bonne gouvernance de la gestion de ces secteurs, afin qu'ils soient partie intégrante de la planification économique des Etats ;

- de faire de la spécificité touristique du continent un objectif commun pour garantir sa compétitivité et générer le trafic aérien.

Les conclusions des travaux de la conférence ont abouti à l'examen et à l'adoption d'une déclaration ministérielle sur le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique et sur un plan d'action pour la période 2019-2021, dont le Président de la République du Cap Vert est chargé de la mise en œuvre et du suivi.

En marge de la conférence ministérielle OMT/OACI, la cinquième réunion du Groupe de travail ministériel sur le Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) a examiné l'évolution de la mise en œuvre et du suivi régulier des mesures concrètes et immédiates. Lesdites mesures ont été décidées par les Chefs d'Etat lors du 30ème sommet ordinaire de l'Assemblée des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine tenue à Addis Abeba, en Ethiopie, les 28 et 29 janvier 2018.

Cette réunion a permis aux Etats d'adopter les conclusions des réunions des experts des Etats membres qui se sont tenues à Addis-Abeba en Ethiopie du 18 au 22 février 2019 et s'est penchée sur l'examen de l'état d'avancement de l'implémentation des mesures immédiates par les Etats ayant adhéré au MUTAA. A cet effet, des moyennes d'évaluation de la mise en œuvre desdites mesures ont été réévaluées et notifiées aux Etats. Ainsi, notre pays le Burkina Faso s'est vu attribuer une moyenne générale de 90% de taux de réalisation.

La réunion a aussi été une opportunité pour notre pays de signer le mémorandum d'entente pour l'opérationnalisation du MUTAA, qui est un engagement obligatoire de tous les Etats membres du marché à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro relative à la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique.

Nouhou BERTE

LE MINISTRE BURKINABÉ EN CHARGE DU TRANSPORT AÉRIEN SIGNANT LE MÉMORANDUM POUR L'OPÉRATIONNALISATION DU MUTAA

BOBO DIOULASSO , VOL QUOTIDIEN

air burkina

Depuis 1967

Since 1967

facebook.com
@Airburkina.bf
Contact@airburkina.bf

Bobo dioulasso +226 20 97 13 48
Call center + 226 25 49 23 43/45 ou 61 29 38 04

www.air-burkina.com

stock.adobe.com: LALSSTOCK

EXPLOITATION DES DRONES :

Des mesures réglementaires

L'avènement très récent des drones et leur utilisation très azimuts occasionnent des conséquences dommageables. Ainsi, les pouvoirs publics conscients de l'ampleur de cette situation ont édicté des mesures réglementaires pour une meilleure gestion et exploitation des drones au Burkina Faso. Dans les lignes qui suivent, nous vous livrons quelques mesures de cette réglementation extraites du code de l'aviation civile et de l'arrêté ministériel. L'administration de l'aviation civile est chargée, entre autres de veiller à la sécurité de l'aviation et de protéger le public contre les dangers liés à l'aviation.

L'utilisation d'engins volants, même de petite taille et non habités est considérée comme une activité aérienne et relève donc de la règlementation applicable à l'aviation civile.

Les exploitants d'aéronefs non habités (ou habités) sont responsables d'assurer une exploitation en toute sécurité sous la supervision de l'Aviation Civile. L'ascension rapide des Aéronefs pilotés à distance ou aéronefs télépilotés (RPA) (communément appelé drone) entraîne de nouveaux défis ...

DANGERS LIES A L'EXPLOITATION DES DRONES

- L'entrée des drones dans l'aviation apporte une opportunité économique dans beaucoup de secteurs d'activités (gouvernement, mines, énergie, agriculture, santé, média, etc..).
- Mais comme toute innovation technologique, les systèmes d'aéronefs sans pilote posent aussi des enjeux de sécurité majeurs qu'il faut impérativement prendre en compte.

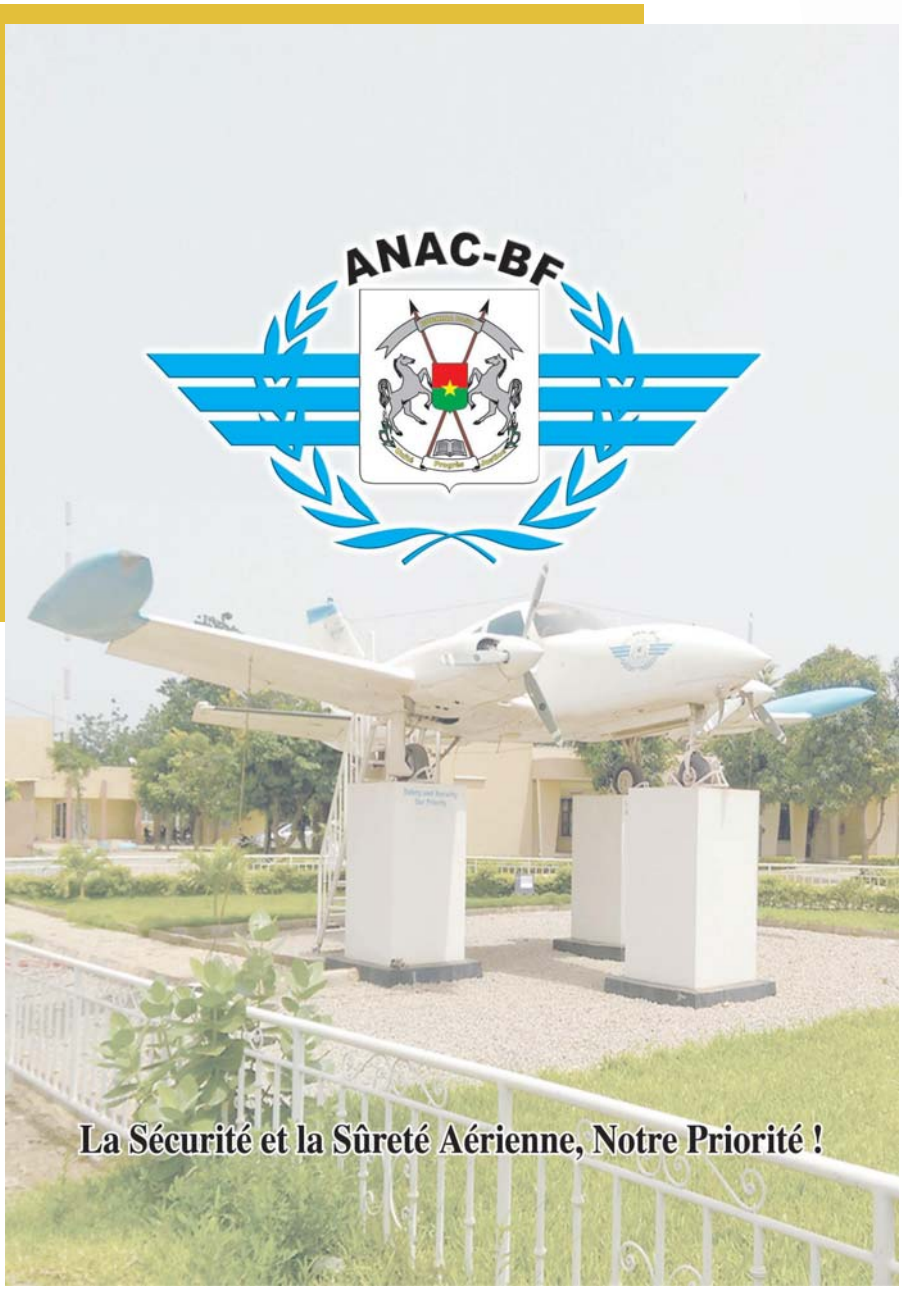
QUELQUES EXEMPLES DE DANGERS :

- Collision avec un autre aéronef (perforation de la coque, aspiration par le moteur et autres) ;
- Collision avec les infrastructures aéroportuaires ;
- Survol de sites sensibles (non autorisés par l'Etat) ;
- Utilisation malicieuse (sûreté de l'Etat) ;
- Du 22 Août 2015 au 31 janvier 2016, 600 drones ont volé trop près d'autres aéronefs ou d'aérodromes en violation avec la règlementation américaine selon la FAA.
- Ces incidents sont souvent liés aux principales causes suivantes:
  - Méconnaissance des règles de l'air par les télépilotes (donc des risques associés au pilotage d'un aéronef) ;
  - absence de formation formelle des télépilotes ;
  - absence de système de détection et d'évitement ;
  - Indisponibilité de système de récupération du drone en cas de défaillance.

Face à ces incidents qui croissent de façon exponentielle, l'Agence nationale de l'aviation civile a mis en place une règlementation solide qui permet aux opérateurs de l'industrie d'utiliser leurs appareils dans des conditions de sécurité et de sûreté acceptable.

CODE DE L'AVIATION CIVILE :

- Article 231-3 :
Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire du Burkina Faso que s'il reçoit, à cet effet, une autorisation spéciale. L'autorité administrative compétente s'assure que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils est soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.



- Article 430-4 :
Les entreprises burkinabè désirant utiliser des systèmes d'aéronefs télépilotés pour les services de travail aérien doivent obtenir l'autorisation de l'administration de l'aviation civile après avis des ministères en charge de la défense nationale et de la sécurité.

SANCTIONS / CODE DE L'AVIATION CIVILE

- Article 261-4
Est puni d'une peine d'emprisonnement de deux (02) à dix (10) ans et d'une amende de deux millions (2.000.000) à vingt millions (20.000.000) de francs, quiconque, sans autorisation spéciale:
- transporte par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre ;
- fait usage d'appareils photographiques, au-dessus des zones interdites ;
- fait usage de système d'aéronef télépiloté

- Article 353-1 :
Est puni d'une peine d'emprisonnement de onze (11) à vingt et un (21) ans et d'une amende de vingt millions (20.000.000) à cent millions (100.000.000) de francs quiconque attaque par laser, aéronefs télépilotés, système anti-aérien portable les installations ou aéronefs.

ARRETE N° 2019 - 0013 du 03 mai 2019
- Définir les conditions techniques d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés civils et dont la masse maximale de l'aéronef télépiloté au décollage est inférieure ou égale à cent cinquante (150) kilogrammes.
- Assurer la sécurité des personnes et des biens au sol, et des autres aéronefs dans l'espace aérien
- Définir un environnement règlementaire qui favorise le développement de l'activité.

L'ARRETE N° 2019 - 0013 S'APPLIQUE
- à l'exploitation dans l'espace aérien burkinabè, d'aéronefs civils télépilotés dont le poids maximal au décollage **n'excède pas 150 kilogrammes**, utilisés pour les activités suivantes :
  - le transport aérien commercial de fret ou de poste ;
  - le travail aérien ;
  - le loisir et le sport ; et
  - autres activités particulières.

L'ARRETE N° 2019 - 0013 NE S'APPLIQUE PAS AUX
- aéronefs télépilotés dont la masse maximale au décollage est **supérieure à cent cinquante (150) kilogrammes (*)** ;
- aéronefs télépilotés opérés à l'intérieur d'un bâtiment;
- aéronefs télépilotés utilisés pendant le déroulement d'opérations militaires, de douane, de police, de recherches et sauvetage, de lutte contre l'incendie, ou d'opérations ou activités analogues ;
- Aux ballons captifs , fusées et cerfs-volants;
- Aux aéronefs autonomes (*²).
- (*) Les aéronefs sans pilote d'une masse maximale au décollage supérieure à 25 kg doivent se conformer à la certification de navigabilité, au maintien de la navigabilité, aux opérations, aux instruments, aux licences de pilote et à la gestion du trafic aérien applicables aux aéronefs habités.
- (*²) L'utilisation des aéronefs autonomes (aéronefs non-habités ne permettant pas l'intervention d'un pilote en temps réel pour gérer le vol) est interdite.

IAMGOLD
ESSAKANE SA

UNE MINE D'OR DE **CLASSE MONDIALE**

DONNÉES CORPORATIVES

Acquisition

25 février 2009

Actionnaires

90 % IAMGOLD Corporation
10% État Burkinabè

Production totale en 2018

450 036 onces

Investissement total

408 milliards de FCFA

IMPACTS ÉCONOMIQUES

Emplois directs 2018

2 430 emplois
(**96 %** burkinabè)

Contribution économique directe 2010-2018

325,4 milliards de FCFA

Achats locaux 2018

138.8 milliards de FCFA auprès de **500** fournisseurs

IAMGOLD Essakane SA
Secteur 13, rue 13.16 Porte 72, Zone du Bois
09 BP 11 Ouagadougou 09-Burkina Faso
T : + 226 25 42 87 00
F : + 226 25 36 09 24
E : Essakane_CommunicationExterne@iamgold.com
W: www.iamgoldessakane.com

IAMGOLD ZERO
MARM | DAFO | INCIDENT | SCMADE | KGOBALO

Pouvoir d'agir,
performance extraordinaire

LE PRÉSIDIUM À LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE DE L'ATELIER

UEMOA-ANAC-BF :

Un atelier de formation **sur les facteurs humains**

En collaboration avec l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) du Burkina Faso, le projet COSCAP-UEMOA a organisé un atelier de formation sur les facteurs humains à l'adresse des inspecteurs régionaux et instructeurs de sécurité. Cet atelier de renforcement des capacités s'est tenu du 11 au 15 mars 2019 à Ouagadougou.

Cet atelier de formation sur les facteurs humains en sécurité de l'aviation civile était assuré par Airbus Safety. Il s'inscrit dans le cadre de sa politique de soutien au développement de l'aviation civile en Afrique.

La tenue de ce renforcement des capacités des spécialistes intervient à un moment ou l'actualité internationale est dominée par le crash du vol Ethiopian Airlines survenu le 10 mars 2019. En cette circonstance douloureuse, le commissaire chargé de l'aménagement du territoire communautaire et des transports de l'Uemoa, M. Paul Koffi Koffi présidant la cérémonie d'ouverture n'a pas manqué de faire observer une minute de silence en la mémoire des disparus.

Cet atelier de formation pour le commissaire de l'Uemoa vise à la mise en œuvre de la politique de l'OACI qui vise à combler les écarts portant sur la formation et la qualification du personnel au profit des administrations de l'aviation civile de l'espace Uemoa pour qu'elles jouent pleinement et efficacement leurs fonctions de supervision de la sécurité. C'est dans cette optique qu'il est attendu des apprenants au sortir de cette formation de :

- améliorer la connaissance des inspecteurs en sécurité de l'aviation civile sur les principes de facteurs humains ;
- être capables d'élaborer des plans d'action pour la mise en œuvre des facteurs humains dans les Etats respectifs ;
- servir de plateforme pour le partage d'expérience et de bonnes pratiques dans la mise en œuvre des dispositions de l'OACI relatives à ces principes.

En vue d'atteindre les objectifs ci-dessus énumérés, l'expert en facteurs humains au département Safety de Airbus, Mme Claire Pelegrin et l'expert en organisation des autorités de l'aviation civile du bureau Veritas, M. Otto Sanchez ont dispensé des modules suivant les grands principes du facteur humain, les performances individuelles et limitations, les erreurs humaines et violation, les performances et limitations de l'organisation, le facteur humain au sein de l'autorité à travers le contexte des autorités, les facteurs organisationnels-management de la culture de sécurité.

Cinq jours durant, les cours théoriques alliés à des exercices pratiques ont meublé cette formation pour une meilleure appropriation des fondamentaux des facteurs humains en sécurité de l'aviation civile. Les participants ont exprimé toute leur satisfaction car, estiment-ils avoir acquis des connaissances pouvant leur permettre de les appliquer dans leurs Etats respectifs.

Au terme de cette session de formation, l'atelier de formation sur les facteurs humains a formulé les recommandations suivantes :

Recommandations à l'endroit du projet COSCAP-UEMOA :

- *organiser une formation de sensi bilisation du top management (directeurs généraux, directeurs généraux adjoints, directeurs) afin de les engager à soutenir la mise en œuvre effective des plans d'actions facteurs humains organisationnels ;*
- *organiser des rencontres entre les experts de chaque Etat membre et par domaines afin de faire un retour d'expérience sur les difficultés rencontrées dans l'exercice de leurs fonctions en vue d'améliorer continuellement la sécurité.*

Recommandations à l'endroit des Etats :

- *inciter les administrations à promouvoir les principes des facteurs humains organisationnels sur la base des documents reçus lors de cette formation et organiser des séances de sensibilisation et de familiarisation en conséquence.*

NB

JOURNÉES PORTES OUVERTES :

IAMGOLD Essakane SA présente les **opportunités à la diaspora burkinabè**

IAMGOLD Essakane SA a pris part à la convention annuelle de Prospectors et Developers Association of Canada (PDAC) qui s'est tenue du 3 au 6 mars 2019 à Toronto, au Canada. En marge du PDAC 2019, a été organisée la 4eme édition de la journée porte ouverte emploi (JPO) dans les mines en Afrique de l'Ouest le 3 mars 2019. Durant cette journée présidée par le ministre des Mines et des Carrières du Burkina Faso, Oumarou Idani, IAMGOLD Essakane SA a présenté aux jeunes diplômés de la diaspora burkinabè d'Amérique du Nord, les opportunités d'emplois à saisir.

Le ministre des Mines et des Carrières, Oumarou Idani, accompagné d'une délégation de son département, avait à ses côtés, le conseiller spécial énergie et mines du Président du Faso, Issa Dominique Konaté, l'Ambassadeur du Burkina au Canada, SEM Athanase Boudo, le Président de la Chambre des mines du Burkina, Tidiane Barry et une délégation de l'ambassade du Canada au Burkina. Au cours de la cérémonie d'ouverture, Marie Diop, au nom de la Chambre de mines du Burkina, a reconnu qu'en une dizaine d'années, le secteur minier a généré plusieurs milliers d'emplois. Le secteur ayant besoin de tous ses fils, la JPO se présente comme une tribune d'échange qui peut aider les jeunes diplômés à saisir les opportunités dans le secteur.

Le ministère burkinabè des Mines et des Carrières a rappelé que la problématique de l'emploi dans les domaines porteurs est d'actualité et constitue une préoccupation majeure pour les gouvernements de l'Afrique de l'Ouest. « Bien que l'industrie minière soit en pleine croissance, on note un manque de main d'œuvre qualifiée tant sur le plan qualitatif que quantitatif parce que les formations dispensées sont quasiment théoriques, sans un arrimage avec les besoins de l'industrie » a indiqué le ministre. Il a par la suite salué la tenue des JPO.

Pour la société IAMGOLD Essakane SA, William Ouédraogo, directeur des ressources humaines, dans sa présentation a estimé à 2.288, le nombre d'employés de la mine dont 11,13% de femmes. Sur les 2.288 employés, 2.173 sont des nationaux, représentant ainsi 95% de l'effectif total. 842 proviennent de la région du Sahel et 281 des villages situés à moins de 15 km autour de la mine.

La politique de l'emploi de la mine suit un schéma en trois étapes. La première repose sur la mobilité interne. A travers des formations et le développement des compétences, des cadres sont promus en interne à des postes de responsabilité. Le second aspect repose sur le plan de relève des expatriés par des nationaux, et le troisième élément est le recrutement externe lorsque la compétence manque en interne. La mine dispose d'un programme de stage pour des étudiants en fin de cycle et accorde des bourses d'études au Canada aux meilleurs bacheliers du pays et de la région du Sahel.

Le directeur des ressources humaines a présenté la journée porte ouverte comme une opportunité de recrutement de talents. En 2018, 13 personnes ont été recrutées par ce biais. De nombreux diplômés burkinabè sont venus du Canada et des Etats-Unis pour l'occasion. Ils ont eu l'occasion de poser des questions et prendre part à des entretiens avec l'équipe d'IAMGOLD Essakane SA au stand dressé pour l'occasion.

IAMGOLD Essakane SA

- *2.288 employés*
- *2.173 employés nationaux soit 95% de l'effectif total*
- *11,13% de femmes*
- *842 employés proviennent de la Région du Sahel*
- *281 employés sont des villages situés à moins 15 km autour de la mine.*

LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LE SECTEUR AÉRIEN :

Une avancée dans les **mesures d'atténuation**

L'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) en partenariat avec la commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a organisé un atelier régional sur le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (Corsia - carbon offsetting requirements for international aviation) du 11 au 12 avril 2019 à Dakar au Sénégal. Le Burkina Faso à travers une délégation de l'Agence nationale de l'aviation civile a participé à cet atelier régional.

L'atelier régional sur le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale qui a regroupé essentiellement les Etats de l'Afrique centrale, de l'Afrique de l'ouest, le Canada et la France avait pour objectifs de :

- familiariser les Etats et exploitants sur les exigences contenues dans l'annexe 16 relative à la protection de l'environnement en son volume IV au sujet des normes et pratiques recommandées (SARP) pour la mise en œuvre du CORSIA ;

- sensibiliser et renforcer les capacités des Etats sur les exigences de surveillance, de déclaration et de vérification Monitoring-Reporting and Verification (MRV) des émissions de CO2 ;

- mettre à la disposition des Etats et des exploitants des informations supplémentaires sur les prochaines exigences de mise en œuvre du CORSIA, en particulier l'approbation des plans de surveillance et d'émissions soumis par les exploitants aux Etats d'ici le 30 avril 2019 ainsi que les exigences de déclaration et de vérification des émissions de CO2 résultant de l'aviation internationale.

A l'entame des travaux, les participants se sont penchés sur le contenu de l'annexe 16 volume IV. Dans ce document, un échéancier des mesures devant être prises se présente ainsi qu'il suit :

A partir du 1er janvier 2019 : les exigences de Monitoring-Reporting-Verification devront s'appliquer aux exploitants d'avions qui produisent une quantité annuelle d'émissions de CO2 supérieure à 10.000 tonnes par l'usage d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg et effectuant des vols internationaux exception faite aux vols humanitaires, médicaux et de lutte contre l'incendie ;

A partir du 1er janvier 2019 au 31 décembre 2020 : les émissions du CO2 des pays qui participent au CORSIA serviront d'émissions de référence pour la période de compensation 2021-2035 ;

A partir du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2035 : Les exigences de compensation s'appliqueront à un exploitant d'avions effectuant des vols internationaux entre les Etats de CORSIA pour les paires du chapitre 3 de l'annexe 16 volume IV.

En outre, les participants ont été invités à consulter d'autres documentations qui complètent les dispositifs de l'annexe 16 volume IV. Il s'agit entre autres des Doc 9501 relatif au manuel technique environnemental, Doc 7910 portant sur les indicateurs d'emplacement, le registre central CORSIA, le répertoire des carburants éligibles CORSIA. D'autres documents externes sont aussi à consulter, à savoir la série des normes ISO 17011-2004 ; 14064-3,2006 ...
Abordant le Monitoring-Reporting-Verification, les participants ont été informés qu'à partir du 1er janvier 2019 la surveillance des émissions de CO2 sera basée sur le concept de « CORSIA Route-Based approach ». Selon ce concept, tous les Etats membres de l'OACI doivent surveiller et prendre en compte leurs CO2 qu'ils soient partie prenante ou pas au CORSIA.

Dans cette dynamique, les exploitants devront utiliser l'outil de rapport et d'estimation de CO2 de l'OACI si leur niveau d'émissions est inférieur à 500 000 tonnes pour les années de référence 2017 ou 2018. Au-delà de ce seuil, les exploitants d'avions devront évaluer leurs émissions en utilisant une des cinq méthodes de surveillance de la consommation de carburant, telles quelles sont décrites dans l'appendice2 de l'annexe 16, volume IV.

NB

LES REPRÉSENTANTS DU BURKINA FASO

stock.adobe.com: koya979

PHOTO DE FAMILLE DES MEMBRES DU BUREAU EXÉCUTIF DE L'APCAB

LA NOUVELLE TOUR ÉQUIPÉE DE RADAR

XIE CONSEIL ORDINAIRE DE L'APCAB :

Mise en œuvre du **guidage radar à l'aéroport international de Ouagadougou** - enjeux et perspectives

L'association professionnelle des contrôleurs aériens du Burkina (APCAB) a tenu le 12 mars 2019 son XIe conseil ordinaire présidé par le directeur de cabinet M. Emmanuel Kouela, représentant le ministre des transports, de la Mobilité urbaine et de la Sécurité routière.

Ce XIe conseil de l'APCAB se tient à un moment où le bureau exécutif après deux ans passés à la tête de l'association entend passer le témoin à une nouvelle équipe. Occasion privilégiée de dresser un bilan sans complaisance durant le mandat, le bureau exécutif exhorte le conseil à se pencher sur la relecture des textes en vigueur afin de l'adapter aux nouvelles exigences de la profession. C'est pourquoi, le choix du thème : « *mise en œuvre du guidage radar à l'aéroport international de Ouagadougou : enjeux et perspectives* » vient à propos.

Aux dires du président sortant de l'APCAB, le métier de contrôleur de la circulation aérienne a connu de nombreuses mutations ces dernières années. En effet rompus au système de contrôle aux procédures par la surveillance radar, les contrôleurs aériens doivent abandonner cette qualification pour le guidage radar. Pour relever un tel défi, il faudra d'abord résoudre la question des effectifs et celle des infrastructures au sol. En effet, les études menées par la direction générale de l'ASECNA notent un sous-effectif substantiel. La recommandation est de 28 contrôleurs alors que la réalité est de 15.

Pour ce qui concerne l'air de mouvement à savoir la piste d'atterrissage et les voies de circulation, il faudra des travaux de réajustement pour réduire la consommation du carburant. Le président de l'APCAB s'interroge alors comment concilier cette réalité de guidage radar qui écourte les trajectoires de décollage et d'atterrissage aux réalités actuelles des infrastructures ?

Ces éléments de réponse feront l'objet d'une communication animée par M. Aristide Thombiano, contrôleur, chef de l'unité de la qualification et intégration du personnel à la représentation de l'ASECNA auprès du Burkina Faso et M. Alidou Sinaré, ingénieur de l'aviation civile, inspecteur principal chargé de la gestion qualité, sécurité et sûreté à l'ANAC.
Au terme des échanges avec les deux experts, des recommandations ont été formulées à l'endroit des autorités chargées de la gestion de l'aéroport afin de faciliter entre autres le processus de la mise en œuvre des opérations en montée continue et les opérations en descente continue, processus s'inscrivant dans l'important programme de lutte contre le réchauffement climatique dans le secteur aérien.

Interrogé sur la problématique du thème du XIe conseil ordinaire de l'APCAB, le directeur de cabinet, M. Emmanuel Kouela dit que le ministre en charge des transports examinera les conclusions des travaux avec la plus grande attention et pour prise de décisions si cela l'exige.
Au sortir de ce XIe conseil, les membres ont procédé au renouvellement du bureau.
Le nouveau bureau se compose comme suit :

Président : Moïse RAMDE
Vice-Président : Daniel YARO W.

Secrétaire administratif :
Namwinkpi SOMÉ
Secrétaire administratif adjoint :
Toukolodji Mardochée BORO.

Trésorière : Fride N'GO NAK
Trésorier adjoint 1:
RI Boureima ZOUGOU
Trésorière adjointe 2:
Diane Rosine Monique GOROU .

Secrétaire à l'information et à l'organisation: Yannick NKENG
Secrétaire à l'information et l'organisation adjoint: Kani Yannick COULIBALY

Commissaires aux comptes:
- TRAORÉ Djibril
- KAGAMBEGA Mamoudou

stock.adobe.com: Sam

Revue trimestrielle de
l'Agence Nationale de l'Aviation Civile
01 BP: 1158 Ouagadougou 01 - Burkina Faso
Tél: +226 50 30 64 88 / 50 31 63 32
Fax: +226 50 31 45 44

Mise en page du magazine: www.schaffenskraft.de