

La SALT renforce ses capacités d'intervention

La prévention des risques incendies

« L'utilisation des extincteurs »

La Société Aéroportuaire de Lomé Tokoin (SALT) est, depuis 1986, responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport de Lomé. Elle est chargée de la gestion des installations de l'Aéroport International Gnassingbé Eyadéma de Lomé et doit ainsi assurer l'établissement, l'entretien, le renouvellement et le développement des ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport et aux activités qui s'y rattachent.

C'est dans le cadre de cette mission qu'elle a organisée, du 17 au 21 Août 2015, une formation sur « l'utilisation des extincteurs » à l'ensemble de son personnel. L'objectif étant de permettre une intervention efficace en cas d'incendies en sauvant des vies humaines, préservant les biens dans le milieu aéroportuaire ou tout autre lieu par l'extinction si possible dans le délai de cinq (5) minutes afin d'éviter sa propagation.

La formation du personnel s'est déroulée en deux phases : une phase théorique où le formateur a présenté les différents types de feu, d'extincteurs et les techniques d'interventions, et une phase pratique de mise en œuvre.



L'expérience montre que certains incendies se développent à une très grande vitesse, alors que d'autres sont facilement maîtrisés. C'est la preuve qu'il est possible de réduire l'ampleur des sinistres en adoptant des mesures nécessaires pour que tout commencement d'incendie au sein d'une entreprise, puisse être rapidement et efficacement combattu. Le premier secours contre l'incendie est assuré par des extincteurs en nombre suffisant et maintenus en bon état de fonctionnement. Les consignes de sécurité incendie doivent notamment prévoir d'apprendre aux personnes qui occupent les locaux de travail à se servir des extincteurs.

Un extincteur est un appareil de lutte contre l'incendie capable de projeter ou de répandre une substance appropriée — appelée « agent extincteur » — afin d'éteindre un début d'incendie. On distingue les extincteurs exclusivement destinés aux sapeurs-pompiers de ceux destinés au grand public. Ces derniers se scindent en trois catégories : portatifs, mobiles et fixes. La formation à l'utilisation d'extincteur et manipulation d'extincteur permet de développer la capacité d'analyse et de réactivité des personnels, dans le but d'éteindre les différentes classes de feu avec les extincteurs appropriés à diverses situations.





BIENTÔT!!!

Trafic aérien

L'inauguration du nouveau terminal de l'aéroport international Gnassingbé Eyadéma

Vu l'importance du sujet et dans le but d'éprouver le plan d'urgence de l'Aéroport International Gnassingbé Eyadéma, il sera organisé un exercice d'urgence grande nature à la fin du mois de novembre 2015.

En prélude à cet exercice, la Société Aéroportuaire de Lomé Tokoin (SALT) et le Cabinet Suisse Air

Trace/BTEE organisent une formation à l'attention des personnels chargés de la gestion et de la mise en œuvre des plans d'urgence des aéroports d'Afrique du centre et de l'ouest portant sur le thème « Planification et conduite des exercices d'urgence dans les aéroports » le mardi 24 au samedi 28 novembre 2015.



Ce qu'il faut retenir

Les espaces aériens du Togo et du Bénin sont désormais pris en charge par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) et non plus par le l'Autorité de l'aviation civile ghanéenne (GCAA).

25 Juin 2015

Espace aérien

ASECNA

TOGO/BENIN



LE TRAFIC EN SURVOL DE L'ESPACE AERIEN SUPERIEUR DU TOGO

Le Togo et le Bénin à la date du 25 Juin 2015 ont procédé à la gestion commune de leur espace. Cette date marque l'entrée en vigueur de la sectorisation de l'espace au-dessus du Togo et du Bénin.

Ce qui est un événement historique car dorénavant l'espace commun au-dessus est géré par les contrôleurs de l'ASECNA.



Le 25 Juin 2015, grâce au soutien des plus hautes autorités des Etats du Togo et du Bénin, l'ASECNA a réussi le pari de la réorganisation des espaces aériens situés au-dessus des territoires du Togo et du Bénin dans la FIR Accra. Ce basculement historique de la sectorisation de la FIR Accra s'est effectué grâce à la mise en œuvre des moyens de surveillance (RADAR) à Niamtougou et à Cotonou. Ces moyens permettent désormais de détecter systématiquement tous vols au-dessus des territoires du Togo et du Bénin dans l'espace aérien tel que indiqué dans le schéma ci-contre.

La joie du succès

Il est important de rappeler que la gestion de ces espaces était confiée au centre de contrôle régional d'Accra depuis les années 1945 sans aucune ingérence du Togo et du Bénin. Depuis la date du basculement, les statistiques de survol du territoire togolais sont désormais disponibles et facilement accessibles. Il a donc été enregistré du 25 Juin au 21 Juillet 2015 un total de 915 trafics en survol dans l'espace aérien sous la juridiction du centre de contrôle de Lomé.

L'analyse des données relatives à l'utilisation des routes aériennes pendant la même période, révèle que la UA 609 reliant le tronçon Est-Ouest, est la plus utilisée, soit 41% des vols. Les autres trajets (vols directs par navigation de surface dans l'UTA) correspondent à 25% du trafic survol, ce qui explique le souhait permanent des équipages d'optimiser leur vol.

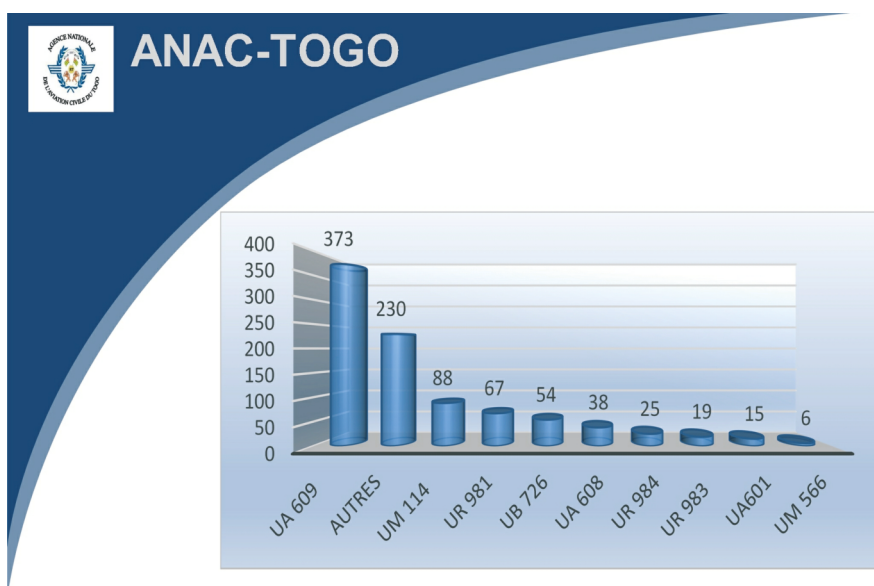


Figure: Évolution de l'utilisation des routes aériennes du 25 Juin au 21 Juillet 2015

**Colonel
LATTA
Gnama
Dokisime**
Directeur
Général de
l'Agence
Nationale
de
l'Aviation
Civile du
Togo
(ANAC)



Interview

Qu'est-ce que c'est que la sécurité et la sûreté aériennes?

La sécurité, est « la situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau ou sous ce niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques ».

La sécurité aérienne procède de l'ensemble des mesures visant à réduire le risque aérien. A cet effet, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une institution technique de l'ONU comprenant 192 Etats membres, édicte des normes et pratiques recommandées applicables dans les pays signataires de la convention de Chicago. La mise en œuvre effective de ces normes concourt à la sécurité aérienne. L'OACI effectue régulièrement des Audits de Sécurité USOAP pour s'assurer que les Etats mettent en œuvre ces exigences.

La sûreté est la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Elle consiste principalement, sur les aéroports, en la recherche d'éventuels engins explosifs pouvant être introduits à bord d'avions civils de façon illicite, et ceci de quelque façon que ce soit (dans un bagage de soute, un bagage à main, via le fret transporté dans les soutes, introduction par un membre d'équipage ou un mécanicien, etc...). Elle vise également à empêcher l'import d'armes de toutes sortes d'articles réglementés et matières dangereuses dans la cabine et cockpit des avions (sur les personnes et dans les bagages à main).

Dans les attributions et activités de l'ANAC-TOGO, comment l'ANAC-TOGO, procède-t-elle pour promouvoir la sécurité aérienne au Togo?

Dans la mise en œuvre de la politique du gouvernement pour promouvoir la sécurité aérienne, l'ANAC-TOGO a mis en place le Programme de Sécurité de l'Etat (SSP). C'est un système pour gérer la sécurité, un mécanisme par lequel l'Etat, dans sa fonction de supervision de la sécurité, met en place un ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.



Parallèlement au SSP, l'ANAC-TOGO exige des exploitants d'aéronefs, des gestionnaires d'aéroports, des fournisseurs de services de mettre en place dans leur exploitation un Système de Management de Sécurité (SMS). C'est un système visant à améliorer les performances d'une entreprise en matière de santé et de sécurité au travail par une maîtrise de l'organisation en continu.



Du 02 au 05 février 2015 s'est tenue à Montréal la conférence de haut niveau sur la sécurité : Quels sont les points essentiels abordés lors de cette conférence?

Cette Conférence est un forum de l'OACI qui réunit périodiquement les Directeurs généraux de l'aviation civile et les décideurs stratégiques du domaine en vue d'établir un consensus, d'obtenir des engagements et de formuler des recommandations jugées nécessaires pour améliorer efficacement la sécurité de l'aviation mondiale.

Durant quatre jours, les 850 participants venus des États et de l'industrie aéronautique ont abordé différents sujets portant sur trois grands thèmes : examen de la situation actuelle, approche future de la gestion de la sécurité aérienne et facilitation d'une coopération régionale accrue.

Un accent particulier a été mis sur les problèmes de sécurité émergents, au regard des événements tragiques et inhabituels du 8 mars et du 17 juillet 2014, qui ont respectivement causé la perte des passagers et des membres d'équipage des vols MH370 et MH17 de Malaysia Airlines. La conférence a examiné et formulé des recommandations sur la façon de résoudre ces problèmes de sécurité.

Sur quel fondement la communauté Internationale base sa confiance sur un Etat dans le domaine de l'aviation civile ?

Quand on parle de confiance dans un domaine, c'est lorsque les gens se sentent à l'aise dans ce domaine.

C'est dans cette vision, que la communauté internationale à travers l'OACI, a pris une résolution lors de la 33ème

session de l'Assemblée (septembre/octobre 2001) pour exiger des Etats membres de l'OACI de se conformer aux normes et pratiques recommandées édictées par l'organisation, en accueillant des audits de sécurité USOAP et de sûreté USAP.

A l'issue de cet audit le résultat de la mise en œuvre effective est de 60 % à la moyenne mondiale.

Ces audits permettent à l'OACI s'assurer du niveau de mise en œuvre effective des différentes normes et pratiques recommandées de l'organisation. Le Togo a fait l'objet d'un audit USOAP du 19 au 26 février 2007 avec un taux de mise en œuvre de 65 % supérieur à la moyenne mondiale de 60%.

Dans les perspectives de développement du transport aérien au Togo quelles sont les grands axes d'investissement aéronautique ?

Le gouvernement Togolais a une politique de développement des infrastructures aéronautiques. C'est dans cette optique que l'Etat a entamé l'extension et le réaménagement de l'Aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE) consistant en:

- La construction de la nouvelle aérogare pouvant accueillir près de 2,5 millions de passagers par an;
- La construction d'un Hangar Fret d'une capacité de 50 000 Tonnes au lieu de 15 000 Tonnes actuellement ;
- Le Taxiways parallèle et le Renforcement de la Piste pour accueillir l'A-380 ;
- L'Allongement de la piste et le renforcement des chaussées, de l'Aéroport de Niamtougou;
- La Construction d'un nouveau pavillon de la Présidence à l'Aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE) ;
- La recherche d'un site pour la construction d'un nouvel aéroport.

Des conditions attractives des compagnies à l'Aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE).

N.B : Cinq compagnies viendront très prochainement à Lomé : EGYPT AIR, KENYA AIRWAYS, TURKISH AIRLINE, ARIK, ECAIRES.

On entend souvent parler de licence du personnel, pouvez- vous nous en donner une idée?

Une licence du personnel est un titre conférant officiellement le droit, pour une période déterminée, au titulaire, d'un brevet, d'exercer les fonctions



En 2014 le crash d'avion de la Germain Wings fait l'objet de polémique à propos de l'aptitude physique et mentale des pilotes. En tant que Pilote Mr. Le Directeur Général, quelles sont les examens que vous subissez par rapport à l'aptitude physique et mentale?

Pour voler, un pilote doit être apte physiquement et mentalement Cette aptitude est constatée par un médecin aéronautique agréé appelé médecin examinateur.

Le médecin examinateur atteste l'aptitude par un certificat médical à l'issue d'une série d'examens médicaux notamment:

officiellement le droit, pour une période déterminée, au titulaire, d'un brevet, d'exercer les fonctions correspondant à ce brevet Certain personnel de l'aviation civile pour exercer leurs fonctions et tâches nécessite une licence. On note:

- Les pilotes ;
- Le personnel Navigant de Cabine (PNC);
- Les mécaniciens de maintenance d'aéronef;
- Les contrôleurs de la circulation aérienne;
- Les agents techniques d'exploitation;

La réglementation étant évolutive, le personnel chargé des tâches de météorologie aéronautique, de la maintenance des aides à la navigation aérienne et de balisage sur les aérodromes auront besoin de licence avant d'exercer.

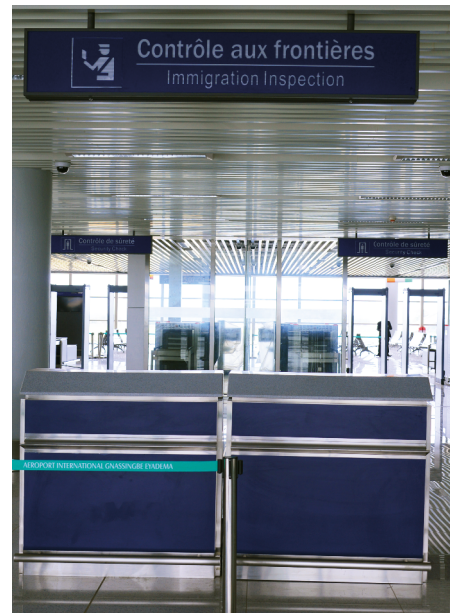
Les différents types de licences sont:

- Licence de pilote privé ;
- Licence de pilote commercial
- Licence de pilote de ligne ;
- Licence de mécanicien navigant
- Licence de personnel navigant de cabine ;
- Licence de contrôleur de la circulation aérienne
- Licence d'agent technique d'exploitation.

- examen de l'électrocardiogramme et l'électromyogramme;
- examen Physique Général et Mental, notamment les examens neurologique et mental qui concernent les aspects sur le traumatisme cranioencéphalique, les anomalies électro-encéphalographiques, l'affection Gynécologique
- Grossesse, l'affection endocrinienne et métabolique, l'affection hématologique, l'affection sexuellement transmissible.
- examen Opthalmologique
- examen Oto-Rhino-Laryngologique

Le cycle de l'examen médical varie selon la classe et l'âge :

- Pour les certificats médicaux de classe1, la validité est de douze(12) mois jusqu'à 40 ans, et de 6 mois au-dessus de 40 ans.
- Pour les certificats médicaux de classe2, la validité est de vingt-quatre(24) mois jusqu'à 40 ans, et de 12 mois au-dessus de 40 ans.
- Pour les certificats médicaux de classe3, la validité est de 5 ans jusqu'à 40 ans, 2 ans entre 40 ans et 50 ans, et 01 an au-dessus de 50 ans



N.B : La difficulté est que malgré tous ces examens, aucun médecin ne peut déceler ce que pense un Pilote ou ce que décide un Pilote normal de faire durant un Vol. Pour parer à cette éventualité, plusieurs pistes sont explorées (un pilote supplémentaire, un PNC, en cabine quand un pilote se lève de son poste, etc...)



Propos recueillis par Imagin'Creations



Les statistiques du tourisme du TOGO



TOURISME

Le nombre d'arrivées au Togo a connu une baisse en 2014. En effet, de 345 044 touristes en 2013, ce nombre est passé à 320 513 en 2014 soit 7% de baisse par rapport à 2013.



La répartition des arrivées selon les motifs de voyage laisse entrevoir que le motif principal pour lequel les visiteurs arrivent au Togo est bien « le motif affaires ».

Motifs Période	Vacances	Missions	Affaires	Famille	Transit	Autres	TOTAL
Janv.	1,03%	1,79%	4,82%	0,30%	0,23%	0,75%	8,90%
Fév.	1,06%	2%	6,17%	0,37%	0,61%	0,97%	11,20%
Mars	0,81%	2,07%	5,73%	0,56%	0,68%	1,71%	11,60%
Avril	0,97%	0,79%	5,06%	0,52%	0,94%	1,20%	9,50%
Mai	0,88%	1,15%	5,38%	0,37%	0,37%	2,26%	10,40%
Juin	0,38%	0,31%	5,35%	0,32%	0,78%	2,53%	9,70%
Juil.	0,55%	0,27%	4,40%	0,46%	0,55%	0,63%	6,90%
Août	0,93%	0,35%	3,54%	0,34%	0,27%	1,05%	6,50%
Sept.	0,42%	0,27%	3,43%	0,28%	0,93%	1,05%	6,40%
Oct.	0,64%	0,43%	4,13%	0,42%	0,41%	0,81%	6,80%
Nov.	0,72%	0,37%	3,48%	0,14%	0,37%	1,74%	6,80%
Déc.	0,57%	0,02%	2,69%	0,45%	0,60%	1,07%	5,40%
TOTAL	8,96%	9,82%	54,18%	4,53%	6,74%	15,77%	100%





Tableau présentant les arrivées selon le mode d'organisation du voyage

01

ANNEE	ORGANISATION		
	Individuel	Organisé	Total
2013	90,5%	9,5%	100%
2014	84,55	15,45	100%

L'analyse de ce graphique nous montre que la plupart des visiteurs sont arrivés au Togo à titre individuel. Mais les voyages organisés ont connu une légère augmentation en 2014.

02

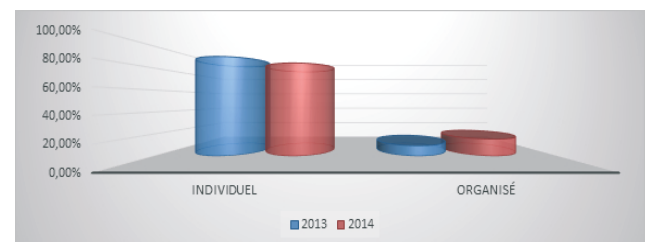


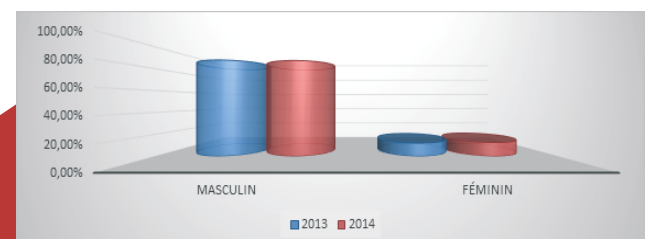
Tableau présentant les arrivées par sexe

03

ANNEE	SEXES		
	Masculin	Féminin	Total
2013	87,94%	12,06%	100%
2014	87,44%	12,56%	100%

Ce graphique nous montre que les visiteurs qui arrivent au Togo sont majoritairement des hommes. Cette analyse permet au niveau de l'hébergement de prendre les dispositions pour mieux satisfaire les clients tout en sachant que les besoins pour un bon séjour diffèrent du point de vue genre.

04



TRANSPORT AÉRIEN: FORUM SUR LE DEVELOPPEMENT DU FRET AÉRIEN EN AFRIQUE

FRET AÉRIEN



La rencontre a connu la participation de 280 délégués représentants 23 pays, 39 entités privées puis 11 organisations régionales et internationales que sont : ACI, AFRAA, ASECNA, CAFAC, CEDEAO, FIATA, IATA, OACI, OMD, TIACA, UEMOA.

Du 05 au 07 août 2014 a été organisée, en Afrique à Lomé le tout premier forum sur le développement du fret aérien. Cette réunion a été co-organisée entre l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo (ANAC-Togo).

Pour le Docteur Olumuyiwa Benard Aliu, Président de Conseil de l'OACI, l'avenir de l'Afrique passe par le développement du service aérien, passager et fret.

Il s'agit pour les participants venus des 192 Etats membres de l'OACI, de définir une nouvelle vision du fret aérien répondant aux besoins des économies africaines, aux défis majeurs et aux exigences de sécurité du transport aérien.

Selon le Colonel LATTA Dokisime Gnama, Directeur Général de l'ANAC-TOGO, la réunion de Lomé sur le développement du fret aérien en Afrique a été un succès.

Un plan d'action et un Memorandum d'Entente (M.O.U) ont été adoptés pour un meilleur suivi et pour un développement durable du fret aérien en Afrique. « L'Afrique est un continent en pleine émergence. Le développement économique exige des échanges entre les différents pays et l'avion reste le moyen le plus rapide pour ces échanges. Alors le fret aérien a de l'avenir en Afrique », a-t-il souligné.

Le secteur du fret en Afrique a généré ces dernières années 65 millions d'emplois avec plus de 35 millions de dollars de chiffre d'affaire avec une nette progression annuelle de 5,2%.

Au Togo, l'activité du fret aérien devrait encore se développer avec l'exploitation de la nouvelle aérogare et l'extension de la zone de fret qui pourra traiter 50 000 tonnes/an contre 15 000 actuellement.



Les directeurs généraux des administrations des aviations civiles ont décidé d'affirmer leur intention de mettre en œuvre les décisions stratégiques prises durant ladite réunion en appui au développement durable du fret aérien, pourquoi pas la création d'une compagnie aérienne de Fret. La deuxième édition se tiendra en 2016 à Addis - Abéba en Ethiopie.