

INTRODUCTION

Dans un contexte de mondialisation où « jusqu'à 40%¹ de la valeur des échanges mondiaux se font par voie aérienne » selon une estimation de la Banque Mondiale, le transport aérien occupe une place privilégiée par rapport aux autres modes de transport que sont : le transport ferroviaire, terrestre et maritime.

Ces quarante dernières années, cette branche d'activité a joué le rôle de locomotive dans le développement mondial à travers les échanges internationaux de personnes et de biens.

En effet, l'avion, moyen de transport le sûr, est surtout utilisé sur les longues distances, mais aussi dans le déplacement des touristes internationaux. Le transport aérien a connu ces dix dernières années des perturbations notamment les attentats terroristes perpétrés à New-York le 11 septembre 2001², le ralentissement économique mondial noté au début de l'année 2001, la crise pétrolière, les phénomènes naturels (le volcan). Dès lors, les passagers se sont tournés vers les avions qui offraient des tarifs très bas en l'occurrence les low-cost. Cette baisse de la demande, combinée à la forte hausse du prix du pétrole, a conduit les compagnies aériennes à connaître des difficultés.

Au Sénégal, le transport aérien est un secteur qui est en parfaite corrélation avec les autres piliers de l'économie tels que : le tourisme, l'artisanat, l'agriculture, la pêche...etc.

Malgré la faillite d'Air Sénégal International en 2009, le trafic passager du Sénégal était de 1 572 308³ en 2010 par rapport à 2009 qui était de 1 496 417. Les principaux facteurs de croissance étaient dus notamment à l'avènement de la compagnie d'Emirates (en septembre 2010),

¹ Extrait dans le document de **Performance Management Consulting (PMC)**, Mars 2008 ;

² Sont quatre attentats-suicides perpétrés le même jour aux Etats Unis par des membres du réseau djihadiste islamiste Al-Qaïda visant des bâtiments symboliques et faisant près de trois mille victimes.

³ **Source** : Agence des Aéroports du Sénégal-Statistiques trafic aérien du Sénégal années 2009/2010

l'augmentation de fréquences de dessertes de certaines compagnies aériennes internationales comme la South African Airways, l'organisation du Festival mondial des Arts Nègre en Décembre avec plusieurs milliers d'invités, le Salon TICCA (Tourisme-Industries Culturel et Artisanat d'Art), la célébration du Cinquantenaire suivie de l'inauguration du Monument de la Renaissance Africaine.

Par ailleurs, la récupération du trafic régional par les compagnies africaines notamment Mauritania Airways et Air Ivoire sans compter la desserte de Ziguinchor par Sénégalair et Mauritania Airways avaient beaucoup contribué à résorber le gap causé par l'arrêt des vols de la compagnie nationale.

Plusieurs emplois et sous emplois sont créés dans le secteur du transport aérien notamment avec les sociétés d'assistance aéroportuaires, les Tours Opérateurs par l'organisation des voyages ou circuits touristiques. Pour ce dernier point, nous notons l'entrée des devises par le biais des touristes augmentant ainsi le Produit Intérieur Brut (PIB) sénégalais.

Aujourd'hui, l'analyse de la desserte des compagnies aériennes au Sénégal s'inscrit directement dans le processus d'amélioration de la desserte aérienne. Elle tente donc de mettre en avant les caractéristiques du système du transport aérien sénégalais (la réglementation aérienne, les infrastructures aéroportuaires, les compagnies aériennes, ...etc.) et de faire ressortir les difficultés relatives à la desserte des compagnies en vue de proposer certaines solutions.

Ce travail comporte quatre parties :

1. D'abord, dans la première partie, nous nous proposons de voir le cadre théorique et la méthodologie de recherche de notre objet d'étude.
2. Ensuite, la seconde partie nous ferons le diagnostic de la situation actuelle du transport aérien au Sénégal.
3. Puis dans la troisième partie, nous analyserons la desserte des compagnies aériennes au Sénégal.

4. Et enfin dans la quatrième partie, nous proposerons des solutions et recommandations pour le développement de la desserte des compagnies aériennes au Sénégal.

Chapitre 1 : CADRE THEORIQUE

1.1. CONTEXTE DE L'ETUDE

De 2000 à 2008, la desserte des compagnies aériennes au Sénégal avait connu une ascension fulgurante. C'est une période qui a coïncidé avec la création d'Air Sénégal International (ASI) et la réalisation des audits de sécurité de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale à l'Aéroport Léopold Sédar SENGHOR.

En 2007, Air Sénégal International a transporté 1,8 millions de passagers en Afrique représentant 27% de ses parts de marché par rapport à la Royal Air Maroc qui étaient de 12,2 millions soit 62%.⁴

En 2005, suite aux résultats des audits de sécurité de l'OACI, qui étaient conformes à 75% et favorables à l'Etat sénégalais, on avait noté un développement du trafic aérien à l'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR. C'est ainsi que la compagnie nationale avait signé des accords de partage de codes avec des compagnies aériennes notamment avec Bruxelles Airlines, Iberia, la Royal Air Maroc....

Il y'a eu l'ouverture des plusieurs lignes aériennes ainsi que l'augmentation de fréquences de dessertes de certaines compagnies aériennes étrangères. De même il y'a eu l'application d'une politique libérale des vols charters développant ainsi le tourisme sénégalais.

Avec la crise pétrolière mondiale durant ces dernières années touchant le secteur aérien, les compagnies aériennes ont pu, soit se restructurer par alliances, soit tombées en faillite faute de moyens.

Au Sénégal, Air Sénégal International est tombé en faillite en 2009 et cela a engendré des répercussions sur le trafic aérien. En effet, le trafic passager au Sénégal est passé en 2008 de 1 663 832 à 1 579 417⁵ passagers en 2009.

Même avec la création de la nouvelle compagnie, Sénégal Airlines, la desserte aérienne a connu plus au moins des perturbations.

⁴ Source : Cours d'Economie du Transport 2010

⁵ Source : Trafic de tous les aéroports du Sénégal 2008-2009/Agence des Aéroports du Sénégal

Dans le cadre de notre étude, nous allons nous focaliser sur l'analyse de la desserte des compagnies aériennes au Sénégal. Nous avons jugé utile de prendre ce sujet pour mieux déceler les problèmes que rencontrent les compagnies dans la desserte aérienne au Sénégal afin d'y proposer des solutions.

1.2. PROBLEMATIQUE

L'analyse de la desserte des compagnies aériennes au Sénégal montre le poids et la place du transport aérien dans l'économie sénégalaise. Elle se traduit en termes d'études ou de projections faites sur le trafic aérien ou sur les données statistiques des compagnies aériennes qui assurent la desserte. L'analyse met aussi en relief la réglementation aérienne mise en vigueur par les autorités étatiques, les infrastructures, de même que le nombre d'entrées de touristesetc.

Pour le trafic aérien 2011, le Sénégal a enregistré 39 423 mouvements d'aéronefs, 1 745 470 passagers et 24 950 tonnes de fret⁶.

Cependant, malgré l'importance de l'analyse de la desserte des compagnies aériennes, la crise du secteur du transport aérien précitée durant ces dernières années n'a pas épargné notre pays. Depuis qu'Air Sénégal International (ASI) a cessé ses activités en 2009, la desserte des compagnies aériennes au Sénégal est confrontée à des difficultés notamment le problème de l'octroi des droits de trafic des autorités sénégalaises à certaines compagnies aériennes étrangères, notamment avec la Belgique, la diminution du nombre de vols de certaines compagnies étrangères et les taxes aéroportuaires instaurées sur les billets d'avions.

En ce qui concerne l'octroi des droits de trafic, l'accord aérien⁷ signé entre le Sénégal et la Belgique stipulait que les deux compagnies désignées pour chaque pays (Air Sénégal International et Bruxelles Airlines), avait chacune sept (07) fréquences de vols. En outre, la compagnie Bruxelles Airlines pouvait desservir les capitales Banjul, Conakry et Freetown via Dakar mais

⁶ Source : Trafic Aérien du Sénégal 2011/Agence des Aéroports du Sénégal

⁷ Signé le 25 Septembre 2008

sans droit de trafic passager (sans prise de passagers) car la compagnie sénégalaise, Air Sénégal International (ASI), exploitait ces axes.

Suite à l'arrêt des opérations d'ASI et face à une demande croissante des passagers sur les lignes Dakar-Banjul, Dakar-Conakry, Dakar-Freetown, la compagnie Belge avait demandé auprès des autorités de l'aviation civile sénégalaise l'obtention des droits de trafic passagers sur ces lignes. Bruxelles Airlines a obtenu des autorisations exceptionnelles de prises de trafic de /vers le Sénégal pour la desserte de ces villes. Il faut noter que l'exploitation des axes Dakar-Freetown, Dakar-Banjul et Dakar-Conakry et retour qui était accordée jusqu'à la création de Sénégal Airlines, était assujettie à un paiement de redevance pour tout passager embarquant et débarquant à Dakar.

Entre temps la compagnie nationale Sénégal Airlines est créée et dans le but de protéger le pavillon national, Bruxelles Airlines ne desserve plus les capitales Banjul, Freetown et Conakry via Dakar. Elle n'opère que la ligne Dakar-Bruxelles-Dakar car la compagnie nationale sénégalaise a repris l'exploitation de ces lignes. Ce qui est à l'origine de l'organisation des consultations aéronautiques⁸ entre les deux pays et qui ont abouti à la diminution des fréquences de vols de Bruxelles Airlines sur Dakar de sept (07) à quatre (04) fréquences par semaine.

En 2005, suite aux audits de sécurité organisés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale(OACI) à l'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR et qui avaient abouti à des résultats satisfaisants, (conformes à 75%), on avait assisté à une augmentation des fréquences de vols de certaines compagnies aériennes notamment Air Ivoire et la Royal Air Maroc. Cette dernière était, quant à elle, passée d'une fréquence à deux fréquences par semaine soient quatorze (14) fréquences hebdomadaires.

Après le vol inaugural de Sénégal Airlines, des consultations aéronautiques ont été organisées entre les deux pays le 3 et 4 Février 2011 au Maroc dans

⁸ Le 17 Octobre 2011

le but de revoir les accords aériens. Les autorités sénégalaises avaient réduit les fréquences de vols de la RAM à Dakar, de quatorze (14) à sept (07).

Aussi la desserte domestique des compagnies aériennes étrangères au niveau des zones touristiques sénégalaises (Ziguinchor, Cap-Skiring, Saint -Louis, Tambacoundaetc.) est aujourd'hui moins développée ou même suspendue au profit de Sénégal Airlines, détentrice des droits de trafic. C'est dire que la desserte des compagnies étrangères ne s'arrête qu'à l'Aéroport LSS de Dakar et même si elles desservent ces régions, comme c'est le cas pour Air Méditerranée, la seule parmi les compagnies charter, elle se fait sans droits de trafic passager, c'est-à-dire sans prise de passagers au retour du vol, à l'exception des touristes transportés dans le cadre d'un package.

Au-delà de cette préoccupation, les taxes aéroportuaires sur les billets d'avions sont élevées, mettant en exergue la cherté de la destination sénégalaise ce qui entrave ainsi au développement du tourisme sénégalais.

En définitive, si l'analyse de la desserte des compagnies aériennes est d'une importance capitale, il n'en demeure pas moins qu'elle est confrontée à de multiples problèmes que nous avons succinctement évoqués (la diminution des fréquences de desserte des compagnies, les droits de trafic, tourisme moins développé avec une destination chère...etc.).

1.3. QUESTIONS DE RECHERCHE

- Quelles sont les contraintes et les effets positifs liés à la desserte des compagnies aériennes au Sénégal ?

Partant de cette question générale, notre étude répondra aux questions spécifiques suivantes :

- Quels sont les causes liées à la diminution du nombre de fréquences des compagnies régulières et au non octroi des droits de trafic à certaines compagnies aériennes étrangères ?
- Quels sont les conséquences liées à l'arrêt de la desserte domestique des compagnies aériennes surtout charter ?

1.4. CLARIFICATION DES CONCEPTS

- **Desserte aérienne** : Accès à un lieu par voie aérienne.
- **Desserte aérienne internationale** : desserte aérienne effectuée en dehors d'un pays ;
- **Desserte aérienne domestique** : desserte aérienne effectuée à l'intérieur d'un pays ;
- **Fréquences de vols** : nombre de vols effectués par une compagnie aérienne ;
- **Droits de trafic aérien** : Tous les droits accordés à une compagnie aérienne pour exploiter une ligne aérienne ;
- **Capacité de l'aéronef** : c'est le nombre de sièges disponibles dans un avion s'il s'agit de celui d'une compagnie régulière ou charter, et dans le cas d'un avion d'une compagnie cargo c'est le poids du fret (exprimé généralement en tonnes) que l'avion peut transporter.
- **Mouvements d'aéronefs** : nombres d'arrivées et de départs effectués par un avion dans un aéroport donné;
- **Partage de codes** : appelé « code share » en anglais. Procédé où une compagnie aérienne accepte de se placer et de figurer sous le code d'autre compagnie. Cette technique permet à une compagnie aérienne de desservir en territoire étranger un point ou des points sur lequel elle ne possède pas de droits de trafic en s'associant avec une compagnie du pays en question;
- **Compagnies low cost**⁹: compagnies à bas coûts qui utilisent des aéroports secondaires, font des lignes directes, peu de correspondances, elles ont des fréquences élevées pour prendre la majeure partie du marché. Elles font aussi la vente directe de leurs vols sur l'internet. On rencontre essentiellement ces compagnies aux Etats Unis (compagnie Southwest), en Europe (compagnies irlandaise et anglaise : Ryanair et Easy Jet), en Afrique (Atlas blue, Jet 4 U au Maroc ; TIME et Mango en Afrique du Sud).
- **Hub aérien** : ou plaque tournante. Base d'une compagnie aérienne dont l'un des buts est de regrouper les passagers et d'assurer leur correspondance vers leur destination finale.

⁹ Cours d'économie du transport 2010

1.5 OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

1.5.1. OBJECTIF GENERAL

L'objectif général de notre étude est de montrer les contraintes liées à la desserte des compagnies aériennes au Sénégal. Il s'agit entre autres :

- de la diminution du nombre de fréquences de vols de certaines compagnies aériennes étrangères ;
- l'arrêt de la desserte domestique des compagnies étrangères ;
- le non octroi des droits de trafic à certaines compagnies étrangères ;
- la cherté de la destination sénégalaise due aux taxes aéroportuaires sur les billets d'avions.....etc.

1.5.2. OBJECTIFS SPECIFIQUES

En partant de l'objectif général, les objectifs spécifiques à la recherche sont les suivants :

- Etudier le trafic aérien au Sénégal par rapport à la diminution du nombre de fréquences des compagnies aériennes étrangères ;
- Analyser les données statistiques des compagnies aériennes qui desservent le Sénégal ;

1.6 HYPOTHESES DE RECHERCHE

1.6.1 HYPOTHESE CENTRALE

La diminution des fréquences de vols de certaines compagnies aériennes étrangères, l'arrêt de la desserte domestique des compagnies étrangères, surtout charter au niveau de certaines zones touristiques, le non octroi des droits de trafic à certaines compagnies étrangères, l'augmentation des taxes aéroportuaires sur le prix des billets d'avions constituent entre autres les difficultés liées à la desserte des compagnies aériennes au Sénégal.

1.6.2 HYPOTHESES SPECIFIQUES

- La diminution des fréquences de vols de certaines compagnies étrangères serait due à une protection de la compagnie nationale.
- Baisse des entrées touristiques serait une conséquence de l'arrêt de la desserte domestique des compagnies charter étrangères.

- Cherté de la destination sénégalaise est accentuée par l'augmentation des taxes aéroportuaires sur les billets d'avions.

1.7. INDICATEURS DE RECHERCHE

- Le trafic aérien mensuel
- Le trafic aérien annuel
- Les fréquences hebdomadaires des compagnies aériennes
- Les droits de trafic par compagnie
- Le nombre d'entrées de touristes

Chapitre 2 : METHODOLOGIE DE RECHERCHE

L'objectif dans cette partie est de répondre « au comment » de la recherche. Nous allons définir la méthode de recherche que nous avons adoptée pour mener à bien notre étude. Elle s'est appuyée sur la recherche documentaire, la recherche des données statistiques, une série d'entretiens avec des personnes ressources, afin de définir les critères d'analyses.

2.1. TECHNIQUES ET OUTILS DE COLLECTE DES DONNEES

2.1.1. Les centres de recherche documentaire / les centres ressources des données statistiques

Pour les besoins de notre étude, nous avons ciblé un certain nombre de centres ressources susceptibles de nous orienter dans la perspective de la réalisation de notre travail. Il s'agit :

- **Les centres de recherche documentaire**
 - De l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) ;
 - De l'Aéroport International Blaise DIAGNE (AIBD) ;
- **Les centres ressources des données statistiques**
 - De l'Agence Des Aéroports du Sénégal (ADS) ;
 - De Sénégal Handling Service;
 - D'Aviation Handling Service;
 - De Sénégal Airlines, Lufthansa cargo, Emirates Cargo, Air France Cargo ;
 - De la Direction de la Protection des Végétaux ;
 - Du Service Pêche Aéroport International LSS de Dakar.
 - De la Direction des Etudes et de la planification Touristique/Division des Statistiques par le biais de l'ANPT ;
 - De la Fondation Origine Sénégal /Fruits et Légumes à l'Aéroport de Dakar.

2.1.2. Guide d'entretien

Pour confirmer ce que nous avons obtenu comme informations dans les centres de ressources, plusieurs entretiens ont été effectués, notamment avec :

- Les Représentants ou les chefs d'escapes des compagnies aériennes qui sont au Sénégal ;
- Les chefs des sociétés de handling ;
- Les directeurs ou chefs de services des entités aéronautiques et non aéronautiques ;
- Les entretiens que nous avons eus avec des collègues nous ont été bénéfiques, car ils nous ont permis d'avoir plus d'informations et d'éclaircissements sur le sujet que nous avons traité ;
- Les rendez-vous fréquents avec notre encadreur nous ont été d'un grand apport dans la mise en œuvre de notre mémoire.

2.2. TECHNIQUES D'ANALYSE DES DONNEES

Pour analyser, interpréter l'ensemble des données recueillies, nous avons utilisé les outils nécessaires à l'élaboration d'une analyse pertinente des données.

Entre autres :

- Excel ;
- Les graphiques

2.3. DIFFICULTES RENCONTREES

Quelques difficultés ont été rencontrées dans la réalisation de ce travail. Il s'agit :

- Des informations relatives aux données statistiques qui n'ont pas été tout à fait accessibles auprès de certaines compagnies aériennes ou entités administratives qui, pour la plupart du temps, ont soulevé des raisons de confidentialité ou de statistiques incomplètes. C'est la raison pour laquelle, l'étude des statistiques de notre mémoire se porte uniquement sur celles de 2011 ;

- L'indisponibilité de certains ouvrages dans les centres de ressources, le sujet est peu traité, il n'y a pas beaucoup de publications en la matière, nous nous sommes donc contentée de notre expérience professionnelle, des entretiens ainsi que de quelques ouvrages sur le transport aérien.

Chapitre 1 : Diagnostic de la situation actuelle du transport aérien au Sénégal

1.1. Le cadre juridique et réglementaire du secteur

1.1.1. Les conditions d'exercice du transport aérien

En dehors des entreprises de transport aérien étrangères opérant dans le cadre d'accords aériens ou en vertu d'une autorisation particulière, aucune entreprise ne peut exercer l'activité de transport aérien au Sénégal si elle n'est détentrice d'un agrément¹⁰ et d'un permis d'exploitation aérienne¹¹ délivrés respectivement par le Ministre en charge de l'Aviation Civile et par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie(ANACIM).

1.1.2. Les conditions applicables aux compagnies aériennes de nationalité sénégalaise

Le Ministre en charge de l'aviation civile ne délivre un agrément à une entreprise que si cumulativement :

- son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés au Sénégal ;
- son activité principale est le transport aérien, exclusivement ou en combinaison avec toute autre activité commerciale comportant l'exploitation d'aéronefs ou la réparation et l'entretien d'aéronefs ;
- soit son capital est détenu majoritairement par l'Etat du Sénégal, ou un des Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), ou un des ressortissants du Sénégal et/ou d'un Etat membre de l'UEMOA et qu'elle est contrôlée effectivement par cet Etat membre et/ou ses ressortissants ; soit les services qu'elle exploite ont majoritairement comme points de départ et d'arrivée un ou des aéroports du Sénégal ou d'un

¹⁰ **Agrément de transporteur aérien** : Document de reconnaissance de la société en tant que transporteur aérien et qui est préparé par l'ANACIM et signé par le Ministre. Cette autorisation ne permet pas d'opérer des vols.

¹¹ **Permis d'exploitation aérienne(PEA)** : Document attestant que la compagnie a les compétences techniques pour effectuer des vols en toute sécurité .Ce document est délivré par l'ANACIM sur la base de l'agrément et au bout d'un processus de certification technique.

Etat membre et son personnel technique, opérationnel et de gestion est composé majoritairement des ressortissants du Sénégal ou des Etats membres de l'UEMOA.

La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du permis d'exploitation aérienne (PEA) doit être faite au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM).

Il faut souligner que la délivrance et la validité d'un permis d'exploitation aérienne sont assujetties à la détention d'un agrément de transporteur aérien en cours de validité (délivré par le Ministère en charge de l'Aviation Civile) spécifiant les activités couvertes.

Le postulant à la délivrance d'un PEA doit démontrer qu'il est en mesure de satisfaire les exigences suivantes :

- maintenir une structure organisationnelle convenable ;
- maintenir un système de contrôle d'exploitation ;
- satisfaire aux exigences relatives au programme de formation ;
- satisfaire aux exigences relatives à la maintenance ;
- satisfaire aux règles de service aérien commercial applicables à l'exploitation ;
- mener l'exploitation dans des conditions de sécurité satisfaisantes ;

Il faudra noter aussi qu'une inspection est menée par les services compétents de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) du Sénégal au niveau de l'exploitant qui postule à un PEA ou à une modification de ce permis pour s'assurer qu'il répond aux normes liées à la sécurité et à la sûreté aériennes.

1.1.3. Les conditions applicables aux compagnies étrangères

Ce sont les exploitants dont le permis d'exploitation aérienne a été délivré par une autorité étrangère de l'aviation civile. Les conditions suivantes ne s'appliquent pas aux aéronefs d'Etat et ceux utilisés dans le cadre de vols officiels.

Elles s'appliquent aux entreprises de transport aérien étrangères, opérant des vols internationaux au départ et/ou à destination en vertu des accords aériens entre le Sénégal et leurs Etats.

Elles s'appliquent aussi aux vols charters et aux compagnies aériennes effectuant des escales techniques au Sénégal.

Les conditions sont les suivantes :

- les exploitants étrangers devront se conformer aux dispositions applicables aux transports aériens qu'au règlement sur les opérations, le travail aérien et aux dispositions pertinentes de l'Annexe 6 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
- un exploitant étranger accorde un libre accès, aux inspecteurs de l'ANACIM à bord de ses aéronefs pour les besoins d'inspection et de contrôle ;
- Tout document requis par l'ANACIM ou ses inspecteurs devra leur être communiqué dans un délai raisonnable ;
- un exploitant étranger devra se conformer notamment au programme national de sûreté et au programme de sûreté de l'aéroport desservi ;
- il devra déposer, auprès de l'ANACIM et pour approbation un manuel de sûreté ;
- Les exploitants étrangers son tenus de se conformer aux dispositions réglementaires relatives au transport aérien de marchandises dangereuses.

1.1.4. Le cadre juridique et réglementaire du secteur sur le plan international : les accords aériens

Au commencement, il y'a un accord multilatéral appelé « **Convention de Chicago** » ouverte à la signature **en Décembre 1944 à Chicago**. La convention organise le transport aérien international, édicte les principes devant gouverner les relations aéronautiques entre les Etats et crée l'Autorité aéronautique mondiale, **l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)**. L'OACI est une institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies (ONU).

Ensuite, sur la base des règles et des principes édictés par l'OACI, les Etats parties concluent les accords aériens bilatéraux appelés « Bilateral Air Services » (BASA) dont un modèle standard est proposé par l'OACI.

L'accord est destiné à définir les conditions d'exploitation du transport aérien entre les différents pays ; il définit le cadre juridique dans lequel s'exerce l'activité des compagnies aériennes.

Les dispositions essentielles d'un accord aérien se résument comme suit :

- chaque Etat a le droit de désigner un ou plusieurs transporteurs (compagnies aériennes) pour l'exploitation de ses droits de trafic ;
- chaque compagnie désignée a le privilège de transporter des personnes et des biens entre le territoire de l'Etat qui la désigne et le territoire de l'autre Etat partie à l'accord (ce sont les droits de troisième liberté) et vice versa (droits de quatrième liberté). Exemple : l'accord aérien entre le Sénégal et le Mali autorise les compagnies de chacun des deux pays à transporter des passagers et des biens entre Dakar et Bamako et vice versa ;
- les privilèges de survoler le territoire de l'autre partie ou d'y effectuer une escale technique sont les droits de première et de deuxième liberté ;
- certaines dispositions standard traitent du droit reconnu à chaque entreprise désignée de s'établir dans le territoire de l'autre partie, d'y exercer des activités de transport aérien, de transférer ses excédents de recettes vers le territoire où se trouve son siège social (son lieu d'impositions), etc. ;
- d'autres dispositions obligatoires traitent de la sécurité, de la sûreté, de la spécification des aéronefs, des questions juridiques, administratives, etc. ;
- enfin , ces accords prévoient des dispositions facultatives qui traitent de « droits de cinquième liberté » lesquels offrent aux compagnies désignées le privilège de transporter des personnes et des biens du territoire de l'autre Etat contractant, non pas par leur propre territoire, mais celui d'un Etat tiers ; l'on fait donc intervenir un

troisième Etat non partie à l'accord bilatéral en question mais dont le consentement sera requis au moment de la prise de trafic par l'une des quelconques compagnies désignées par les signataires de l'accord.

A titre d'exemple le consentement express de la Gambie est nécessaire si, en vertu de l'accord bilatéral qu'ils ont conclu, le Sénégal et la Belgique souhaitent autoriser Bruxelles Airlines à prendre du trafic entre Dakar et Banjul en continuation de son vol en provenance de Bruxelles.

En tout état de cause, les principes fondamentaux édictés par l'OACI qui gouvernent la totalité de l'accord aérien sont : réciprocité, égalité et équilibre. Ces principes s'appliquent en général pour la détermination des capacités mises en œuvre par les transporteurs désignés : les programmes de vols, les fréquences, le nombre de sièges des avions, etc.

Lorsque, pour l'exécution d'un accord aérien donné, les principes ci-dessus ne peuvent pas être atteints sur la base de l'exploitation envisagée par les instruments désignés (si, par exemple, l'une des compagnies ne peut pas opérer des vols, faute de moyens), les aviations des deux Etats contractants encouragent la conclusion d'accords commerciaux destinés à rétablir ces équilibres entre les instruments. Les aviations civiles entérinent alors les accords commerciaux conclus entre les compagnies ; ces accords peuvent être plusieurs ordres : partage de code (code share)...etc.

Le Sénégal a signé des accords aériens avec cinquante trois (53) pays à travers le monde ; il faut signaler que ces accords peuvent être renégociés ou modifiés sur la base des principes fondamentaux (précités) édictés par l'OACI.

1.2. Les acteurs du secteur aérien

1.2.1. Les compagnies aériennes sénégalaises

1.2.2. Sénégal Airlines

Sénégal Airlines est une compagnie aérienne sénégalaise lancée officiellement le 07 Novembre 2009. Appelée à succéder à la compagnie nationale Air Sénégal Internationale, en faillite, elle a pour partenaire

technique et stratégique la compagnie Emirates (Dubai) qui a mis à sa disposition dans un premier temps deux Airbus A330. La compagnie est contrôlée à 64% par le secteur privé sénégalais, 31% par l'Etat.

La compagnie possède trois (03) Airbus A320-214 (baptisés Gandiol, Kaymor et Podor) immatriculés respectivement : 6V-AIH, 6V-AII, 6V-AIJ représentant une capacité de 136 sièges (16 Business, 120 Eco), ainsi qu'un ATR-42-500 (dénommé Marsassoum) de 46 Sièges en économique uniquement pour la desserte du réseau domestique (Ziguinchor, Cap Skirring).

Le 26 Janvier 2011, Sénégal Airlines effectue son premier vol commercial à destination de Conakry. Actuellement, le réseau s'étend en Afrique de l'Ouest (de et vers Dakar) : Abidjan, Banjul, Bamako, Bissau, Conakry, Niamey, Ouagadougou. De nouvelles destinations sont disponibles depuis le 15 Août 2011 : Cotonou, Douala, Libreville et Praia.

1.2.3. Les autres compagnies sénégalaises

Nous avons **Sénégalair, EXAS, Arc en Ciel, Turbo Air Cargo.**

Sénégalair a signé avec Sénégal Airlines un protocole d'accord d'exploitation des liaisons intérieures du Sénégal à l'exception des lignes Dakar-Ziguinchor d'une part et Dakar-Cap-Skirring d'autre part pour lesquelles Sénégal Airlines déteint l'exclusivité des droits de trafic et d'exploitation.

EXAS, Arc en Ciel sont des compagnies qui sont spécialisées dans le transport aérien commercial non régulier de passagers, les rapatriements sanitaires, les locations d'avions, le travail aérien et le fret express au Sénégal et au delà de nos frontières.

Turbo Air Cargo assure un transport aérien commercial international, axé uniquement sur le fret.

1.2.4. Les compagnies aériennes étrangères

1.2.4.1. Les compagnies régulières

Ce sont des compagnies qui proposent des vols réguliers c'est à dire des liaisons permanents à des horaires fixes tout au long de l'année. Sur des vols réguliers, le taux de remplissage peut parfois être faible par rapport aux vols charters. Au Sénégal, nous avons vingt-une (21) compagnies régulières étrangères qui assurent la desserte aérienne :

- Tunis air (Tunisie) ;
- South African Airways (Afrique du Sud) ;
- Air Algérie (Algérie) ;
- Air Nigeria (Nigéria) ;
- Arik Wings of Nigeria(Nigéria) ;
- Air Europa (Espagne) ;
- Ethiopian Airlines (Ethiopie) ;
- Royal Air Maroc (Maroc) ;
- Iberia (Espagne) ;
- SN Air Mali (Mali) ;
- Delta Airlines (Etats Unis d'Amérique) ;
- Tacv Cabo Verde (Cap-Vert) ;
- Kenya airways (Kenya) ;
- Air France (France) ;
- Air Burkina (Burkina Faso) ;
- Emirates (Emirats Arabes Unis) ;
- Turkish Airlines(Turquie) ;
- Meridiana Fly (Italie) ;
- Bruxelles Airlines (Belgique) ;
- Tap Portugal (Portugal) ;
- Mauritania Airlines (Mauritanie).

1.2.4.2. Les compagnies charters

N'est pas une compagnie dite « exotique » et contrairement aux idées reçues, voler sur une compagnie charter ne signifie pas voyager dans un avion en mauvais état. Les compagnies volent pour des Tour Opérateurs et

n'ont pas de programmes de vols dits réguliers, c'est-à-dire qu'ils ne desservent pas à intervalle régulier une destination précise à horaire fixe.

Contrairement aux vols réguliers, les charters ne sont pas programmés à l'avance, d'où les départs parfois à des heures un peu particulières.

Les principales compagnies charters qui desservent notre pays sont :

- Corsair (France) ;
- Air Méditerranée(France) ;
- XL Airways (France) ;
- Aigle Azur (France) ;
- Transavia (France et Pays Bas) ;
- Europe Air Post (France).

1.2.4.3. Les compagnies cargo

Ce sont des compagnies aériennes spécialisées dans le transport de fret. Certaines compagnies cargo sont des subdivisions de compagnies aériennes de passagers (exemple Air France Cargo).

Trois (03) compagnies aériennes cargo desservent le Sénégal :

- Air France Cargo (France);
- Lufthansa Cargo (Allemagne);
- Emirates Cargo (Emirats Arabes Unis).

Il faudrait signaler que notre compagnie nationale, Sénégal Airlines, a lancé son activité cargo dénommée Sénégal Airlines Cargo.

1.2.5. Les Aéroports

Le paysage aéroportuaire sénégalais est diversifié offrant un mélange d'aéroports modernes et ceux qui sont en cours de réalisation.

1.2.5.1 L'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR

L'Aéroport International de Dakar Léopold Sédar SENGHOR ou Aéroport de Dakar est un aéroport situé à proximité du village de Yoff, commune située de la Capitale de Dakar. Il s'agit du principal aéroport du Sénégal.

Pour l'année 2011, l'aéroport International de Dakar a enregistré 34 792 mouvements d'avions, 1 685 311 passagers et 24 541 tonnes de fret¹².

D'importants travaux d'extension au niveau de la zone arrivée de l'aérogare sont notés :

- L'extension et la réfection des deux tapis ;
- La mise en place d'une climatisation centrale ;
- La mise en place des armoires de secours à défaut de climatisation ;
- Construction de deux(2) toilettes en plus des deux autres.

Il faut noter que le bureau des douaniers, les boutiques free-shop ainsi que les boutiques des antiquaires ont été déplacés.

Pour désengorger Dakar, un nouvel aéroport est en construction à une quarantaine kilomètres de la capitale, l'Aéroport International BLAISE DIAGNE (l'AIBD).

1.2.5.2. Les aéroports régionaux

Ils sont au nombre de quatre (04) : Saint-Louis, Tambacounda, Ziguinchor et Cap-Skiring. Ils sont contrôlés conformément aux règlements techniques couvrant l'ensemble des domaines de l'aviation civile (la transmission des messages techniques et du trafic, le guidage des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique).

L'aéroport de Tambacounda n'est pas contrôlé, mais il est pourvu d'un service de protection de la navigation aérienne. Il joue le rôle d'aéroport de dégagement quand il s'agit surtout pour les escales techniques ; pour la desserte interne, il reçoit des avions de l'armée et ceux des autorités étatiques. Il faut souligner que le trafic aérien est important durant la période de chasse, de janvier à mars.

¹² Source : Agence des Aéroports du Sénégal (Statistiques Trafic aérien Dakar 2011)

L'aéroport de Ziguinchor est le deuxième aéroport du Sénégal. Il a été créé en 1949 quelques années après celui de Dakar. Il a accueilli 34 035 passagers et 1 183 mouvements d'avions en 2008 avec un vol régulier de la défunte compagnie Air Sénégal International qui reliait ainsi la ville de Ziguinchor à celle de Dakar.

L'Aéroport de Cap –Skirring est créé en 1967, c'est le troisième aéroport du Sénégal, qui recevait des vols saisonniers durant la saison touristique avec des compagnies aériennes charter comme : Air Méditerranée, XL Airways, Hello.... etc.

Actuellement, ces deux aéroports ne reçoivent que les vols de Sénégal Airlines. L'aéroport de Saint-Louis est d'un seul terminal pour les vols internationaux et les vols domestiques. Cependant, plus aucun vol international n'y est effectué depuis 2008.

Le Sénégal possède :

- neuf (09) aéroports fonctionnels : Kaolack, Kédougou, Simenti, Richard Toll, Podor, Matam (Ourosogui), Bakel, Linguère et Kolda. Ils font l'objet d'inspections périodiques ;
- deux (02) aéroports militaires : Thiès et Dodji ;
- des aéroports privés fonctionnels : Richard Toll 2, Sabadola, Bani Israel et Saly Joseph ;

1.3. Les prestataires au service du secteur de l'aérien

1.3.1. L'entretien des aéronefs

La maintenance des avions de Sénégal Airlines est actuellement assurée par Lufthansa Technicks qui détient un agrément d'organisme de maintenance délivré par l'ANACIM lui permettant d'intervenir sur des avions immatriculés au Sénégal.

1.3.2. Les sociétés d'assistance au sol

Sénégal Handling Service (SHS) et Aviation Handling Services (AHS) sont deux sociétés d'assistance au sol qui ont été créées au Sénégal à la suite de l'arrêt de l'activité « assistance en escale » de la compagnie Air Afrique.

1.3.2.1. **Sénégal Handling Service (SHS)**

SHS est une société à capitaux cent pour cent (100%) sénégalais qui a été créée en 2003. SHS fournit l'ensemble des services d'assistance au sol, enregistrement informatisé des passagers et des bagages, manutention bagages et fret, gestion du fret et assistance technique.

Sur les vingt-une (21) compagnies régulières qui desservent notre pays, SHS assiste dix compagnies aériennes régulières dont : South African Airways, Brussels Airlines, Tap Portugal, Meridiana Fly, Air Europa, Ethiopian Airlines, Tunisair, Air Algérie, Air Mali, Air Burkina ; une (01) compagnie charter Air Méditerranée et celles qui sont à la demande.

1.3.2.2. **Aviation Handling Service (AHS)**

Suite à la faillite d'Air Afrique, AHS a répondu à l'appel d'offre nationale lancé pour la création de sociétés d'assistance en escale et a été un des adjudicataires en 2002. La société assiste essentiellement les compagnies régulières : Delta Airlines, iberia, Emirates, la Royal Air Maroc, Kenya Airways, la TACV Cabo verde Airlines, Turkish Airlines, Arik Air, Air Nigeria, les compagnies charter : Corsair et XL airways, la compagnie cargo : Lufthansa Cargo, et enfin la Société de courrier expresse, DHL.

1.3.3. **Dakar Catering**

Depuis sa création en 1973, Dakar Catering, filiale de SERV AIR qui est la première entreprise française de restauration et du nettoyage, a toujours eu comme objectif de servir au mieux ses clients.

Dans le souci d'améliorer encore l'efficacité opérationnelle, Dakar Catering a créé avec SHS au niveau de L'aéroport International Léopold Sédar SENGHOR une filiale commune dénommée SENCA (Sénégalaise de Nettoyage Cabine d'Armement et d'Avitaillement Avions). Cette filiale SENCA, dont le capital est détenu à 60% par Dakar Catering et 40% par SHS, effectue les tâches suivantes :

- chargement et déchargement à bord des avions des denrées, des boissons et du matériel, stockage ;
- lavage et reconditionnement du matériel de bord ;
- reconditionnement des économats et des boissons ;
- nettoyage cabine avions.

1.3.4. Société de Manutention de Carburants Aviation Dakar Yoff (SMCADY)

Elle est un dépôt de carburant aviation et se trouve au niveau de l'Aéroport Léopold Sédar SENGHOR de Dakar. Elle est chargée du ravitaillement en kérosène des avions.

1.4. Les entités administratives du secteur à l'international

1.4.1. Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)

L'exploitation de l'Aviation civile obéit à des normes et recommandations internationales décidées communément par les Etats sous l'égide de l'OACI et appliquées de manière uniforme partout dans le monde.

L'OACI est une organisation internationale qui dépend des Nations Unies. Son rôle est de participer à l'élaboration des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international (les vols à l'intérieur d'un même pays ne sont pas concernés par l'OACI). Son siège se trouve à Montréal (Canada) et dispose de sept (7) bureaux régionaux répartis dans le monde (: Bangkok, Dakar, le Caire, Lima, Mexico, Nairobi et Paris).

L'OACI est composée d'une Assemblée, d'un Conseil, de comités et de commissions. Le Conseil de l'OACI adopte les normes et recommandations réglementant la navigation, le partage des fréquences radio, les brevets du personnel d'aviation, la circulation aérienne... etc. Il définit aussi les protocoles à suivre lors des enquêtes sur les accidents aériens, protocoles qui sont respectés par les pays signataires de la Convention de Chicago.

Les principales missions de l'OACI sont les suivantes :

- exécuter les instructions de l'Assemblée ;

- informer l'Assemblée en lui fournissant des rapports ;
- nommer les différents comités et commissions ;
- gérer les finances ;
- élire son président pour trois(3) ans ;
- nommer son secrétaire général ;
- élaborer les normes et recommandations réglementant la navigation qui constituent les dix-huit (18) annexes techniques de la Convention de Chicago qu'il faut tenir à jour.

Il faut souligner que le Sénégal a, dès son accession à la souveraineté internationale, adhéré à la Convention de Chicago qui a créé l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

1.4.2. La Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC)

La CAFAC est un organisme autonome dont peuvent devenir membres les Etats africains membre de la Communauté Economique Africaine (CEA) ou de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA).

Au niveau africain, le Sénégal est membre de la CAFAC dont le siège se trouve à Dakar. C'est un organisme consultatif. Ses conclusions et recommandations sont soumises à l'acceptation de chacun des gouvernements intéressés.

La commission a pour objectifs :

- de fournir aux autorités de l'aviation civile dans les Etats membres, le cadre dans lequel ils pourront débattre et planifier toutes les mesures de coopération et de coordination nécessaires à leurs activités dans tous les domaines de l'aviation civile ;
- d'assurer la coordination, l'utilisation optimale et le développement ordonné des systèmes de transport aérien en Afrique.

La CAFAC, dans l'exercice de ses fonctions, travaille en consultation et en coopération étroite avec l'OUA, la CEA et l'OACI ou toute autre organisation internationale gouvernementale ou non gouvernementale dont les activités intéressent l'aviation civile.

1.4.3. Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)

L'ASECNA comprend aujourd'hui la France et dix-sept (17) Etats africains membres (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, République du Congo, Sénégal, Tchad, Togo).

Elle a été créée le 12 Décembre 1959 par une convention signée à Saint-Louis (Sénégal), remplacée par la convention signée à Dakar le 15 Octobre 1974.

Il fallait unir les capacités matérielles et humaines pour assurer la sécurité des aéronefs en déplacement dans l'espace aérien des États de L'AOF (l'Afrique Occidentale Française), de l'AEF (l'Afrique Équatoriale Française) et de Madagascar. Comme l'Afrique noire avait un déficit énorme en techniciens, ingénieurs et personnel qualifié pour la gestion des tâches dévolues à cette agence nouvellement créée, la France puissance coloniale s'y associait en fournissant un personnel technique qualifié.

Conformément à l'article 2 de la Convention de Dakar, l'Agence est chargée de la conception, de la réalisation et de la gestion des installations et services ayant pour objet la transmission des messages techniques et de trafic, le guidage des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique, aussi bien pour la circulation en route que pour l'approche et l'atterrissage sur les aéroports communautaires.

Le Sénégal fait partie à la Convention de Dakar qui régit l'ASECNA. Aussi, il a confié à cet organisme international de coopération technique la gestion des services de navigation aérienne. Cette gestion est directement assurée par la Représentation de l'ASECNA au Sénégal.

1.4.4. Association Internationale des Transporteurs Aériens

L'Association Internationale des Transporteurs Aériens ou « International Air Transport Association » (IATA en anglais) est une organisation commerciale internationale de sociétés de transport aérien (c'est-à-dire les compagnies aériennes).

Créées il y a soixante (60) ans par un groupe de compagnies (fondée à La Havane, à Cuba, en avril 1945), ces compagnies sont spécialement autorisées à consulter les prix entre elles par l'intermédiaire de cet organisme.

La mission de l'IATA est de représenter et de servir l'industrie du transport aérien. L'activité principale de l'IATA est la simplification des facturations entre compagnies aériennes et les agents de voyages.

Aujourd'hui, l'IATA représente quelques deux cent trente (230) compagnies aériennes qui assurent quatre vingt treize pour cent (93%) du trafic aérien international. Membre de l'IATA est ouvert aux compagnies aériennes exploitant des services réguliers et non réguliers, et couvre deux catégories:

Membres actifs, pour les compagnies aériennes opérant soit les services internationaux ou des services nationaux et internationaux ;

Les membres associés, pour les compagnies aériennes opérant des services intérieurs seulement.

L'IATA dispose beaucoup de bureaux dans le monde dont un à Dakar.

Il faut que signaler que notre compagnie nationale, Sénégal Airlines, à adhéré à cette Association.

1.5. Les entités administratives du secteur au niveau national

1.5.1. Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM)

Au niveau national, chaque Etat répartit les activités et les responsabilités relatives aux différents domaines de l'aviation civile (réglementation et contrôle, fourniture de services de navigation aérienne, gestion des aéroports, transport aérien, ... etc.).

Au Sénégal, le secteur de l'Aviation civile est placé sous la tutelle du Ministère des Infrastructures et des Transports qui définit les missions spécifiques aux diverses structures qui composent le secteur. C'est par décret n°2011-1055 du 28 Juillet 2011 que l'ANACIM a été créée. L'Agence est une personne morale de droit public, dotée d'une autonomie financière.

L'Agence, qui se substitue à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal (ANACS) et à l'Agence Nationale de la Météorologie du Sénégal (ANAMS), est placée sous la tutelle technique du Ministre chargé de l'Aviation civile et de la Météorologie et la tutelle financière du Ministre chargé des Finances. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) est chargée de la gestion du contrôle et de la réglementation des activités de l'aviation et de la météorologie du Sénégal.

Outre les attributions prévues par le Code de l'Aviation Civile, l'Agence est également chargée :

- de la promotion et de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile et de la météorologie ;
- de la négociation des accords bilatéraux et multilatéraux dans le cadre des habilitations et mandats conférés par l'Etat ;
- de l'élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile et la météorologie, conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et de l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) ;
- de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile, de météorologie et de transport aérien, en application des orientations prioritaires nationales ;
- du contrôle de l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par le Sénégal ;

- de la gestion du portefeuille des droits de trafic issu des accords aériens signés par l'Etat du Sénégal ;
- du contrôle de la sûreté et de la supervision de la sécurité de l'aviation civile ;
- de la coordination, de la supervision et du contrôle de l'ensemble des activités aéronautiques, aéroportuaires et météorologiques au Sénégal ainsi que du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans les domaines de l'aviation civile et de la météorologie ;
- du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté l'aviation civile et à la météorologie ;
- du suivi et de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile et de la météorologie ;
- de l'exploitation, de l'inspection et de la maintenance de l'ensemble des stations météorologiques y compris les postes pluviométriques répartis sur le territoire nationale ;
- de la coordination des opérations de recherche appliquée et de recherche fondamentale en matière de météorologie en mettant en place une base de données météorologiques et climatologiques ;
- de la satisfaction des besoins en assistance météorologique nécessaires à la sécurité maritime ;
- Au plan national ou international, selon les cas, l'Agence est membre de droit des Commissions, Comités, Assemblées et Conseils dont l'objet se rapporte à ses missions. L'Agence y est représentée par son Directeur Général ou par toute autre personne que celui-ci a désignée.
- L'Agence comprend deux (2) organes :
- le Conseil de surveillance ;
- le Directeur Général.

1.5.2. L'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS)

C'est par décret n°2008-460 du 09 Mai 2008 que l'ADS a été créée par le gouvernement du Sénégal. Ce décret stipule que l'agence est dotée de sa personnalité juridique propre et d'une autonomie financière qui lui permet de mener à bien ses différentes missions.

L'ADS en tant que gestionnaire des aéroports est chargée de la gestion technique et commerciale des aérodromes nationaux et internationaux du Sénégal.

Ainsi, la gestion des infrastructures repose sur les aspects suivants :

- promouvoir et développer les aérodromes nationaux et internationaux du Sénégal ;
- assurer la fourniture de service de navigation aérienne et de météorologie aéronautique conformément aux normes et pratiques recommandées par l'OACI et l'Organisation Mondiale de la Météorologie ;
- exploiter et assurer la maintenance des aérodromes du pays ;
- assurer la facturation, la collecte, le recouvrement et la répartition des redevances aéroportuaires ;
- réaliser toutes études tendant à une fiabilité et à une rentabilité des aéroports du Sénégal ;
- assurer le contrôle technique, la calibration des installations et équipements utilisés dans les aéroports du Sénégal ;
- aménager et louer des espaces nécessaires pour la fourniture de services aux passagers et au public au sein des aéroports tels que les commerces, parkings, tri-bagages, sûreté, stationnement des avions ...etc. ;
- fournir des produits et services de location immobilière, d'escale et des prestations annexes (enregistrement des passagers, traitement des bagages, assistance des avions en piste et transfert du fret) ;
- évaluer le trafic aérien ;
- gérer les engagements de l'Etat en matière de gestion d'aéroports.
- L'Agence est dotée de deux (2) organes : le Conseil d'orientation, organe de supervision et de contrôle et le Directeur Général, organe d'exécution.

L'ADS compte neuf (9) directions :

- Secrétariat Général ;
- Direction de l'Exploitation Aéroportuaire ;
- Direction Technique ;

- Direction des Ressources Humaines ;
- Direction Commerciale ;
- Contrôle de Gestion ;
- Coordonnateur Sûreté et Facilitation ;
- Audit interne ;
- Agence Comptable Principale

1.5.3. La Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar SENGHOR (HAALSS)

L a HAALSS est créée par le décret n° 2001 -743 du 01 Octobre 2001.C'est une structure qui est rattachée au Premier Ministre et elle exerce ses missions de façon indépendante sous le contrôle d'un Conseil de surveillance.

La Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor a pour mission d'assurer la sûreté des personnes, des biens et des aéronefs dans l'enceinte de la zone aéroportuaire. Elle veille en outre à un bon accueil des personnes fréquentant la zone aéroportuaire. Elle facilite le développement du trafic aérien. Elle participe, par la qualité de ses prestations, au développement du tourisme au Sénégal.

Les activités de la Haute Autorité sont précisées par une lettre de mission que lui adresse le Premier Ministre en liaison avec le Ministre de l'Equipeement et des Transports. La lettre de mission fixe des indicateurs de performance précis à la Haute Autorité. Ces indicateurs servent à l'évaluation de ses performances. La Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor est notamment chargée :

- de l'élaboration d'une première étude approfondie de la sûreté de l'Aéroport ;
- de la mise en œuvre des consignes de sûreté en relation avec les services compétents basés à l'Aéroport ;
- de la réalisation de toutes enquêtes, inspections et vérifications relatives aux problèmes de sûreté de l'Aéroport ;

- du suivi permanent de l'application des dispositions des manuels de sûreté, notamment en matière de tests de sûreté ;
- du suivi de l'application des recommandations issues des réunions des comités de sûreté et des inspections effectuées par les organismes compétents en matière de contrôle de la sûreté ;
- de la mise à jour et de l'application du programme de sûreté de l'Aéroport ;
- de la coordination, du point de vue de la sûreté, des activités du personnel de sûreté de l'Aéroport et des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
- de la formation des personnels responsables de la sûreté ;
- de la mise en place des mesures de sensibilisation de tous les usagers de l'Aéroport aux problèmes de sûreté de l'aviation civile ;
- de l'inspection des passagers et de leurs bagages ;
- de la définition des moyens d'intervention appropriés à mettre en place en cas de menace ;
- de la formulation de recommandations en matière de sûreté à prendre en compte dans les plans d'aménagement des installations aéroportuaires ;
- de la tenue à jour des procès verbaux de constats d'actes illicites touchant les activités de l'Aéroport ;
- de la délivrance des autorisations d'accès à l'Aéroport ;
- du contrôle des accès et de la circulation des personnes et des biens à l'intérieur des zones réservées de l'aérogare, sur tout le périmètre aéroportuaire et lors des opérations d'enregistrement, d'embarquement ou de débarquement ;
- de la mise en œuvre, d'une manière générale, des normes et pratiques recommandées par l'Organisation internationale de l'Aviation civile dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Chapitre 2 : La situation du trafic aérien 2011 au Sénégal

2.1. Les données chiffrées du trafic aérien

Le trafic aérien concerne le trafic des mouvements des aéronefs, le trafic des passagers ainsi que celui du fret effectué au niveau de l'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR de Dakar et dans les aéroports régionaux du Sénégal.

Pour le trafic aérien 2011, le Sénégal a enregistré 1 745 470 passagers, le trafic mouvements aéronefs est évalué à 39 423 et enfin celui du fret à 24 950 tonnes (voir partie annexes, tableau relatif au trafic aérien 2011 Sénégal.)

2.2. Etude du trafic aérien

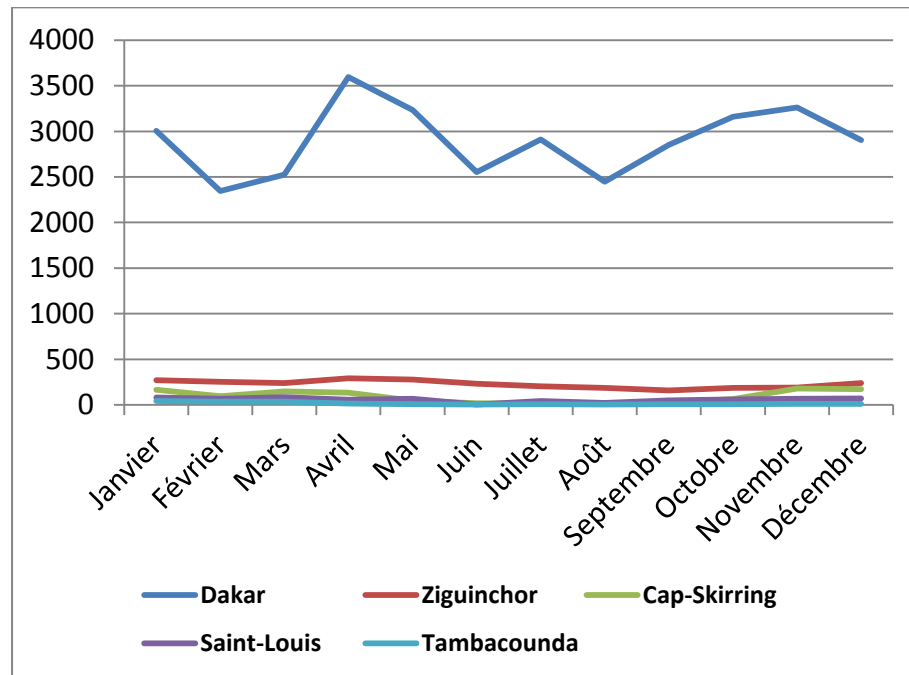
2.2.1. Le trafic mouvements aéronefs 2011 à l'Aéroport International LSS de Dakar et dans les aéroports régionaux

Tableau 1 : Trafic mouvements aéronefs 2011 à l'AILSS de Dakar et dans les aéroports régionaux

TRAFIC MOUVEMENTS AERONEFS 2011					
Période	Dakar	Ziguinchor	Cap-Skiring	Saint -Louis	Tambacounda
Janvier	3006	269	164	80	42
Février	2345	253	94	68	35
Mars	2523	238	146	85	34
Avril	3594	293	135	57	14
Mai	3233	276	45	66	6
Juin	2552	232	16	4	4
Juillet	2912	204	14	43	6
Août	2448	187	14	22	4
Septembre	2852	158	20	48	6
Octobre	3 161	186	65	58	6
Novembre	3 261	188	179	66	10
Décembre	2 905	238	171	70	12
Total	34 792	2 722	1 063	667	179

Source : Agence des Aéroports du Sénégal/Trafic Aérien 2011

Graphique 1 : Evolution du trafic mouvements aéronefs 2011



Source : Enquêtes 2011

Durant l'année 2011, nous avons remarqué que le trafic des mouvements des aéronefs est plus important à l'Aéroport International LSS avec notamment 34 792 mouvements représentant 88,25% du trafic total des mouvements. Cette évolution importante du trafic mouvements à l'Aéroport par rapport aux autres aéroports régionaux pourrait être expliquée par :

- les normes de sécurité et de sûreté édictées par l'OACI et respectées par l'Aéroport, obligeant les compagnies aériennes à vouloir augmenter leurs nombre de vols sur Dakar ;
- l'aéroport International LSS de Dakar constitue un hub permettant aux pays de la sous-région ou, même européens d'y transiter pour rallier les autres coins du monde ;
- Nous avons noté aussi que le trafic mouvements est important durant le mois d'avril 2011 correspondant à l'ouverture de la saison touristique au Sénégal. En effet, beaucoup d'avions embarquent ou débarquent des touristes internationaux à l'Aéroport de Dakar durant cette période.

La faible part du trafic des mouvements des avions dans les aéroports régionaux pourrait être justifiée par :

- leur non ouverture au trafic international ;
- Ziguinchor a enregistré 2722 mouvements et Cap-Skiring 1063 mouvements, représentant respectivement 6,90% et 2,69% du trafic total mouvements des aéronefs. En effet, ces aéroports régionaux ne reçoivent que les vols domestiques (vols de Sénégal Airlines et les vols privés).

Il faut souligner que l'aéroport de Cap-Skiring reçoit les vols d'Air Méditerranée surtout durant la haute saison touristique ;

- L'aéroport de Saint -Louis est fermé au trafic international depuis 2008, il ne reçoit que des vols privés, et domestiques effectués en général par Sénégalair ; cela s'est répercuté sur son faible part 664 mouvements d'aéronefs soit 1,69% sur le trafic total mouvements des avions.
- L'aéroport de Tambacounda ne reçoit que des avions de l'armée et ceux des autorités étatiques.

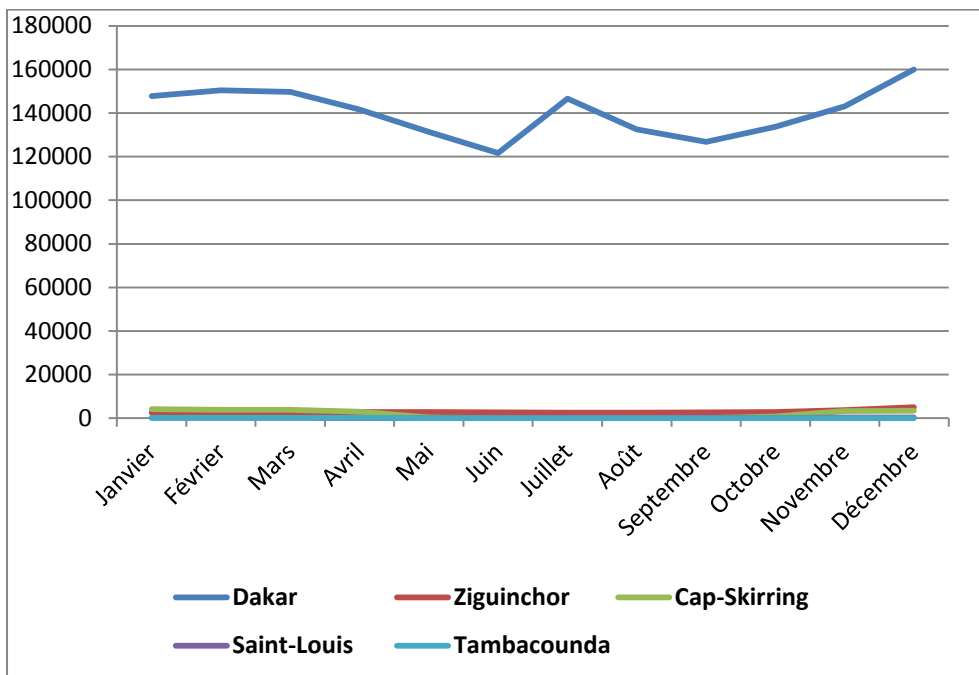
2.2.2. Le trafic passager 2011 à l'Aéroport International LSS de Dakar et dans les aéroports régionaux

Tableau 2 : Trafic passager 2011 à l'AILSS de Dakar et dans les aéroports régionaux

Trafic passager 2011					
Période	Dakar	Ziguinchor	Cap-Skiring	Saint -Louis	Tambacounda
Janvier	147773	2556	4092	243	131
Février	150387	2328	3917	223	163
Mars	149748	2523	3890	119	169
Avril	141706	2765	3025	96	133
Mai	131313	2817	340	9	8
Juin	121682	2663	18	39	39
Juillet	146568	2461	15	157	43
Août	132570	2462	16	21	2
Septembre	126727	2722	27	117	32
Octobre	133713	2886	804	48	4
Novembre	143144	3721	3185	298	79
Décembre	159980	5092	3361	253	47
Total	1 685 311	34 996	22 690	1 623	850

Source : Agence des Aéroports du Sénégal/Trafic Aérien 2011

Graphique 2 : Evolution du trafic passager 2011



Source : enquêtes 2011

Pour l'année 2011, l'aéroport international de Dakar occupe la première place en termes de trafic passager par rapport aux autres aéroports régionaux. En effet, l'aéroport a enregistré 1 685 311 passagers, représentant 96,54% du trafic total des passagers. Cela est dû :

- à sa position de hub pour presque tous les pays de la sous-région, et en général ceux de l'Afrique et de l'Europe ;
- aux nombreuses compagnies aériennes étrangères (régulières, charter et cargo) qui desservent l'aéroport International de Dakar ; Cependant, la baisse du trafic passager à l'Aéroport de Dakar dans le deuxième trimestre pourrait s'expliquer par :
 - la fermeture de la saison touristique durant cette période ;
 - l'arrêt des vols de Sénégal Airlines en Mauritanie ;
 - l'arrêt des vols d'Air Ivoire sur le Sénégal ;
 - la crise dans l'Afrique du Nord ainsi que la guerre en Lybie avec comme conséquence l'arrêt des vols de Afriqiyah Airways (compagnie libyenne) sur le Sénégal.

- Les Aéroports de Ziguinchor et Cap-Skiring occupent la deuxième et troisième place avec respectivement 34 996 passagers (soit 2% du trafic total passager au Sénégal) et 22 690 passagers (soit 1,29% du trafic total passager du Sénégal). Mais durant le premier trimestre 2011, le trafic passager à l'aéroport de Cap-Skiring est en hausse avec 11 899 passagers représentant 52,44% du trafic annuel de la localité par rapport à celui de Ziguinchor qui a enregistré 7 407 passagers soit 21,16% du trafic annuel de la région. Cette augmentation du trafic passager de Cap-Skiring pendant cette période est due à l'ouverture de la saison touristique coïncidant avec la desserte d'Air Méditerranée qui y débarque de nombreux touristes internationaux.
- Il faut aussi noter que le trafic passager est très faible dans les aéroports de Saint-Louis (1623 passagers) et de Tambacounda (850 passagers) car ils ne reçoivent que les passagers des vols domestiques.
- Cependant, le trafic passager à l'aéroport de Tambacounda est important durant la période de la chasse, de janvier à mars. Ceci s'est traduit par une évolution de son trafic durant cette période, représentant 54,47% du trafic annuel de la région.

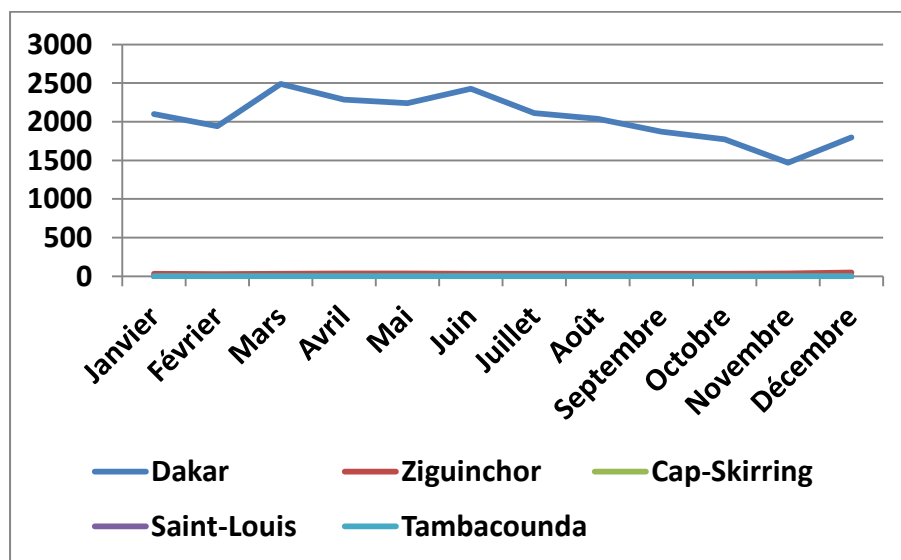
2.2.3. Le trafic fret 2011 à l'Aéroport International LSS de Dakar et dans les aéroports régionaux

Tableau 3 : Trafic fret 2011 à l'AILSS de Dakar et dans les aéroports régionaux

Trafic Fret 2011 en tonne					
Période	Dakar	Ziguinchor	Cap-Skiring	Saint -Louis	Tambacounda
Janvier	2098	32	0	0	0
Février	1942	27	0	0	0
Mars	2491	31	0	0	0
Avril	2285	36	0	0	0
Mai	2241	35	0	0	0
Juin	2426	34	0	0	0
Juillet	2114	32	0	0	0
Août	2038	32	0	0	0
Septembre	1870	33	0	0	0
Octobre	1771	33	0	0	0
Novembre	1468	36	0	0	0
Décembre	1797	48	0	0	0
Total	24 541	409	0	0	0

Source : Agence des Aéroports du Sénégal/Trafic Aérien 2011

Graphique 3 : Evolution du Trafic fret 2011



Source : enquêtes 2011

Le trafic du fret aérien de l'année 2011 est nul à Saint-Louis, Cap-Skiring, Tambacounda et très faible à Ziguinchor comparé à celui de Dakar.

Diverses raisons sont retenues :

- La desserte des compagnies étrangères cargo ne s'opère uniquement qu'à l'Aéroport Int.LSS de Dakar, c'est ce qui explique l'importance du trafic fret de l'aéroport de Dakar par rapport à ceux des aéroports régionaux ;
- La desserte de Sénégal Airlines cargo dans les aéroports régionaux n'est pas assez développée car c'est une compagnie novice qui a été créée qu'en Mai 2011 et elle n'exploite actuellement que les aéroports de Ziguinchor et Cap-Skiring ;
- La nullité du trafic fret dans les aéroports régionaux (Cap-Skiring, Tambacounda et Saint-Louis) est due à une dominance des autres modes de transport dans ces régions que sont : le transport maritime et le transport terrestre. En effet pour transporter leurs marchandises, la population préfère prendre le bateau ou même la voiture pour rallier les régions de Tambacounda, Saint –Louis ainsi que la ville de Cap-Skiring.

En définitive, l'étude du trafic aérien national de l'année 2011 montre :

- Le caractère non satisfaisant de la situation du trafic intérieur avec une desserte domestique moins développée ;
- Que l'aéroport de Dakar englobe la quasi-totalité du trafic national (mouvements d'aéronefs, trafics passager et trafic fret) d'où une nécessité de développer le trafic aérien dans les aéroports régionaux.

Chapitre 3 : les projets en cours

3.1. L'Aéroport International Blaise Diagne

3.1.1. Description du projet

L'Etat est entrain de construire un nouvel aéroport international « l'Aéroport International Blaise DIAGNE » sur le site de N'Dias, situé à quarante sept (47) km de Dakar en remplacement de l'actuel Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR de Yoff. Lancés en avril 2007, les travaux doivent s'achever en fin 2012 avec un retard de deux ans sur le calendrier initial en raison des contraintes techniques (modifications de spécifications, et conditions du sous-sol), financières (procédures des banques de développement) et sociales (déplacement des populations impactées).

3.1.2. Objectifs du projet

Le nouvel aéroport contribuera au désengorgement de la ville de Dakar et favorisera un meilleur aménagement du territoire en synergie avec la création de la Zone Economique Spéciale Intégrée. Il a pour ambition de faire du Sénégal un hub sous-régional de transport aérien de premier plan, tout en répondant aux meilleurs standards internationaux, tant sur le plan de la sûreté et de la sécurité que la qualité de service.

3.1.3. Mise en œuvre : AIBD et ses partenaires

En février 2006, la Société « Aéroport International Blaise DIAGNE Société Anonyme (AIBD SA) » a été créée. Elle est en charge du financement, de la construction, de l'exploitation et du développement du nouvel aéroport.

AIBD est liée à l'Etat du Sénégal par une convention et a autour d'elle des partenaires de classe mondiale.

Répartition du capital : 100% Etat après le rachat, intervenu en septembre 2007, des 55% détenus initialement par le privé.

Le Conseil d'administration est composé initialement de :

- Six (6) représentants de l'Etat dont le Président ;
- Cinq (5) représentants du privé.

Le Conseil d'administration d'AIBD SA est actuellement composé, depuis le 23 mars 2011, de neuf (09) administrateurs conformément aux règles de l'OHADA relatives aux sociétés anonymes. Ils représentent désormais tous l'Etat, soit directement, soit à travers ses Agences Nationales.

- Un gestionnaire de classe internationale : FRAPORT (Allemagne) a été sélectionnée par appel d'offres international pour assurer l'exploitation de la future plateforme et assister la société AIBD SA dans la validation du design définitif afin de prendre en compte ses préoccupations opérationnelles et de rentabilisation ;
- Un constructeur de premier ordre : L'Entreprise Saudi Ben Laden Group avec le cabinet d'Ingénierie Dar Al Handasah a été sélectionné également par appel d'offres international pour la réalisation du nouvel aéroport, à travers un contrat de type « clefs en main » ;
- Un cabinet d'ingénierie de renommée pour l'assistance technique à la maîtrise d'ouvrage (AMO) : Le Groupement STUDI International /SOFREAVIA (devenu EGIS AVIA /SACI (Tunisie/France/Sénégal) a été choisi pour assister AIBD SA dans la validation des études détaillées et assurer le suivi, la supervision et le contrôle des travaux de construction ;
- Des conseillers techniques et financiers d'envergure internationale : Le cabinet AECOM (ex TECSULT du Canada) renforce les capacités techniques d'AIBD SA pour les questions liées principalement à la gestion du projet.
- Le Cabinet aéronautique BAERA basé à Dakar fournit du personnel de renforcement sur le chantier.
- Le groupe BNP Paribas et la BMCE Capital (devenue BLACKPEARL FINANCES) assurent le rôle de conseillers financiers.

Ils sont complétés par le Cabinet juridique GIDE basé à Paris.

3.1.4. Aspects environnementaux et sociaux

L'étude d'impact environnemental et social a été validée par les instances nationales compétentes (certificat de conformité) et par les banques du projet.

L'un des volets importants du plan de réinstallation révisé et conforme aux normes des banques est la construction d'un site entièrement viabilisé (voirie, réseau d'adduction d'eau potable, réseau de drainage des eaux pluviales, électricité) et aménagé pour le relogement des populations à déplacer. Trois cent (300) maisons, sur des parcelles de 400m², sont déjà en construction.

Par ailleurs, la construction des équipements collectifs (écoles, lieux de culte, poste de santé, terrains de football,...etc.) sur le site démarrera bientôt.

D'autres études complémentaires sont aussi en cours, dont celle sur la dynamique économique autour de l'aéroport et son impact ainsi que celle sur le schéma directeur de la zone aéroportuaire.

Il existe des projets de constructions d'aéroports (Touba, Tabor et Fatick) et d'aérodromes (Massorah, Madian Gouns et Ficela).

Le Sénégal est desservi par les plus grandes compagnies aériennes avec des liaisons directes vers les capitales des continents américain, européen, asiatique, du Moyen-Orient et vers le reste de l'Afrique. En effet, les différentes compagnies désignées lors des consultations aéronautiques pour assurer la desserte aérienne au Sénégal appliquent la règle de l'équilibre des fréquences et des capacités contenues dans les accords aériens (cf. : le tableau suivant).

L'analyse de la desserte des compagnies aériennes au Sénégal montre d'une part :

- l'étude des données statistiques des compagnies aériennes ;
- l'impact positif de la desserte des compagnies aériennes au Sénégal ;

Et d'autre part, elle décèle aussi les contraintes ou difficultés que rencontrent les compagnies pour desservir le Sénégal.

Le tableau suivant représente le nombre de vols hebdomadaire accordés aux compagnies étrangères par l'ANACIM pour la période d'été 2012¹³(Mars 2012 à Octobre 2012).

¹³ **IATA** : fixe deux saisons durant l'année : **saison été** : allant du mois de mars au mois d'octobre ; et celle allant d'octobre à Mars dénommée **saison hiver**. Durant ces deux périodes, les compagnies aériennes étrangères doivent soumettre leurs programmes de vols à l'autorité compétente en vue d'être approuvés. Au Sénégal, c'est **l'ANACIM**, par le biais de la Direction du Transport Aérien et de l'Exploitation Technique (DTAET) qui approuve les programmes de vols des compagnies aériennes.

Tableau 4 : Nombre de vols hebdomadaires accordés par l'ANACIM aux compagnies aériennes étrangères

Compagnies aériennes régulières	Nombre de vols accordés par semaine sur le Sénégal	Types d'appareils utilisés	Capacité en sièges
Air France	7	B777-200	247
Air Burkina	4	MD87	98
Air Algérie	5	B737-800	162
SN Air Mali	7	MD87	99
ARI Wing of Nigeria	7	B737-800/CRJ-900	126 /74
Bruxelles Airlines	4	A330-300	284
Delta Airlines	3	B757-231W	170
Emirates	4	A330-200/A340/B777	233
Ethiopien Airlines	4	B752/B763	160/214
Turks Airlines	3	B737-800/B737-900	155 /151
Iberia	7	A321/A320/A319/A340	200
Air Europa	1	B737-800	186
Kenya Airways	7	B737-700/B737-800	116/145
Meridian Fly	2	B737-800	186
Royal Air Maroc	7	B767/A321/B738	236/213/171
South African Airways	14	A340	236
TACV	7		
Tap Portugal	7	A330/A321	258
Tunis Air	5	A320	158
Air Nigéria	9	B737-300	118
Mauritania Airlines	5	B737-500/B737-700	104/114
Compagnies charter	Nombre de vols accordés par semaine	Types d'appareils utilisés	Capacité en sièges
Air Méditerranée	15 rotations	A320-200/A321-100/A321-200/B737-500	180/220/220/131
Corsair	2	B747-400/A330-200	582 /323
Aigle Azur	5	A320	
Compagnies Cargo	Nombre de vols accordés par semaine	Types d'appareils utilisés	Capacité en tonnes
Air France Cargo	7	B777-200/300	Utilisation des soutes des vols passagers
Emirates Cargo	8	B747-F/B777 F	115 tonnes/100 tonnes
Lufthansa Cargo	16	M1F	95 tonnes

Source : ANACIM

Chapitre 1 : l'étude des données statistiques des compagnies aériennes

L'étude porte uniquement sur les données de l'année 2011 car les données de l'année en cours des compagnies aériennes ne sont pas encore disponibles, et en outre Sénégal Airlines a débuté ses vols en Janvier 2011 ce qui nous permettra de faire une comparaison entre les statistiques de notre compagnie nationale et les autres compagnies étrangères.

1.1. La compagnie nationale Sénégal Airlines

- Pour l'année 2011, la compagnie nationale Sénégal Airlines a totalisé **193 379** passagers représentant le nombre total de passagers embarqués et débarqués, et **579** tonnes représentant le poids total cargo importé et exporté.

Les statistiques sont réparties comme suit :

Tableau 5 : Statistiques passagers et cargo 2011 de Sénégal Airlines

compagnie aérienne	Nombre de vols	Nombre de passagers à l'arrivée à L'AILSS	Nombre de passagers au départ à l'AILSS	Total passagers	Cargo (en tonne) à l'arrivée à l'AILSS	Cargo (en tonne) au départ à l'AILSS	Total Cargo (en tonnes)
Sénégal Airlines	2123	97 480	95 899	193 379	199	380	579

Source : AHS SENEGAL Statistiques 2011

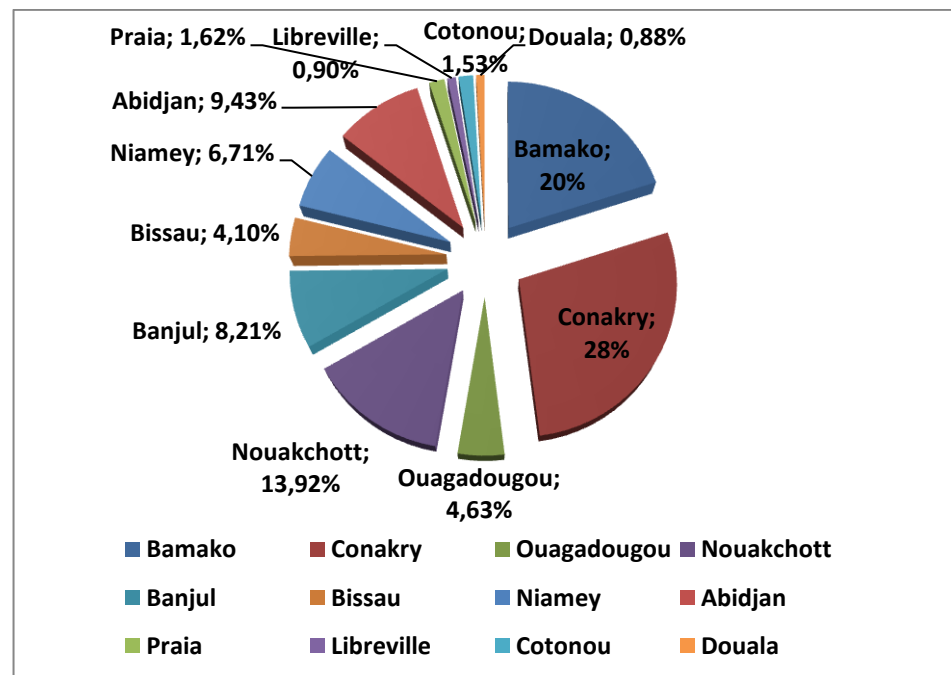
- Nous avons aussi le trafic passager sous-régional de Sénégal Airlines effectué durant la période de Janvier 2011 à Octobre 2011, représenté par le tableau et par le graphique suivant :

Tableau 6: Trafic passager de Sénégal Airlines dans la sous –région de Janvier à Octobre 2011

Capitales desservies	Nombre de passagers l'arrivée	de à	Nombre de passagers départ	de au	Total Passagers	Part en %
Bamako	12 632		11 655		24 287	20%
Conakry	18 278		16 684		34 962	28%
Ouagadougou	2 876		2 839		5 715	4,63%
Nouakchott	8 848		8 323		17 171	13,92
Banjul	5 758		4 371		10 129	8,21%
Bissau	2 606		2 457		5 063	4,10%
Niamey	4 388		3 890		8 278	6,71%
Abidjan	5 619		6 017		11 636	9,43%
Praia	1 134		865		1 999	1,62%
Libreville	635		476		1 111	0,90
Cotonou	1 068		831		1 899	1,53%
Douala	567		523		1 090	0,88
Total	64 409		58 931		123 340	100%

Source : Sénégal Airlines 2011

Graphique 4 -SENEGAL AIRLINES : Répartition en % du trafic passager dans la sous-région de Janvier 2011 à Octobre 2011



Source : enquêtes 2011

De Janvier 2011 à Octobre 2011, Conakry occupe la première place (28%) sur le total des passagers embarqués et débarqués par Sénégal Airlines dans la sous-région. Cela pourrait s'expliquer par la crise politique qui avait secoué la Guinée Conakry, obligeant la population à s'exiler.

Aussi, la Guinée Conakry ne possède pas encore une compagnie nationale qui peut concurrencer Sénégal Airlines sur l'axe Conakry- Dakar-Conakry.

1.2. Les compagnies régulières

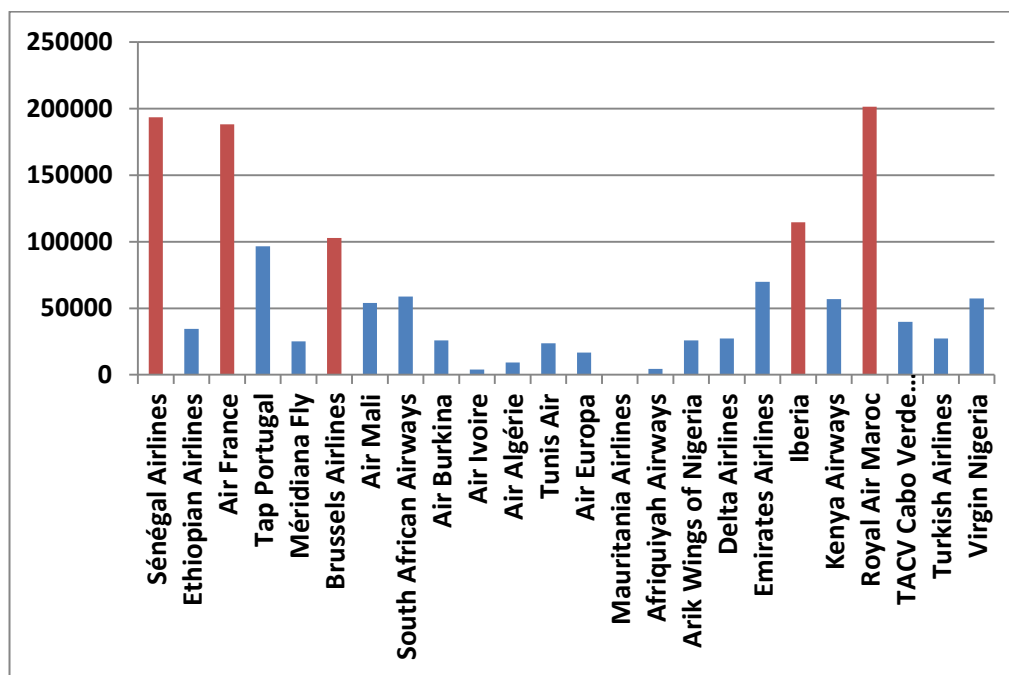
Le tableau suivant représente le nombre total de passagers embarqués et débarqués à l'Aéroport de Dakar durant l'année 2011 par les compagnies régulières qui desservent le Sénégal.

**Tableau 7 : Le total des passagers des compagnies régulières pour
l'année 2011**

Compagnies régulières	Total Passagers 2011 (Arrivées+Départs)	Part en %
Sénégal Airlines	193 379	15%
Ethiopian Airlines	34 538	3%
Air France	188 287	15%
Tap Portugal	96 602	8%
Méridiana Fly	25 016	2%
Brussels Airlines	102 695	8%
Air Mali	53 889	4%
South African Airways	58 843	5%
Air Burkina	25 781	2%
Air Ivoire	3 936	0%
Air Algérie	9 290	1%
Tunis Air	23 601	2%
Air Europa	16 772	1%
Mauritania Airlines	711	0%
Afriqiyah Airways	4 317	0%
Arik Wings of Nigeria	25 919	2%
Delta Airlines	27 229	2%
Emirates Airlines	69 769	6%
Iberia	114 502	9%
Kenya Airways	56 756	4%
Royal Air Maroc	201 452	16%
TACV Cabo Verde Airlines	39 834	3%
Turkish Airlines	27 278	2%
Virgin Nigeria	57 428	5%
TOTAL	1 264 445	

Sources : Statistiques 2011 AHS et SHS

Graphique 5- COMPAGNIES REGULIERES : Répartition des passagers par compagnie (arrivées+Départs) année 2011



Source : enquêtes 2011

Pour l'année 2011, parmi toutes les compagnies régulières qui desservent l'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR, le Royal Air Maroc occupe la première place sur le total des passagers embarqués et débarqués au niveau de l'Aéroport Int.LSS de Dakar.

En effet, la compagnie a desservi au Sénégal 201 452 passagers soit 16% du trafic total passager des compagnies régulières, suivie de Sénégal Airlines et d'Air France avec respectivement 193 379 et 188 287 passagers soit 15% du total passager des compagnies régulières.

Nous avons constaté que Sénégal Airlines et qu'Air France ont les mêmes taux représentatifs (15%) pour les passagers embarqués et débarqués à L'AILSS (voir tableau 7 et graphique 5 concernant les passagers des compagnies régulières).

- Ce qui met en exergue la place importante de Sénégal Airlines au niveau du trafic domestique et sous -régional ;

- Ce qui nécessite l'ouverture des lignes internationales par la compagnie afin qu'elle puisse desservir l'Europe, l'Asie et l'Amérique et prendre sa part du trafic international.

La part importante du trafic passager de la Royal Air Maroc (16%) par rapport à celles des autres compagnies régulières pourrait s'expliquer par :

- Les relations séculaires qui existent entre les deux pays ;
- De la forte présence des hommes d'affaires, commerçants dans les deux pays ;
- L'Aéroport de Dakar qui constitue un hub dans la sous région, permet aux voyageurs de rallier l'Europe, les Etats-Unis ou l'Asie via le Maroc.

La faible part du trafic passager des compagnies suivantes s'explique :

- Pour Air Ivoire et Afriqiyah Airways : leurs dessertes sur le Sénégal sont suspendues respectivement depuis les mois Février 2011 et Mars 2011 pour des raisons sociales et politiques vécues dans leurs pays. Jusqu'à ce jour, leurs activités aériennes ne sont pas encore reprises sur le Sénégal ;
- Quant à Mauritania Airlines, elle avait arrêté la desserte depuis Janvier 2011 car elle devait se restructurer. Et la compagnie a repris ses activités sur le Sénégal depuis Octobre 2011.

1.3. Les compagnies charter

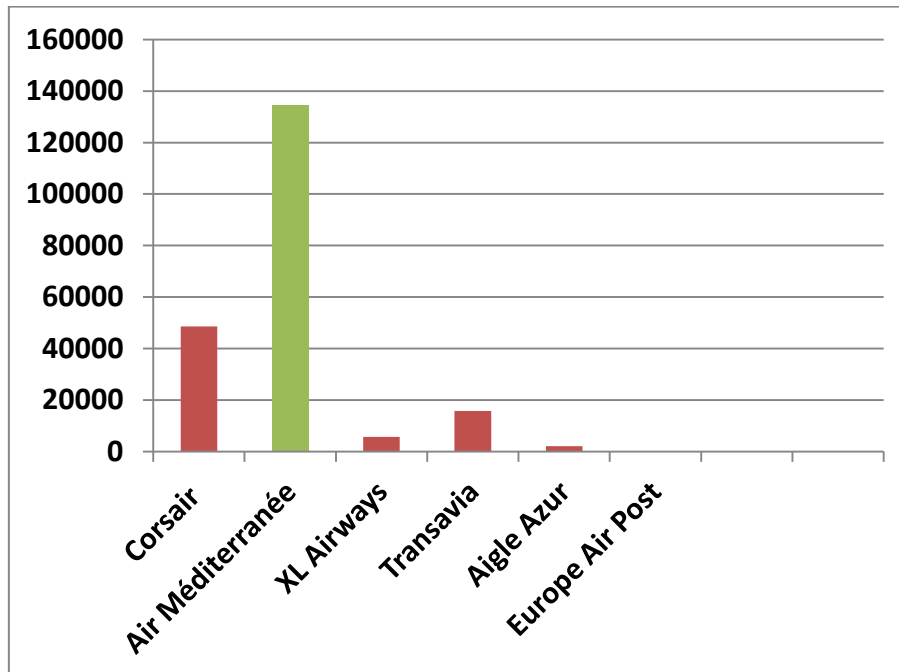
Le tableau ci-après représente le nombre total de passagers embarqués et débarqués à l'Aéroport LSS de Dakar par les compagnies charter durant l'année 2011.

Tableau 8 : Le total des passagers des compagnies charter année 2011

Compagnies Charter	Total Passagers 2011 (arrivées+départs)	Part en %
Corsair	48 655	24%
Air Méditerranée	134 363	65%
XL Airways	5 692	3%
Transavia	15 744	7%
Aigle Azur	2 111	1%
Europe Air Post	145	0%
Total	206710	100%

Sources : Statistiques 2011 AHS et SHS

**Graphique 6-Compagnies charter : Part des passagers par compagnie
année 2011 (arrivées+ départs)**



Source : enquêtes 2011

Parmi les compagnies charter qui desservent l'Aéroport Int. Léopold Sédar SENGHOR de Dakar, Air Méditerranée occupe la première place sur le total des passagers embarqués et débarqués. En effet pour l'année 2011, la compagnie a transporté 134 363 passagers représentant 65% du total des passagers des compagnies charter. Ce nombre important de passagers transportés par Air Méditerranée pourrait s'expliquer par :

- par le nombre important de rotations de vols effectuées par la compagnie sur le Sénégal ;
- les autorisations exceptionnelles de prises de passagers au départ du Sénégal accordées à la compagnie par l'ANACIM ;

1.4. Les compagnies cargo

L'étude de ces compagnies concerne essentiellement les données des compagnies Emirates Cargo, Lufthansa Cargo, Air France Cargo puisque ce sont ces principales compagnies cargo étrangères qui desservent le Sénégal. Nous avons aussi les statistiques de Sénégal Airlines cargo afin de faire une

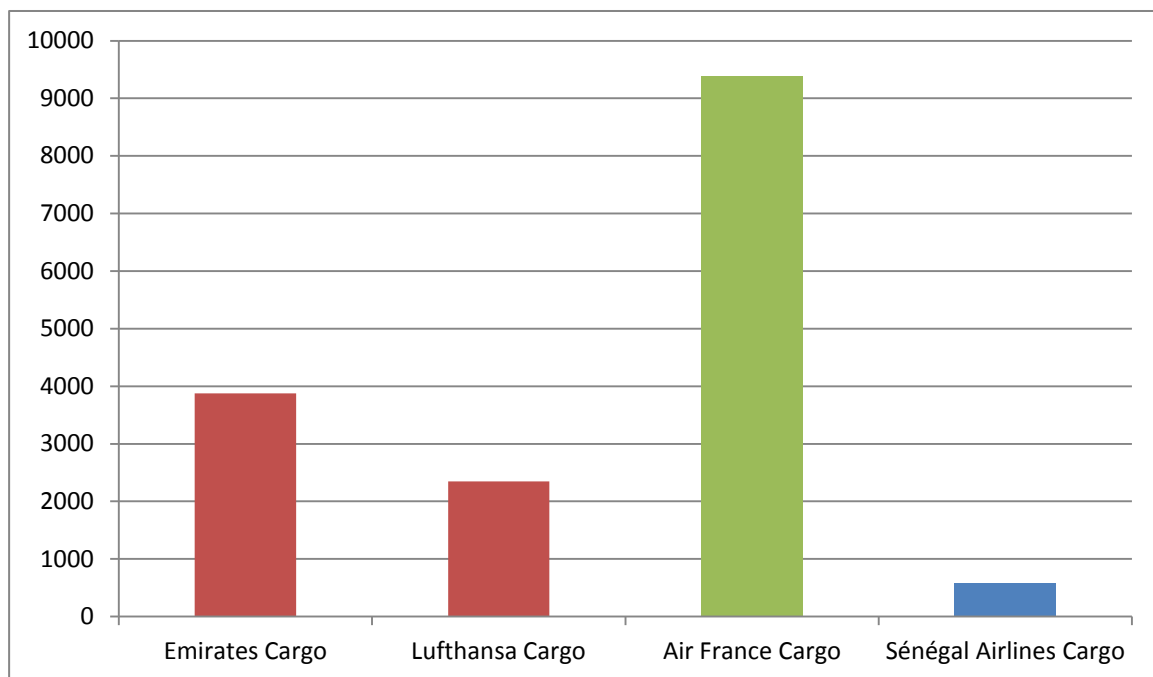
comparaison entre les données statistiques de la compagnie nationale cargo et celles des autres compagnies étrangères cargo.

Tableau 9 : Les compagnies cargo : cargo total 2011

Compagnies cargo	Cargo exporté 2011(tonnes)	Cargo Importé 2011 (tonnes)	Total 2011(tonnes) Cargo
Emirates Cargo	1 308	2 569	3 877
Lufthansa Cargo	769	1 581	2 350
Air France Cargo	4 812	4 577	9 389
Sénégal Airlines cargo	199	380	579
Total	7 088	9 107	16 195

Sources : Emirates Cargo/Lufthansa cargo/Air France cargo/Sénégal Airlines cargo

Graphique7-Compagnies Cargo : Répartition du cargo par compagnie année 2011



Source : enquêtes 2011

Air France cargo occupe la première place parmi les compagnies cargo qui desservent notre pays. En effet, le cargo total (importé et exporté) transporté par la compagnie durant l'année 2011 au Sénégal est estimé à 9 389 tonnes soit 58% du trafic total des compagnies cargo. Cela peut s'expliquer que le

Sénégal est le principal fournisseur de la France concernant les exportations des produits frais (poissons), des produits halieutiques, des fruits et légumes.

Emirates cargo vient en seconde place avec 3877 tonnes, représentant 24% du trafic total des compagnies Cargo. Il faut noter que le commerce s'est beaucoup développé durant ces dernières années à Dubaï qui est une destination très prisée par les sénégalais.

Au Sénégal, la majeure partie du cargo d'Emirates est composée essentiellement à l'import le fret des commerçants sénégalais et ceux qui sont établis dans la sous-région, et à l'export les produits frais tels que le poisson.

Après Lufthansa cargo qui occupe la troisième position, Sénégal Airlines cargo vient en dernière position avec 579 tonnes de cargo transporté représentant 3,57% du cargo total. Cette faible part de la compagnie peut s'expliquer pour différentes raisons:

- C'est une compagnie novice qui a débuté ses activités que durant le mois de mai 2011 ;
- Actuellement la desserte domestique de la compagnie est moins développée car elle n'exploite que les lignes Ziguinchor et Cap-Skiring ;
- Même si elle desserve les pays de la sous-région sauf le Togo, elle est concurrencée par les compagnies cargo européennes et africaines sur les mêmes lignes desservies.

En définitive, l'étude des données statistiques 2011 montre la part importante des compagnies aériennes étrangères sur le trafic effectué à l'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR.

Chapitre 2 :l'impact positif de la desserte des compagnies aériennes au Sénégal

2.1. Sur l'économie

2.1.1. Les exportations par voie aérienne

La croissance du fret aérien dépend essentiellement de l'évolution du commerce extérieur, et en particulier des exportations des produits frais (produits halieutiques, fruits et légumes). Les exportations aériennes sénégalaises, effectuées principalement par les compagnies aériennes cargo, sont destinées pour la plus part aux marchés internationaux et elles portent essentiellement sur les poissons frais, les produits halieutiques, les fruits et légumes saisonniers.

Les principales destinations sont :

- En Afrique : le Mali, le Burkina, le Maroc...etc. ;
- En Europe : la France, l'Espagne, l'Angleterre, la Hollande l'Italie, la Belgique, l'Allemagne...etc. ;
- En Asie : Japon, Chine, Emirats Arabe Unis...etc. ;
- Amérique : Etats Unis, Canada ...etc.

-Les exportations des fruits et légumes (tomates, oignons pastèques, melons, maïs doux, haricots verts, mangues) effectuées par voie aérienne représentent 5%¹⁴ de toutes les exportations faites par les voies de transport (terre, air, mer).

Le tableau suivant représente le poids total des exportations des fruits et légumes effectuées à l'AILSS. Ces produits sont contrôlés par le poste phytosanitaire de l'AILSS :

¹⁴ Source :Fondation Origine Sénégal/Fruits & Légumes-Aéroport LSS de Dakar

Tableau 10 : Le poids total des exportations des fruits et légumes de novembre 2011 en Avril 2012

Etablissement	Nature	Poids (tonnes) exporté de Novembre 2011 à Mars 2012	Poids (tonnes) exporté Avril 2012	Cumul poids (tonnes) exporté	Destination
Van OERS	Haricots Verts (HV)	1340	406,28	1746,28	Hollande
MINAM	HV	272,86	11	283,86	France
GPE	HV	114,41		114,41	Anvers
Soleil Vert	HV	442,19	72,81	515	France/Hollande
SEPAM	HV	54,55		54,55	France/Hollande
SAFINA	HV	97,48		97,48	France/Hollande
African Tropical	HV	8,4		8,4	Espagne
Agronégoce	HV	64,77		64,77	Italie
ANS	HV	38,5	7,77	46,27	France
SARL K&B Agro	HV	8,89		8,89	France
Agri Com	HV	61,38		61,38	Bruxelles /Espagne
African Label	Gombo	5,59	3,68	9,27	France
Ets Ismîla DIOUF	Gombo	2		2	France
Gie Cocolo	Gombo	1,31		1,31	France
SEMAF	Maïs doux	557,22	224	781,22	Angleterre
SEA	Maïs doux		39,12	39,12	Angleterre
Prim Fresh SN	Maïs doux	6,84		6,84	Angleterre
Van OERS	Melon	34,25	14,31	48,56	Hollande
Soleil Vert	Melon	20,02	16,84	36,86	France
PRODUMEL	Melon	580,6	65,48	646,08	Espagne
SOLDIVE	Melon	6,52		6,52	France
E3 LOTHIS	Melon		18,91	18,91	France
Van OERS	Oignon	3,56		3,56	Hollande
Van OERS	Tomate	44,59	48,67	93,26	Hollande
PRODUMEL	Pastèque		103,62	103,62	Espagne
Touba Fruits	Pastèque	24,48		24,48	Espagne
GIE Cocolo	Diawatou	0,8		0,8	France
Ets Ismîla DIOUF	Aubergine	0,83		0,83	France
Total		3792,04	1032,49	4824,53	

Source : Direction de la Protection des Végétaux /Division Législation et Quarantaine/Poste contrôle phytosanitaire AILSS de Dakar.

Le tableau montre que pour la période de Novembre 2011 à Avril 2012, le Sénégal a exporté par voie aérienne **4824,53 tonnes** de fruits et légumes et que la principale destination reste l'Union Européenne qui reçoit au moins 90 % des exportations effectuées.

-Les poissons frais occupent une place importante dans les exportations effectuées à l'Aéroport International LSS. En moyenne, 6600¹⁵ tonnes de poissons frais sont exportés chaque année par avion du Sénégal vers l'Europe, principalement la France, pour une valeur commerciale de quarante (40 000 000) millions d'euros ;

Le tableau ci-après représente une synthèse globale des exportations des produits halieutiques effectuées à l'Aéroport LSS de Dakar.

**Tableau 11: Synthèse globale des exportations des produits halieutiques
années 2009 et 2010**

Années	Destinations	Frais (en tonnes)	Vivant (en tonnes)
2009	Afrique	10,94	0,18
	Amérique	33,54	0,00
	Asie	523,18	0,20
	Europe sauf Union Européenne	21,46	0,00
	Union européenne	6520,30	25,43
	Total Général 2009	7109,42	25,81
	Rappel 2008	6296,67	19,87
	Variation en %	12,91	29,89
2010	Destinations	Frais	Vivant
	Afrique	31,08	0,00
	Amérique	73,81	0,63
	Asie	537,23	1,54
	Europe sauf Union Européenne	8,34	
	Union européenne	4856,66	12,47
	Total Général 2010	5507,12	14,64
	Rappel 2009	7109,42	25,81
	Variation en %	-22,54	-43,21

Source : Service Pêche de l'Aéroport LSS de Dakar

Le tableau montre que le continent européen (les pays membres de l'Union Européenne) reste la première destination des exportations sénégalaises de produits halieutiques qui sont ressorties à 81 milliards, représentant 70% de leur valeur totale, au titre de l'année 2010 selon l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie(ANSD). Malgré une augmentation de

¹⁵ Extrait dans l'article de Marie Laure JOSSELIN « les Exportations de poissons sénégalais bloquées par l'arrêt du fret aérien » paru le 20 Avril 2010 sur le site Web Marché Tropicaux et Méditerranéens.

7135,23 tonnes (frais+vivant) des exportations de produits halieutiques pour l'année 2009, nous notons cependant pour 2010 une baisse de 5521,76 tonnes (frais+vivant) représentant -65,75%.

2.1.2. Le tourisme

L'industrie du tourisme est devenue l'une des toutes premières activités économiques de par sa contribution au Produit Intérieur Brut mondial (PIB) à (11%), le nombre d'emplois créés (plus de 200 millions)¹⁶ et la richesse annuelle générée (plus de 730 milliards de Dollars US en 2007)¹⁷ avec des arrivées de touristes estimées à 900 millions d'arrivées en 2007 ; le tourisme mondial devrait enregistrer près de 1,6 milliards d'arrivées à l'horizon 2020, selon les statistiques 2008 de l'OMT. Pour l'année 2011, le Sénégal a enregistré 449 954¹⁸ d'entrées de touristes. L'impact positif de la desserte des compagnies aériennes sur le tourisme au Sénégal se traduit notamment par :

- L'ouverture des lignes aériennes domestiques par la Compagnie Sénégal Airlines. En effet, la Compagnie a ouvert les lignes Dakar-Ziguinchor et Dakar -Skirring avec un appareil de type ATR-42500 d'une capacité de quarante-six (46) sièges .Cette desserte quotidienne participe non seulement au désenclavement de la Casamance par voie aérienne, mais marque aussi à l'envol du secteur touristique dans la région qui était jusque là confrontée à beaucoup de difficultés depuis la faillite de la compagnie Air Sénégal International (ASI) ;
- A l'exception des lignes Dakar-Ziguinchor et Dakar-Cap Skirring desservies par Sénégal Airlines, les lignes intérieures sont exploitées par la compagnie Sénégal Air ce qui désenclave les régions et capte ainsi une part importante du tourisme sénégalais ;

¹⁶ Selon l'OMT (Organisation Mondiale du Tourisme) : Statistiques 2007

¹⁷ Selon l'OMT (Organisation Mondiale du Tourisme) : Statistiques 2007

¹⁸ Source : Ministère de l'Artisanat, du Tourisme et des relations avec le secteur Privé et le secteur Informel/Direction des Etudes et de la planification Touristique/Division des Statistiques (MATRSPSI/DEPT/DS)

- Des dérogations sont accordées par l'autorité de l'aviation civile du Sénégal (ANACIM) aux compagnies charter, pourvoyeurs de touristes, qui sollicitent des autorisations exceptionnelles de prise de trafic passagers au départ du Sénégal. Ces dérogations sont assujetties au paiement de redevance de dix mille (10 000) francs CFA par passager.
- L'Aéroport LSS de Dakar est un pôle d'entrée de tous les voyageurs dont leurs motifs de leurs voyageurs peuvent porter sur les loisirs, les conférences, le pèlerinage, la santé, la famille. Pour illustrer cela, le tableau et le graphique ci-dessous représentent la répartition des entrées des voyageurs à l'Aéroport International LSS pour l'année 2011.

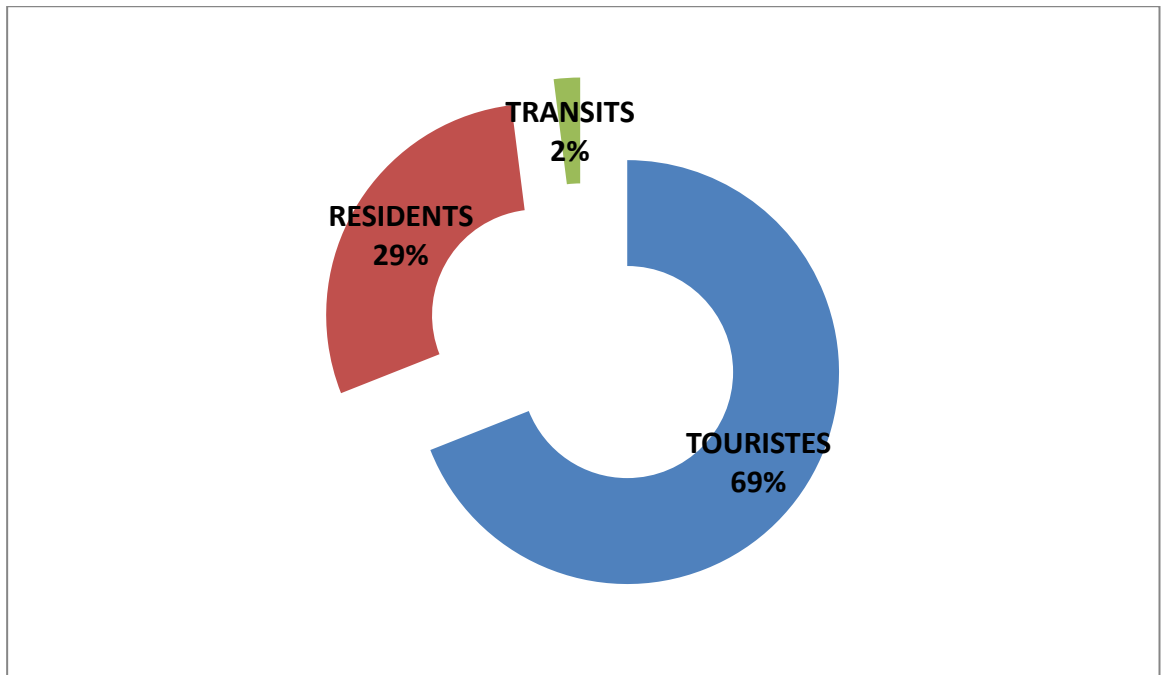
Tableau 12: Répartition des entrées des voyageurs à l'Aéroport LSS de Dakar durant l'année 2011

MOIS	Résidents	Transit	Touristes	Total	Diaspora
Janvier 2011	20 676	1 097	52 129	73 902	6 065
Février 2011	11 806	719	43 471	55 996	2 754
Mars 2011	10 546	632	35 064	46 242	1 893
Total 1^{er} trimestre 2011	43 028	2 448	130 664	176 140	10 712
Variation (2011/2010)	1,4%	-24,4%	11,6%	8,2%	3,2%
Avril 2011	12 004	1 302	35 744	49 050	2 239
Mai 2011	14 597	1 423	31 390	47 410	2 171
Juin 2011	14 854	1 296	33 762	49 912	3 920
Total 2^{ème} trimestre 2011	41 455	4 021	100 896	146 372	8 330
Variation (2011 /2010)	-6,3%	-8,2%	-3,3%	-4,3%	-6,5%
Juillet 2011	15 986	1 007	38 804	55 797	5 283
Août 2011	16 157	655	25 008	41 820	3 502
Septembre 2011	18 767	667	23 892	43 326	2 360
Total 3^{ème} trimestre	50 910	2 329	87 704	140 943	11 145
Variation (2011 /2010)	-18,3%	-33,7%	-16,2%	-17,4%	-16,9%
Octobre 2011	19 387	643	37 587	57 617	3 237
Novembre 2011	20 423	1 215	44 904	66 542	5 642
Décembre 2011	18 676	1 217	48 199	68 092	5 894
Total 4^{ème} trimestre 2011	58 486	3 075	130 690	192 251	14 776
Variation (2011 /2010)	-17,8%	-23,0%	-21,4%	-20,3%	-43,6%
Total Année 2011	193 879	11 873	449 954	655 706	44 963
Total Année 2010	220 157	15 127	492 261	727 545	58 879
Variation	-11,94%	-21,51%	-8,59%	-9,87%	-23,63%
Part relative (Année 2011)	29,57%	1,81%	68,62%	100,00%	6,86%

Source : MATRSPSI/DEPT/DS 2011

L'analyse par trimestre montre que les intensités des flux touristiques les plus importantes sont enregistrées au premier et quatrième trimestre avec respectivement 130 664 et 130 690 entrées.

Graphique 8 : Répartition des entrées des voyageurs à l'Aéroport LSS de Dakar durant l'année 2011



Source : MATRSPSI/DEPT/DS

Ce graphique montre la part importante des touristes (69%) qui sont arrivés à l'Aéroport International LSS par rapport aux autres voyageurs durant l'année 2011.

- Nombreux sont les touristes internationaux, qui prennent des compagnies charter comme Corsair, Air Méditerranée, Aigle Azur pour venir à Dakar. La plus part de ces touristes internationaux sont des français occupant la première place du classement des entrées des non résidents comme le montre le tableau suivant.

Tableau 13 : Entrées des touristes par nationalité à l'Aéroport LSS au cours de l'année 2011

Nationalité	Année 2010	Année 2011	Variation
Français	205 114	194 892	-4,98%
Sénégalais de la diaspora	58 879	44 963	-23,63%
Belges	14 400	14 343	-0,40%
USA	19 958	18 366	-7,98%
Italiens	11 603	10 960	-5,54%
Espagnols	14 503	13 135	-9,43%
Guinéens	15 327	13 269	-13,43%
Maliens	11 919	10 746	-9,84%
Mauritaniens	8 139	6 773	-16,78%
Nigériens	12 595	10 252	-18,60%
Ivoiriens	9 981	8 975	-10,08%
Autres Africains	56 662	57 975	2,32%
Autres Européens	25 704	23 878	-7,10%
Reste du Monde	27 477	21 427	-22,02%
Total	492 261	449 954	-8,59%

Source : MATRSPSI/DEPT/DS

L'Aéroport International LSS de Dakar a accueilli pour l'année 2011, 194 892 touristes français représentant une part de marché de 43,31% des entrées des non résidents malgré une baisse de 04,98% par rapport à 2010.

- Le tourisme est générateur d'emplois dans le secteur informel : à l'intérieur de l'aérogare de l'Aéroport LSS, il existe des restaurants, du commerce (duty –free shops¹⁹, boutiques d'objets d'art, antiquaires et autres), des boutiques de change dont la majeure partie de leurs clientèles passagers sont des touristes internationaux débarquant ou embarquant à l'Aéroport LSS. Ces activités participent favorablement à l'entrée des devises, augmentant ainsi le Produit Intérieur Brut (PIB) du Sénégal.

2.2. A l'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR

2.2.1. Les travaux de réaménagement

¹⁹ Boutiques sous douane des aéroports où l'on peut acheter au départ divers produits hors taxes.

Pour l'année 2012 d'importants travaux de réaménagements ont été effectués à la zone arrivée de l'Aéroport International LSS de Dakar. Il s'agit :

- D'une nouvelle aire de livraison bagages qui permet aux passagers de récupérer rapidement leurs bagages diminuant ainsi le temps d'attente ;
- D'un nombre suffisant de cabines police ;
- Retraçage des parkings permettant aux pilotes de se positionner convenablement sur les parkings qui leur sont octroyés à l'atterrissage ;
- Du désherbage pour éviter le risque aviaire ;
- La restriction d'accès au niveau des arrivées.

Ces travaux vont se manifester positivement sur la desserte des compagnies aériennes au Sénégal, notamment sur le trafic aérien de cette année.

2.2.2. Les sociétés connexes aux activités des compagnies aériennes

Il s'agit principalement des sociétés qui offrent leurs services aux passagers, aux hommes d'affaires, aux commerçants...etc. Elles exercent des activités qui sont en parfaite corrélation avec celles des compagnies aériennes avec notamment la vente des billets d'avions (agences de voyages, du transport de fret aérien (sociétés de transit), l'organisation des circuits touristiques (sociétés de locations de voitures).

A l'Aéroport International LSS, on retrouve:

- ✓ les sociétés de fret aérien et de transit : TRANS-Fret, SDV Air Service, DHL, MARITALIA, GETMA, TRANS Express ...etc. ;
- ✓ Les agences de voyages : Sénégal Tours et ses partenaires (Voyamar, Jet Tours, Look Voyages, Jet Tours, Thomas Cook), Sénégal Découvertes /Fram et ses partenaires, Nouvelles Frontières ...etc. ;
- ✓ les sociétés de location de voitures : Hertz, Senecartours, Europcar ...etc.

Plusieurs emplois directs et indirects sont créés par ces sociétés contribuant ainsi au développement de l'économie sénégalaise.

2.3. Les facteurs contributifs au développement du trafic aérien

2.3.1. Les consultations aéronautiques

Dans le souci de mieux développer la desserte des compagnies aériennes au Sénégal, des consultations aéronautiques sont organisées entre l'autorité de l'aviation civile du Sénégal et les autres autorités de l'aviation civile du monde. Ces dites consultations aboutissent à des accords aériens qui reposent sur le principe de l'équilibre des fréquences et des capacités des différentes compagnies désignées par les parties pour assurer la desserte.

Pour l'année 2011, le Sénégal a effectué des consultations aéronautiques avec l'Espagne et la Belgique.

Nous avons noté aussi la désignation des compagnies aériennes pour desservir les lignes suivantes :

- La compagnie aérienne du Mali DOUNIAH AIRLINES pour assurer la desserte aérienne intra africain, notamment l'axe Bamako-Dakar-Bamako ;
- la compagnie aérienne ghanéenne « FLY 540 GHANA Limited » pour desservir l'axe Accra-Dakar-Accra ;
- la compagnie nigériane Aéro Contractor sur l'axe Lagos-Dakar-Lagos ;
- la désignation de la compagnie béninoise Africa Airways pour effectuer le transport aérien régulier de passagers, de poste et de fret, sur l'axe Cotonou-Dakar-Cotonou.

2.3.2. Les programmes d'audits de l'OACI

La mission permanente de l'OACI est de promouvoir un système d'aviation civile mondiale qui fonctionne constamment et uniformément avec un maximum d'efficacité et qui assure une sécurité, une sûreté et une durabilité optimales.

La Sous-direction des audits de sécurité et de sûreté (SSA) de l'OACI est l'entité du Secrétariat chargée d'administrer les deux programmes d'audits de l'Organisation, le Programme Universel d'Audits de Supervision de la Sécurité (USOAP), lancé en 1999, et le Programme Universel d'Audits de Sûreté (USAP), qui a démarré au mi 2002.

Ces programmes d'audits de l'OACI, qui prévoient des audits obligatoires de l'ensemble des États contractants, ont été expressément créés dans le but de promouvoir la sécurité et la sûreté de l'aviation dans le monde. Grâce à l'élimination des carences mises en lumière par les audits, on a pu obtenir des améliorations dans ces deux domaines (sûreté et sécurité).

C'est ainsi qu'une compagnie aérienne ne peut pas desservir un pays tant que des audits aéronautiques ne sont pas effectués dans cet Etat afin de vérifier si les normes et les pratiques recommandées par l'OACI en matière de sûreté et de sécurité aériennes sont respectées.

✓ Programme Universel d'audits de Sûreté (USAP)

Les attaques contre l'aviation ont démontré la nécessité d'une stratégie globale mondiale de renforcement de la sûreté de l'aviation civile. En réponse, un plan d'actions comprenant des audits réguliers, obligatoires, systématiques et selon une base harmonisée, a été unanimement recommandé par la Conférence Ministérielle de haut-niveau de février 2002.

La mise en œuvre du Programme a débuté avec le premier audit de sûreté de l'aviation qui a eu lieu en novembre 2002, et se poursuit au rythme d'une trentaine d'audits par an dans le monde. Le deuxième cycle d'audits de supervision de la sûreté a commencé en janvier 2008 et devrait s'achever en 2013.

Outre les audits de sûreté, le programme prévoit des visites de suivi d'audit afin de vérifier si des plans d'action correctrice ont été mis en œuvre.

Le Sénégal a connu deux audits de sûreté dans le cadre des deux méthodologies en 2003 et en 2008. Le niveau de transparence limité concernant la publication des résultats impose un degré de confidentialité ne permettant pas d'accéder aux données chiffrées. Toutefois, une grande amélioration a été sentie entre ces deux activités dont les résultats du second audit ont amené les partenaires internationaux à investir leur confiance dans le système d'aviation civile de notre pays.

C'est ainsi que le système de contrôle de qualité s'est amélioré par la mise en place de divers programmes exigés par l'annexe 17 de la Convention de Chicago relative à la sûreté de l'aviation. Nous pouvons citer entre autres :

- le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) ;
- le Programme National de Formation (PNF) ;
- le Programme de Sûreté du Fret (CARGO) ;
- le Programme National de Contrôle de Qualité (PNCQ).

Le niveau de la sûreté a été rehaussé avec la mise en place de la Haute Autorité en octobre 2001 comme entité de mise en œuvre des mesures de sûreté, et l'ANACS (appelée actuellement ANACIM) comme entité de réglementation et de supervision.

Ce qui fait de la plateforme Léopold Sédar Senghor, l'une des rares à être autorisée comme plaque tournante vers les Etats- Unis par la desserte des compagnies aériennes South African Airways (compagnie sud africaine) et Delta Airlines (compagnie américaine).

✓ Programme Universel d'audits de Supervision de la Sécurité (USOAP)

Le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) a été institué en 1999 avec pour objectif d'améliorer la sécurité de l'aviation dans le monde en procédant systématiquement à des audits de supervision de la sécurité.

En 2005, les audits sécurité de l'OACI ont été effectués au Sénégal et 75% de conformité ont été notés : C'est ainsi que pour être l'un des rares à être autorisé comme plaque tournante sur les Etats-Unis, l'Aéroport LSS est bel et bien un modèle de sécurité et de sûreté en Afrique. Ce qui favorisait un développement du trafic au vu du développement des compagnies charters et de la hausse des ouvertures de nouvelles lignes aériennes desservant Dakar.

C'est ainsi qu'on avait noté :

- Le développement des compagnies charter : Le transport aérien est un vecteur essentiel du tourisme. La moitié du trafic au Sénégal est composée de touristes. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANACS) avait

contribué au développement du tourisme dans le cadre de l'application d'une politique libérale pour les vols charters, au terme de laquelle, d'une part, le processus de leur approbation est assoupli. Et d'autre part, toute compagnie non régulière qui sollicite l'octroi de droits de trafic en ce sens et qui répond aux normes est satisfaite. Par ailleurs des autorisations exceptionnelles d'embarquement de passagers au départ du Sénégal avaient été accordées aux compagnies charters pour leur permettre de mieux rentabiliser leurs vols. Les compagnies régulières qui opèrent des vols réguliers sur le Sénégal contribuent également au développement du tourisme par les affrètements que les Tours Opérateurs ou même les compagnies charters peuvent obtenir sur leurs vols ;

- Ouverture des lignes aériennes : Une desserte aérienne était effectuée par Virgin Nigeria et Ethiopian Airlines à raison de trois (03) et quatre (04) fréquences par semaine respectivement ;
- Désignation des compagnies aériennes :
 - ▶ de la compagnie américaine Delta Airlines sur l'axe Miami-Dakar ;
 - ▶ de la compagnie aérienne du Mali ;
 - ▶ de la compagnie Point Air Niger ;
 - ▶ de la compagnie British Méditerranéen Airways sur l'axe Londres-Dakar.
- Augmentation de fréquences :
 - ▶ La compagnie Sud-africaine, South African Airways(SAA) était passée depuis le 01 Mai 2006 de quatorze (14) à vingt et une (21) fréquences par semaine avec une desserte hebdomadaire sur Washington ;
 - ▶ Air Ivoire était passée de trois(03) à cinq (05) fréquences par semaine ;
 - ▶ La Royal Air Maroc (RAM) était passée d'une (01) fréquence à deux (02) fréquences quotidiennes.
- Accord de partage de codes :
 - ▶ La défunte Air Sénégal International avait signé des accords de partage de codes avec les compagnies Iberia, South African Airways, SN Brussels et la RAM ;

- ▶ La Saudia Airlines avait passé un accord avec la Royal Air Maroc pour les droits de trafic sur Casablanca ;
- ▶ Alitalia avait passé un accord de partage de codes avec Continental Airways, compagnie de droit américain sur l'axe Milan-Dakar ;
- Consultations aéronautiques : Des consultations aéronautiques avaient eu lieu successivement avec la France, le Maroc, l'Espagne, le Brésil et la Grande Bretagne.

Chapitre 3 : Les contraintes liées à la desserte des compagnies aériennes

Si un certain nombre de contraintes sont levées avec la construction de l'aéroport de Diass, celles qui affectent la desserte des régions intérieures demeurent d'actualité d'après l'étude du trafic aérien national effectuée dans la première partie de notre travail.

Il s'agit dans ce chapitre d'énumérer uniquement les problèmes liés à la desserte des compagnies aériennes au Sénégal. Il s'agit :

3.1. Les contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires

Les compagnies aériennes rencontrent des problèmes liés aux infrastructures aéroportuaires. Il s'agit :

- Du manque d'effectifs au niveau des postes de contrôle de la police pour les formalités du voyage. Ce déficit récurrent de l'effectif de la police est accentué par les départs à la retraite qui ne sont pas remplacés; même au cas où il y'a recrutement d'éléments, l'armement des boxes de police n'est pas toujours effectif ;
- la mise en place par la Société SECURIPORT²⁰ d'un dispositif supplémentaire dans le processus de contrôle des passagers au départ et à l'arrivée, allonge le temps de traitement du passager et ralentit le flux ;
- Les pannes récurrentes des infrastructures aéroportuaires (banques d'enregistrement, tapis bagages) sont notées, causant des retards et lenteurs au niveau de l'enregistrement des passagers ;
- Le manque de chaises au niveau des comptoirs d'enregistrement passagers;
- Défaut de facilités pour les passagers à mobilité réduite ;
- Connexion de l'internet non stable ;
- Défaut d'extension de la sonorisation en zone départ.

²⁰ C'est une société américaine spécialisée dans la sécurité portuaire et aéroportuaire et la reconnaissance biométrique des passagers .Elle installe dans les ports et aéroports des systèmes de contrôle de l'identité à partir des données biométriques. Systèmes qui filtrent à partir d'une base de données le flux des passagers à l'arrivée et au départ.

3.2 Les contraintes liées aux taxes aéroportuaires sur les billets d'avion

Aujourd'hui, les taxes aéroportuaires sont en grande partie responsables du coût élevé du transport aérien en direction du Sénégal. En effet, la destination sénégalaise est trop chère en termes de taxes aéroportuaires rajoutées sur les prix des billets d'avions. Il s'agit de:

- la Redevance sécurité

Il a été mis en place une nouvelle redevance aéroportuaire appelée «redevance de sécurité». Sur chaque billet d'avion, il est inclus une taxe de douze (12) dollars américain (6000f CFA).

La collecte de ces fonds a été confiée à SECURIPORT, spécialisée dans les systèmes de sécurité et de surveillance des passagers en transit dans les aéroports.

La redevance a été créée par le décret n°2011-652 du 26 mai 2011.

Cette redevance sécuritaire finance exclusivement les investissements afférents à la mise en place et l'exploitation d'un système intégré de contrôle de l'immigration au niveau des aéroports internationaux du Sénégal d'après les termes du décret.

Elle doit être payée par tout passager de toute entreprise de transport public utilisant des vols commerciaux à destination et au départ du Sénégal.

- la Redevance aviation civile

La Redevance Aviation Civile a été instituée par le décret n° 2004.1678 du 31 décembre 2004 au terme duquel, tout passager empruntant au départ d'un aéroport au Sénégal une ligne aérienne commerciale à destination d'un aéroport situé hors du territoire sénégalais, s'acquitte d'un taux de 1.500 FCFA.

Il convient donc de s'assurer de la correcte évaluation des passagers qui constituent l'assiette de calcul de la redevance.

- la Redevance de Développement Infrastructures Aéroportuaires (RDIA)

La RDIA a été instituée par le décret n°- 2005-138 du 28 février 2005.

Cette redevance finance la construction de l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD).

Ces redevances sont perçues sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et ce, jusqu'au remboursement de la dette financière de construction et du développement de AIBD.

Elle concerne les passagers à destination d'un des aérodromes du Sénégal et de tout autre aérodrome.

Le taux de la RDIA est fixé à 54 euros (35 421 F CFA) pour le trafic international et 2 euros pour le trafic national.

- la Redevance Sûreté

La redevance Sûreté a été créée par le décret n°96-332 du 17 Avril 1996.

La redevance Sûreté rémunère l'usage des services rendus, l'usage du matériel sûreté, la maintenance et le renouvellement du matériel et améliorer le niveau de sûreté.

Elle doit être payée par les passagers sur vols nationaux et internationaux.

Ces redevances sont perçues sur les aérodromes de Dakar, Cap-Skiring, Saint-Louis, Tambacounda et Ziguinchor. Elle est de 4000F CFA.

- La Redevance Passager

Instaurée par la loi n° 2002-31 du 24 -12-2002 portant code de l'Aviation Civile et par le décret n°61-008 M.T.T du 04 Janvier 1961, la redevance passager rémunère l'usage des ouvrages et installations ayant servi à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers.

Elle doit être payée par les passagers à destination d'un des aérodromes du Sénégal et de tout autre aérodrome.

Ces redevances sont perçues sur les aérodromes de Dakar, Cap-Skiring, Saint-Louis, Tambacounda et Ziguinchor.

Le montant est de 16 000f.

Toutes ces taxes aéroportuaires dont l'accumulation peut représenter 50% du prix du billet ont contribué entre autres à la baisse de la desserte aérienne dans notre pays durant ces dernières années. En effet, les usagers de l'avion préfèrent prendre d'autres destinations moins chères qui correspondent à leurs pouvoirs d'achats

3.3. Les contraintes liées aux droits de trafic

Le non octroi des droits de trafic aux compagnies aériennes constitue entre autres l'un des facteurs liés à la baisse de la desserte aérienne au Sénégal. En effet, après la création de Sénégal Airlines, le Sénégal a révisé ses accords avec la Belgique et les compagnies charter en vue d'instaurer un équilibre dans l'exploitation des droits de trafic.

C'est ainsi que la compagnie Bruxelles Airlines, qui assurait des liaisons avec plusieurs capitales africaines (Banjul, Freetown, Conakry) via Dakar, a arrêté la desserte de ces villes africaines après la création de Sénégal Airlines, compagnie détentrice des droits de trafic. Il faut rappeler que l'exploitation de ces lignes via Dakar était assujettie à un paiement de redevance de dix mille francs (10 000F CFA) à l'ANACIM pour tout passager embarquant et débarquant à l'Aéroport de Dakar.

C'est ainsi que des consultations aéronautiques entre le Sénégal et la Belgique ont eu lieu le 17 Octobre 2011 à Dakar. Elles ont abouti à un accord qui fixe à huit (08) le nombre de fréquences hebdomadaires à exploiter à égalité par les compagnies désignées respectivement par les parties c'est-à-dire Sénégal Airlines a quatre (04) fréquences hebdomadaires sur Bruxelles, et Bruxelles Airlines exploite quatre (04) fréquences hebdomadaires sur Dakar.

L'une des conséquences de l'arrêt de la desserte de ces capitales via Dakar par la compagnie Belge est la baisse de paiement des redevances de l'ANACIM qui constituent entre autres une de ses ressources de fonctionnement.

Pour la desserte intérieure des compagnies charter, elle se fait aujourd'hui sans droits de trafic passager également, c'est à dire sans prise de passagers à l'intérieur du pays. La compagnie nationale, Sénégal Airlines, est détentrice des droits de trafic, donc seule habilitée à exploiter les lignes intérieures et à avoir des engagements commerciaux avec les compagnies étrangères par l'intermédiaire de l'Etat.

Raison pour laquelle, la compagnie charter Air Méditerranée peut desservir Cap-Skiring via Dakar mais sans prendre des passagers à Dakar. Et au retour du vol, elle ne peut pas embarquer des passagers à l'exception des touristes transportés dans le cadre d'un « package » établi entre la compagnie Air Méditerranée et un Tour Operator ou un intermédiaire.

Cependant, des dérogations relatives aux prises exceptionnelles d'embarquement de passagers au départ seulement de Dakar pour l'étranger sont octroyées aux compagnies charter par l'ANACIM, en contre partie d'un paiement d'une redevance de dix-mille pour chaque passager embarqué. Cette redevance est versée à l'ANACIM.

A titre d'exemple, Air Méditerranée (compagnie charter française) dessert Cap-Skiring via Dakar mais sans prise de passagers sur le trajet Dakar/Cap-Skiring. Et sur l'axe Cap-Skiring/Dakar, la compagnie charter ne doit pas aussi embarquer des passagers à l'exception des touristes.

Cependant, Une fois revenue à Dakar et pour rentabiliser leurs vols, la compagnie peut embarquer des passagers dans le vol Dakar /Paris compte tenue des engagements commerciaux tenus avec Sénégal Airlines. Et ce sont ces prises exceptionnelles de passagers au départ seulement de Dakar (appelées dérogations) qui sont payées au niveau de l'ANACIM.

Pour rappel , la conformité à 75% des audits aéronautiques effectués au Sénégal en 2005 avait permis aux compagnies charter d'avoir un assouplissement de leur desserte. Elles avaient obtenu des droits de trafic relatif aux prises exceptionnelles d'embarquement de passagers au départ de Dakar et à l'intérieur du pays.

Depuis l'arrêt de l'octroi des droits de trafic à l'intérieur du pays aux compagnies charter, nous avons noté également :

- Une baisse du trafic domestique ;
- une baisse de paiement des redevances de l'ANACIM.

3.4. Les contraintes liées à la diminution des fréquences de vols et à l'arrêt de la desserte aérienne de certaines compagnies

Toujours dans le souci de préserver les intérêts de la compagnie Sénégal Airlines et d'équilibrer l'exploitation des droits de trafic, certaines compagnies aériennes étrangères ont diminué leurs fréquences de desserte sur le Sénégal. Il s'agit de :

- Brussels Airlines : Passage de 14 vols par semaine à 7 vols/semaine en Janvier 2011 puis de 7 à 5 vols/semaine en Mars 2011, puis de 5 à 4 vols par semaine depuis le 25 Mars 2012 (après la tenue des consultations aéronautiques le 17 Octobre 2011 avec l'Etat du Sénégal et la Belgique sur les droits de trafic) ;
- Royal Air Maroc (RAM) : Passage de 14 vols par semaine à 7 vols par semaine suite aux négociations aéronautiques tenues les 3 et 4 février 2012 à Casablanca entre le Sénégal et le Maroc ;
- Mauritania Airways : Passage de 17 vols à 0 en Janvier 2011 (cessation d'activité de cette compagnie) ; remplacée par Mauritania Airlines, depuis novembre 2011, effectue 5 vols /semaine.

Diverses raisons aussi ont poussé d'autres compagnies aériennes à réduire leurs nombres de vols sur le Sénégal (problèmes de flottes, ou problèmes de rentabilité des lignes exploitées : demande commerciale faible, recettes faibles ...etc.)

- South African Airways (SAA) : de 21 vols/semaine à 14 vols/semaine en Mai 2011, pour rappel, SAA avait réduit ses fréquences en 2008 passant de 28 à 21 vols/semaine ;
- TACV Cabo Verde Airlines : passage de 7 à 5 vols par semaine ;
- Air Europa : de 3 vols par semaine à 1 vol par semaine ;

D'autres dessertes sont suspendues et non reprises jusqu'à ce jour : il s'agit des compagnies Air Ivoire (depuis Février 2011) et Afriqiyah Airways (depuis la saison été 2011). Les raisons retenues : la situation politique et socio-économique vécue en Côte D'Ivoire et la guerre civile traversée par la Lybie durant l'année 2011.

Ces diminutions des fréquences de vols et suspensions des dessertes ont considérablement baissé le trafic aérien au Sénégal.

3.5. Les répercussions sur le tourisme sénégalais

Les facteurs, précités, liés à la baisse de la desserte arienne se sont répercutés considérablement sur le tourisme sénégalais. Il s'agit :

- les taxes aéroportuaires sur les prix des billets d'avions mettant en exergue le coût élevé de la destination du Sénégal ;
- les droits de trafic intérieurs non accordés à certaines compagnies aériennes charter, pourvoyeurs en général de touristes internationaux.

En plus de ces facteurs, le secteur reste handicapé en autres par le conflit casamançais, ainsi qu'à l'absence d'une desserte domestique intense dont la conséquence est :

-la fermeture des hôtels ;

-le retrait de certains Tours Operator de la destination Sud ;

-la baisse de la fréquentation touristique.

La disparition en Avril 2008 de la compagnie Air Sénégal International a porté également un coup au tourisme, notamment en Casamance, où une dizaine d'hôtels ont fermé, faute de clients. Ce qui s'est traduit nettement sur la fréquentation touristique : pour l'année 2009, le Sénégal a accueilli 458 912 touristes internationaux contre 491 552²¹ en 2008 soit une baisse de 06,64%.

Avant la faillite d'Air Sénégal Internationale, on avait noté une desserte domestique intense des compagnies Charter (Air Méditerranée et XL Airways). En effet, à partir d'Europe ces compagnies desservaient

²¹ Source :MATRSPSI-DEPT-DS

directement les régions touristiques comme Ziguinchor, Saint-Louis, Cap-Skiring ...etc. De même l'Aéroport de Saint-Louis recevait directement des vols de la compagnie Star Airlines et d'Air Sénégal International en provenance de Paris. Ce qui augmentait ainsi le nombre d'entrées de touristes internationaux : 900 000²² entrées touristiques en 2005.

La défunte compagnie Air Sénégal International avait mis fin le 01 Octobre 2008 la desserte Saint-Louis/Paris. Cette décision, prise par la compagnie nationale pour des raisons de sécurité, se justifiait par la dimension de la piste d'atterrissage de l'Aéroport de Saint -Louis. Cela a contribué lourdement à l'isolement de la région, et l'obligation pour les touristes de passer nécessairement par la route pour rejoindre la région.

Présentement, Il faut souligner que les vols domestiques sont réservés exclusivement à Sénégal Airlines dans le cadre de la convention de concession de droits de trafic signée entre le Sénégal et cette compagnie.

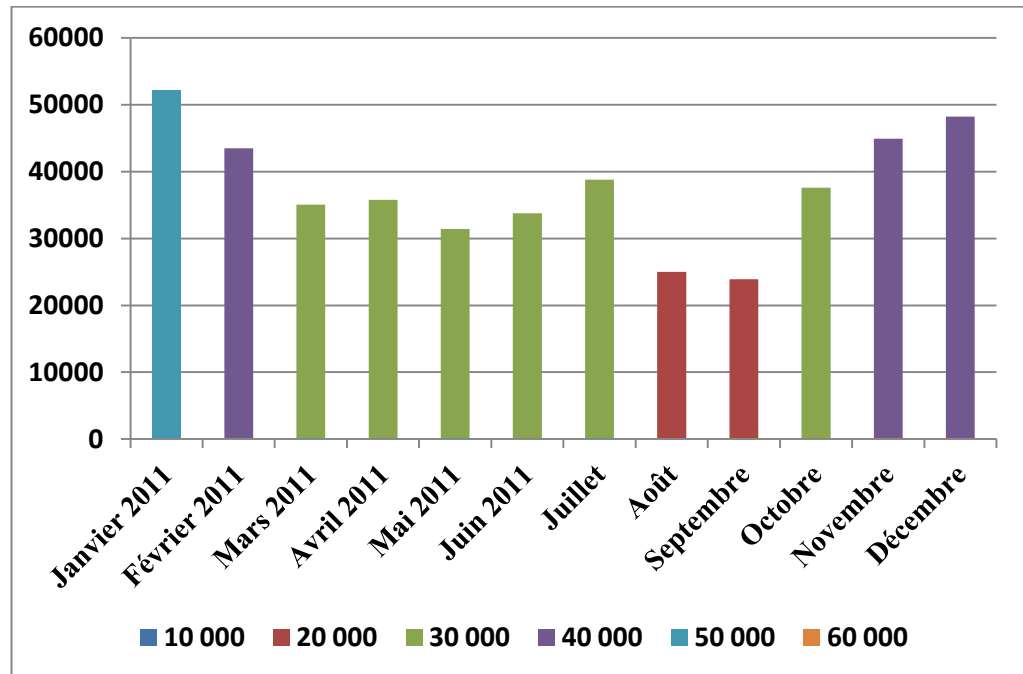
Même si la compagnie nationale (Sénégal Airlines) et Sénégalair desservent ces régions touristiques, les droits de trafic à l'embarquement de Dakar sont accordés aux compagnies charter, il n'en demeure pas moins que la fréquentation touristique au Sénégal est en baisse : pour l'année 2011 l'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR a accueilli 449 954 touristes internationaux contre 492 261²³ en 2010 soit une baisse 08,59% (cf. au tableau relatif à la répartition des entrées des voyageurs à l'Aéroport Int. LSS de Dakar au cours de l'année 2011.).

Le graphique suivant montre l'évolution des entrées des touristes au cours de l'année 2011 à l'AILSS de Dakar (cf. au tableau relatif à la répartition des entrées des voyageurs à l'Aéroport Int. LSS de Dakar au cours de l'année 2011.).

²² Source: Statistiques touristiques 2005 du Sénégal

²³ Source:MATRSPSI-DEPT-DT

Graphique 9 : évolution des entrées touristiques au cours de l'année 2011



Source : MATRSPSI/DEPT/DS

L'analyse du premier semestre 2011 montre que les baisses des flux touristiques sont notées durant la période du mois de mars 2011 au mois de Juin 2011.

Le deuxième semestre montre que les flux touristiques ont nettement baissé durant les mois d'Août et de Septembre 2011 représentant respectivement 25 008 et 23 892 entrées.

Face aux contraintes auxquelles les compagnies aériennes sont confrontées, des solutions et recommandations ont été proposées afin de mieux développer la desserte aérienne au Sénégal.

Chapitre I : les solutions et les recommandations préconisées

1.1. Au niveau des infrastructures aéroportuaires

La plupart des compagnies aériennes rencontrées à l'Aéroport Int.LSS de Dakar souhaitent que les infrastructures aéroportuaires soient améliorées afin d'assurer un traitement idoine de leurs vols. A ce titre il faut :

- la mise en place des équipements nécessaires par la Société SECURIPORT pour un contrôle rapide des passagers ;
- la nécessité pour la police d'augmenter ses effectifs pour armer les boxes compte tenu de l'augmentation des vols et des passagers surtout durant la saison hiver ;
- la réparation des infrastructures aéroportuaires (le tapis bagages, les banques d'enregistrement...) ;
- l'extension de la climatisation et de la sonorisation au niveau de l'aérogare ;
- l'augmentation des chaises au niveau des comptoirs d'enregistrement.

1.2. Pour augmenter la desserte des compagnies aériennes au Sénégal

Pour augmenter la desserte des compagnies aériennes au Sénégal, des politiques étatiques doivent être mises en œuvre, notamment :

- la diminution des taxes sur les billets d'avions qui va contribuer à la baisse des tarifs sur la destination sénégalaise. Cela permettra aux compagnies aériennes de rendre leurs prix attractifs aux yeux des passagers, notamment des touristes;
- Octroyer tous les droits de trafic aux compagnies aériennes africaines en vertu de la Décision de Yamoussoukro basée sur le principe du libre accès des transporteurs aériens aux liaisons intra africaines ;
- Développer le Hub de Dakar ;

- Promouvoir le trafic aérien cargo dans les aéroports régionaux par la mise en place par Sénégal Airlines cargo des prix favorables par rapport à ceux des autres modes de transport ;
- Renforcer la surveillance continue des compagnies aériennes pour le respect des normes de sécurité et de sûreté relatives à l'aviation civile.

1. 3. Pour développer la desserte nationale et sous -régionale :

Il faudrait nécessairement :

- Développer la desserte domestique par la création d'une compagnie aérienne dont les dessertes principales seront uniquement l'exploitation des lignes intérieures et dans la sous région. Ce qui favorisera le développement du trafic aérien national dans les aéroports régionaux et dans la sous-région ;
- Mener à terme et dans les délais la construction de l'Aéroport de Diass (AIBD) afin de recevoir les gros porteurs et développer le trafic aérien ;
- Moderniser tous les aéroports secondaires pour une meilleure intégration des systèmes de transport régionaux et même internationaux à travers l'augmentation des pistes d'atterrissage pouvant recevoir de gros porteurs ;
- nouer des accords de partenariat entre Sénégal Airlines cargo et les autres compagnies cargo étrangères comme Emirates cargo, Lufthansa Cargo et Air France cargo afin de développer le trafic cargo dans les aéroports régionaux ;
- Ouvrir les aéroports de Ziguinchor, Cap-Skiring, Saint-Louis aux vols internationaux, surtout pour les vols charter, qui sont pour la plupart pourvoyeurs de touristes pour favoriser la desserte domestique intense et le développement du tourisme dans ces régions ;
- La nouvelle compagnie qui sera créée pour la desserte intérieure pourra signer des accords de partenariat avec les compagnies charter étrangères qui desservent le Sénégal, afin de leur octroyer des droits de trafics dans tous les aéroports régionaux. C'est à dire que les compagnies charter peuvent débarquer et embarquer des passagers dans les aéroports régionaux.

1.4. Pour développer la desserte internationale

Il faudrait :

- que notre compagnie nationale, Sénégal Airlines, se projette dans la desserte internationale (Europe, Amérique, Asie) avec l'acquisition de gros porteurs ;
- que le cadre juridique du transport aérien puisse être consolidé par la signature d'accords aériens entre l'Etat du Sénégal et d'autres Etats ;
- que des partenariats entre la compagnie nationale et les compagnies étrangères puissent aboutir progressivement à des partages de codes (codes share) entre compagnies aériennes ;
- que la décision de Yamoussoukro puisse être appliquée de manière continue.

CONCLUSION

Au terme de notre étude, il ressort que la desserte des compagnies aériennes au Sénégal est d'une importance capitale pour le développement du transport aérien, voire de l'économie nationale. Ceci se justifie par l'augmentation du Produit Intérieur Brut national avec l'entrée des devises touristiques, par les importantes exportations aériennes, par la création d'emplois directs et indirects à travers les agences de voyages, les sociétés de transit aérien....etc. Malgré ce fait, la desserte est confrontée à des contraintes.

L'étude menée auprès des compagnies aériennes étrangères montre que, dans le souci de protéger la compagnie nationale par l'Etat du Sénégal, certaines compagnies étrangères étaient contraintes à réduire leurs nombres de vols sur le Sénégal (c'était le cas de la Royal AIR Maroc durant l'année 2011).

En plus, les droits de trafic qui étaient accordés à certaines compagnies étrangères pour exploiter les lignes intérieures ou desservir la sous-région via Dakar ont été suspendus au profit de la compagnie nationale, Sénégal Airlines, qui est détentrice des droits de trafic, donc la seule habilitée à exploiter ces lignes.

Ensuite, nous avons les taxes aéroportuaires sur les billets d'avions mettant en relief le coût élevé du transport aérien au Sénégal.

Il faut souligner qu'à travers l'analyse du trafic aérien 2011 au Sénégal, que la desserte intérieure est moins développée, notamment dans les aéroports régionaux par rapport à celle de Dakar qui occupe la part la plus importante du trafic national. Cela est dû à une desserte intense des compagnies aériennes étrangères à l'Aéroport de Dakar représentant 84,70%, par rapport à Sénégal Airlines qui représente 15,30% du trafic total des passagers embarqués et débarqués par les compagnies régulières.

Constatant la place importante qu'occupent les compagnies étrangères dans la desserte aérienne au Sénégal, il est donc impératif que les autorités étatiques sénégalaises modernisent les aéroports régionaux, octroient tous les droits de trafic aux compagnies étrangères, diminuent les taxes aéroportuaires sur les billets d'avions, signent des accords de partenariats (accords aériens, codes share) avec les compagnies étrangères afin qu'elles puissent desservir les aéroports régionaux et développer ainsi, avec la partition de Sénégal Airlines, le trafic aérien national.

A cela s'ajoutent :

- l'application de la Décision de Yamoussoukro dans la zone Afrique qui ne consiste pas tout simplement à la libéralisation des liaisons intra-africaines, mais aussi à l'obtention sur le continent Africain, d'un transport aérien performant, offrant un service au standard international (qualité des prestations, tarifs, sûreté et sécurité, régularité, etc..) ;
- et l'instauration dans la zone hors Afrique du respect de la réciprocité en termes de capacité et de fréquences entre compagnies européennes et instrument national.