

REPUBLIQUE DU SENEGAL



UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

MINISTERE DE LA JEUNESSE, DE LA FORMATION  
PROFESSIONNELLE ET DE L'EMPLOI

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS  
MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR



Point E Rue 3 Prolongée, Boulevard de l'Égypte Tél :  
333498818 Fax : 333216974 Email : [ist@supdeco.sn](mailto:ist@supdeco.sn)



10421, rue MZ 08, caoré Cœur 3  
extension 7, Ave Faldherbe Dakar-Sénégal  
Tel : 333498818 Fax : 333216074 [www.supdeco.sn](http://www.supdeco.sn)

*THEME*

# ANALYSE DE LA SECURITE A L'AEROPORT LEOPOLD SEDAR SENGHOR DE DAKAR SENEGAL

*Mémoire de fin d'études*

*pour l'obtention du Diplôme de Master II*

*en Management du Transport Aérien*

**Présenté par**

**MOUSSA KEBE**

**Sous la Direction de**

**M. Alassane Adama SY**

Responsable de la recherche appliquée  
de l'Institut Supérieur des Transports  
membre du groupe SUPDECO- Dakar

**Année académique 2009-2010**

## SOMMAIRE

**Introduction**.....1

### **Première Partie : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE**

**Chapitre 1 : Cadre théorique**.....4

**Chapitre 2 : Le Cadre Méthodologique**.....14

### **Deuxième Partie : LE DIAGNOSTIQUE DU SECTEUR AEROPORTUAIRE**

**Chapitre 1 : Présentation de L'Aéroport de Dakar** .....16

**Chapitre 2 : Les Acteurs Impliqués dans la Gestion de la Sécurité Aérienne**.....20

2.2.1. L'Etat.....20

2.2.2. Les Organismes Régionaux.....21

2.2.3. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de Météorologie (ANCIM).....21

2.2.4. l'Agence pour la Sécurité et la Navigation Aérienne en Afrique et Madagascar (ASECNA).....23

2.2.5. La Haute Autorité de l'AILSS (HAALSS) .....24

2.2.6. La Compagnie de Gendarmerie Nationale.....25

2.2.7. Le Commissariat Spécial de la Police de L'Aéroport.....25

2.2.8. La Brigade de Douane Aéroportuaire.....26

2.2.9. L'Agence des Aéroports du Sénégal.....26

2.2.10. L'Industrie du Transport Aérien.....27

## **Troisième Partie : ANALYSE DE LA GESTION DE LA SECURITE**

### **AEROPORTUAIRE A DAKAR YOFF**

<b>Chapitre 1 : La Gestion de La Sécurité en Zone Terminale.....</b>	<b>31</b>
3.1.1. La Gestion de le Sécurité dans L'Aérogare.....	31
3.1.2. La Gestion de la Sécurité en Zone d'Enregistrement.....	31
3.1.3. La Gestion de la Sécurité en Zone d'Embarquement.....	32
3.1.4. La Gestion de la Sécurité en Zone Livraison Bagage.....	33
3.1.5. La Gestion de la Sécurité en Zone Poste d'Inspection et de Filtrage.....	33
3.1.6. La Gestion de la Sécurité dans la Zone Tri Bagage.....	34
3.1.6. La Gestion de Sécurité dans les Accès au Terminal Passagers et Fret.....	34
3.1.7. L'Unité de Prévention et de Secours.....	35
<b>Chapitre 2 : Le Management de la Sécurité Aéroportuaire sur l'Aire de Trafic.....</b>	<b>37</b>
3.2.1. Unite de Gestion Aire de Trafic.....	36
3.2.2. La Gestion de la Circulation des Véhicules et des piétons sur l'Aire de Trafic.....	40
3.2.3. La Gestion des Foreign Object Damages (FOD).....	42
3.2.4. L'Unité de prévention risque animalier.....	46
<b>Chapitre 4 : Solutions pour Améliorer la Sécurité Aéroportuaire.....</b>	<b>52</b>
3.4.1. Le Système de Management de la Sécurité (SMS).....	52
3.4.2. Le Plan d'Urgence Aéroportuaire.....	56
3.4.3. Recommandations Spécifiques pour Relever le Niveau de Sécurité de l'AILSS.....	58

**Conclusion**.....60

**Bibliographie**

**Annexes**

**Table des Matières**

## TABLE DES MATIERES

Dédicaces	
Remerciements	
Sommaire	
Liste des figures et tableaux	
Liste des Annexes	
Liste des sigles et abréviations	
<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>

### **Première Partie : Cadre théorique et Méthodologique**

<b>Chapitre 1 : Cadre théorique</b> .....	<b>4</b>
1.1.1. Contexte de l'étude.....	4
1.1.2. Problématique.....	4
1.1.3. Hypothèses de recherche.....	7
1.1.4. Indicateurs de recherche.....	7
1.1. 5.Objectifs de recherche.....	8
1.1. 6.Clarification des concepts.....	8
<b>Chapitre 2 : Le Cadre Méthodologique</b> .....	<b>14</b>
1.2. Le Cadre Méthodologique.....	14
1.2.1. La Revue documentaire.....	14
1.2.2. Les Visites de terrain.....	14
1.2.3. Le Questionnaire.....	14

1.2.4. Le Guide d'entretien.....	14
1.2.5. Les Méthodes d'interview.....	15
1.2.6. La Méthode d'échantillonnage.....	15
1.2.7. Les Difficultés rencontrées.....	15

## **Deuxième Partie : Le Diagnostic du Secteur Aéroportuaire**

<b>Chapitre 1 : Présentation de L'Aéroport de Dakar .....</b>	<b>16</b>
2.1.1 Historique de l'aéroport de Dakar.....	16
2.1.2 Le Cadre Réglementaire et juridique de l'AILSS.....	18
<b>Chapitre 2 : Les Acteurs Impliqués dans la Gestion de la Sécurité Aérienne.....</b>	<b>20</b>
2.2.1. L'Etat.....	20
2.2.2. Les Organismes Régionaux.....	21
2.2.3. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de Météorologie (ANACIM).....	21
2.2.4. l'Agence pour la Sécurité et la Navigation Aérienne en Afrique et Madagascar (ASECNA).....	23
2.2.5. La Haute Autorité de l'AILSS (HAALSS) .....	24
2.2.6. La Compagnie de Gendarmerie Nationale.....	25
2.2.7. Le Commissariat Spécial de la Police de L'Aéroport.....	25
2.2.8. La Brigade de Douane Aéroportuaire.....	26
2.2.9. L'Agence des Aéroports du Sénégal.....	26
2.2.10. L'Industrie du Transport Aérien.....	27
2.2.10.1. Les Compagnies Aériennes.....	27
2.2.10.2. Les Operateurs d'Escale.....	28

## **Troisième Partie : Analyse de la Gestion de La Sécurité**

### **Aéroportuaire à Dakar Yoff**

<b>Chapitre 1 : La Gestion de La Sécurité en Zone Terminale.....</b>	<b>31</b>
3.1.1. La Gestion de le Sécurité dans L'Aérogare.....	31
3.1.2. La Gestion de la Sécurité en Zone d'Enregistrement.....	31
3.1.3. La Gestion de la Sécurité en Zone d'Embarquement.....	32
3.1.4. La Gestion de la Sécurité en Zone Livraison Bagage.....	33
3.1.5. La Gestion de la Sécurité en Zone Poste d'Inspection et de Filtrage.....	33
3.1.6. La Gestion de la Sécurité dans la Zone Tri Bagage.....	34
3.1.6. La Gestion de la Sécurité dans les Accès au Terminal Passagers et Fret.....	34
3.1.7. L'Unité de Prévention et de Secours.....	35
<b>Chapitre 2 : Le Management de la Sécurité Aéroportuaire sur l'Aire de Trafic.....</b>	<b>37</b>
3.2.1. Unite de Gestion Aire de Trafic.....	37
3.2.2. La Gestion de la Circulation des Véhicules et des piétons sur l'Aire de Trafic.....	40
3.2.3. La Gestion des Foreign Object Damages (FOD).....	42
3.2.4. L'Unité de prévention risque animalier.....	46
<b>Chapitre 4 : Solutions pour Améliorer la Sécurité Aéroportuaire.....</b>	<b>52</b>
3.4.1. Le Système de Management de la Sécurité (SMS).....	52
3.4.1.1. Le Système de Gestion de la Sécurité (SGS).....	53

3.4.1.2. Le Programme National de Sécurité (PNS).....	53
3.4.1.3. Articulation PNS-SGS.....	55
3.4.1.4. EGIS AVIA et le cadre PNS-SGS.....	55
3.4.2. Le Plan d'Urgence Aéroportuaire.....	56
3.4.3. Recommandations Spécifiques pour Relever le Niveau de Sécurité de l'AILSS.....	58
<b>Conclusion</b> .....	<b>60</b>
Bibliographie	
Annexes	

## INTRODUCTION

Le transport aérien est une activité de service qui est née au vingtième siècle et qui a accompagné et contribué au développement économique extraordinaire qu'a connu le monde pendant cette période et ceci malgré deux guerres mondiales et de nombreux conflits régionaux. De part sa nature, le transport aérien a toujours été très sensible aux questions de sécurité et de sûreté. Ceci a conduit à la recherche de l'exemplarité dans ce domaine dans l'industrie aéronautique productrice du véhicule de transport, l'avion. Si le vol commercial reste encore aujourd'hui soumis à des aléas mécaniques ou informatiques des systèmes embarqués de l'avion, dus soit à des erreurs de conception (chaque fois moins) , soit à des erreurs humaines ou à des conditions météorologiques adverses, cette modalité de transport présente aujourd'hui l'un des plus hauts indices de sécurité.

A la question de la sécurité du transport aérien est venue se greffer, à la suite des conflits régionaux issus souvent de la décolonisation de larges régions du tiers monde (Afrique, Moyen orient, Asie du Sud Est) ou de problèmes politiques ou sociaux chroniques (Amérique du Sud, Amérique Centrale), la question de la sûreté. En effet cette modalité de transport présente des caractéristiques (sécurité du vol, transport de masse, transport dédié souvent aux classes sociales les plus aisées, aspect international) qui en font une cible pour les terroristes et déséquilibrés de toute sorte.

Ainsi , au delà des activités de vérification des titres de transport des passagers, des mesures de contrôle visant la sûreté du transport aérien, chaque fois renforcées après de nouvelles atteintes à celle-ci, ont été mises en œuvre dans les aéroports au cours des dernières décennies.

Ceci a créé tout un secteur d'activités au sein des aéroports faisant appel à des équipements de contrôle plus sophistiqués et à des équipes de sécurité mieux entraînées.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont constitué une véritable douche froide puisqu'ils ont mis en évidence les failles que comportaient des systèmes de sécurité réputés jusqu'alors très fiables. Depuis, ceci a conduit à repenser complètement ce secteur d'activité aéroportuaire, à investir dans

de nouveaux équipements mais aussi à redéfinir la formation spécialisée des agents de sûreté aéroportuaire. Tout ceci représente un surcoût loin d'être négligeable pour le secteur du transport aérien, surcoût in fine supporté par les passagers.

Le transport aérien constitue aujourd'hui un véritable conducteur de progrès dans l'économie mondiale. Selon les statistiques de l'Organisation Mondiale de l'Aviation Civile, plus de 2,5 milliards de passagers furent transportés en 2010. Le continent Africain, malgré ses faibles ressources économiques tente péniblement de participer à cette forte industrie de transport avec moins de 4,5% du trafic mondial<sup>1</sup>.

Cependant, cette faible représentativité est très contrastée à l'intérieur du continent avec l'Afrique du nord, du sud et de l'est qui connaissent une situation relativement meilleure, contrairement à l'Afrique subsaharienne francophone qui bat de l'aile dans des conditions peu reluisantes.

Le Sénégal pays ouest africain, géographiquement très avancé dans l'océan atlantique présente des atouts majeurs pour le transport aérien justifiant les escales de la concorde durant son premier vol inaugural Paris – Rio de Janeiro via Dakar en janvier 1976.

En effet, avec ses un million huit cent mille (1.800.000)<sup>2</sup> passagers annuels, le Sénégal joue le rôle de pionnier dans le transport aérien ouest africain. Il dispose d'un aéroport principal à Dakar et de quatre aéroports secondaires repartis à Saint louis-Ziguinchor Cap-Skiring et Tambacounda.

Compte tenu de sa stabilité politique, et malgré ses faibles ressources énergétiques, il constitue une destination très prisée par les compagnies aériennes. Fort de ce potentiel, l'Etat du Sénégal à travers la création de L'Agence des Aéroports du Sénégal en mai 2008 manifeste sa ferme volonté de développer ce secteur du transport aérien.

L'Agence est chargée de la gestion quotidienne des aéroports et de l'exécution opérationnelle de la politique de sécurité de l'Etat du Sénégal dans l'exploitation du transport aérien au Sénégal. La gestion aéroportuaire

---

<sup>1</sup> Rapport de la Direction statistiques et démographie du Sénégal 2009

<sup>2</sup> Rapport de la Direction de l'aviation civile

permet aux compagnies d'évoluer dans un cadre normatif qui leur permettra de mener en toute sécurité leurs activités.

Les aéroports sont devenus aujourd'hui les principales cibles des activités terroristes. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, les exigences de sécurité ont été fortement renforcées dans le transport aérien.

Ceci suscitera une lourde responsabilité sur le gestionnaire d'aéroport qui doit veiller en permanence sur le traitement de toute l'activité de transport des aéronefs au sol contre les risques d'accident et d'actions terroristes .

Par conséquent l'Etat conscient du rôle de catalyseur économique que joue l'aéroport avec ses activités commerciales exige du gestionnaire des aéroports le respect strict des normes de sécurité édictées par l'annexe 14 de l'organisation de l'aviation civile internationale dont il est membre depuis son accession à la souveraineté nationale.

Par ailleurs, l'aéroport de Dakar est soumis à plusieurs mesures de sécurité exécutées par le gestionnaire à travers une politique de sécurité définie par l'Etat. Cependant, le dilemme du gestionnaire repose sur l'équilibre entre la recherche de ressources financières basée en partie sur le développement des activités commerciales extra aéronautiques et l'application stricte et permanente des mesures de sécurité dans les aéroports.

L'analyse de la sécurité à l'aéroport de Dakar s'articulera outre l'introduction et la conclusion, autour de trois parties :

- La première abordera le cadre théorique et méthodologique
- La deuxième traitera le diagnostic du secteur aéroportuaire
- La troisième fera l'analyse de la sécurité à l'aéroport Léopold Sédar Senghor.

## **CHAPITRE I. LE CADRE THEORIQUE**

### **1.1. LE CADRE THEORIQUE**

#### **1.1.1 LE CONTEXE DE L'ETUDE**

Le Sénégal dispose des aéroports qui sont théoriquement ouverts à la circulation aérienne publique. Néanmoins nous allons nous appesantir sur notre cadre d'étude qui est l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor de Dakar qui génère l'essentiel du trafic car étant en mesure de recevoir tous les types d'avions y compris les gros porteurs. Avec une croissance moyenne régulière de 7% par an depuis une décennie et un trafic Passagers de 1,8 millions de personnes pour 35 000 mouvements d'avions au cours de l'année<sup>3</sup>, l'Aéroport de Dakar se positionne aujourd'hui comme une plateforme régionale de première importance. D'ailleurs il est le premier aéroport de l'UEMOA pour le trafic des passagers et participe ainsi considérablement à l'essor économique de notre pays.

#### **1.1.2 PROBLEMATIQUE**

La sécurité dans le transport aérien est devenue l'objectif majeur à réaliser par les pays membres de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La vulnérabilité des avions qui constituent aujourd'hui les principales cibles des terroristes pose avec acuité la problématique de la mise en place de politiques de sécurité et de sûreté efficaces et efficientes.

Le continent africain avec son faible taux de trafic, moins de 5% sur le trafic mondial, présente un bilan peu reluisant dans le domaine de la sécurité. En effet, elle enregistre un taux moyen d'accident plus de six fois supérieur au reste du monde justifié par la vétusté des aéronefs, le manque d'infrastructures et de formation du personnel, la rareté des pièces de rechanges et surtout le manque d'un cadre institutionnel chargé d'appliquer rigoureusement les normes et recommandations des organismes internationaux.

L'organisation de l'aviation Civile internationale (OACI) dans sa politique de gestion de la sécurité du transport aérien a introduit en Mars 2001 la

---

<sup>3</sup> L'organisation de l'aviation Civile internationale

certification d'aérodrome qui est un concept de normalisation visant à garantir un niveau de sécurité, de régularité et d'efficacité des opérations aériennes conformément aux réglementations nationales en vigueur.

Le Sénégal, depuis longtemps s'est mis dans la réalisation de la certification en vue de sécuriser le secteur. Cette politique est exécutée par le gestionnaire d'aéroport qui joue un rôle primordial dans la chaîne de sécurité du transport aérien.

Depuis sa création en 2008, l'Agence des Aéroports du Sénégal, tente péniblement de faire face aux exigences de plus en plus contraignantes des acteurs du transport aérien. La position géographique du Sénégal caractérisée par une stabilité socio-économique, occasionne un attrait de certaines grandes compagnies comme Air France, South Africa, Delta, Emirates, qui n'opèrent que dans un environnement totalement sécurisé, vu les pavillons nationaux qu'elles représentent.

Par conséquent, nous sommes tentés de poser les difficultés que pourrait avoir le gestionnaire face à ces mastodontes du secteur. Est-il en mesure de les satisfaire, vu le contexte africain en terme de manque d'infrastructures, de formation, et de politiques de sécurité conséquentes

Nous constatons aujourd'hui que toutes ces compagnies veulent faire de Dakar un hub<sup>4</sup> sous régional afin de mailler l'Afrique de l'Ouest, d'où la nécessité d'une politique de sécurité rigoureuse et étanche. Le gestionnaire d'aéroport, étant acteur principal de la chaîne de l'exploitation aérienne, a des défis majeurs à relever dans un environnement propice à l'explosion du risque. A ce propos, plusieurs actes ont été posés comme : l'appui matériel aux forces de sécurité de la plateforme aéroportuaire, la création d'une unité de gestion de l'aire de trafic, l'acquisition de nouveaux appareils dans le but de rassurer les compagnies et autres acteurs de la chaîne.

Cependant, ces mesures rencontrent des limites objectives, car, elles doivent être accompagnées d'une véritable politique de sécurité basée sur les normes et recommandations de l'OACI ; ce qui nécessite des décisions courageuses et impopulaires, par exemple le déguerpissement des

---

<sup>4</sup> Point de convergence de plusieurs compagnies ; plaque tournante.

populations riveraines et la lutte contre l'encombrement humain qui sont sources de dangers permanents. Le projet de transfert de l'aéroport de Dakar vers Diass plusieurs fois reporté, plombe énormément les politiques d'investissement sur la sécurité.

En effet, l'Etat a longtemps privilégié le projet du nouvel aéroport en construction au détriment de Dakar Yoff, ce qui a pour conséquence :

- L'arrêt des investissements lourds sur l'aéroport
- Le délabrement des infrastructures
- La spéculation foncière et ses conséquences désastreuses
- La réduction de fréquence de certaines compagnies comme Delta et South Africa.

Il est pertinent aujourd'hui de reconnaître l'exigüité de l'aéroport qui traite un million huit cent mille (1800000) passagers dépassant de loin sa capacité initiale de cinq cent mille (500000) passagers. Force est de constater aussi ses contraintes géographiques pour son expansion. En effet, le site de l'aéroport Léopold Sédar Senghor ainsi que ses alentours se trouvent être actuellement considérés comme l'une des ultimes réserves foncières constructibles de la capitale Sénégalaise.

Ce faisant, on assiste à une ruée indescriptible des particuliers et des sociétés immobilières (publiques comme privées) vers les terrains aux alentours et voir même sur les emprises aéroportuaires affectant considérablement la sécurité et le fonctionnement des infrastructures aéroportuaires. L'urbanisation incontrôlée et ses conséquences (difficultés d'assainissement liquide comme solide) ont fini de poser le risque animalier comme une menace imminente pour la navigation aérienne dans le ciel de Dakar.

Cependant, nous continuons à croire qu'il est illusoire de penser que le transfert se fera juste par un coup de baguette magique. L'aéroport de Dakar produit aujourd'hui ce qu'on appelle la redevance pour le développement des infrastructures aéroportuaires (RDIA) <sup>5</sup> qui participe au financement de

---

<sup>5</sup> Redevance pour le développement d'infrastructures aéroportuaires

la construction du nouvel aéroport. Alors, n'est-elle pas une raison suffisante pour appuyer le gestionnaire dans sa politique de gestion de la sécurité.

L'objectif des deux millions (2000000) de passagers avant l'avènement de Diass devra d'abord passer par la satisfaction des acteurs de l'industrie du transport aérien et d'un environnement sécuritaire aux normes. A travers un questionnaire soumis aux acteurs, il serait judicieux d'étudier et d'évaluer tous les actes posés, par le gestionnaire pour jouer sa partition dans la chaîne de sécurité du transport aérien.

La survie du transport aérien au Sénégal, dépend considérablement de la capacité de l'Agence des Aéroports du Sénégal à se mettre aux normes sur les standards internationaux en matière de sécurité.

### **1.1.3 LES HYPOTHESES DE RECHERCHE**

La formation des hypothèses de travail donne une orientation quant à la recherche des objectifs et des résultats attendus. Ainsi au sortir de nos interviews avec les différents acteurs, des visites de terrain, nous avons pu soulever quelques hypothèses :

- L'octroi de moyens nécessaires aux entités chargées de la mise en œuvre des mesures de sécurité pourrait permettre d'asseoir une politique efficace dans ce secteur.
- La coopération et l'harmonisation entre les différents intervenants et une meilleure clarification des rôles de chaque intervenant seraient un atout essentiel à l'application des normes de sécurité à l'aéroport de Dakar.

### **1.1.4 LES INDICATEURS DE RECHERCHE**

Pour comprendre les mécanismes de la gestion de sécurité nous avons choisi de rencontrer des acteurs évoluant dans ce secteur à savoir les professionnels de terrain qui sont les premiers concernés par la mise en œuvre des mesures de sécurité et pour mieux cerner les mécanismes de la gestion de l'AILSS, nous avons aussi rencontré les agents d'exécution afin

d'avoir une vision d'ensemble du processus en nous appuyant sur un panel varié d'acteurs .

Nous avons ainsi procédé à quelques entretiens non directifs ou semi directifs correspondant à des conversations libres et ouvertes. Ces entretiens étaient nécessaires pour avoir une compréhension globale de la mise en œuvre de la politique de la gestion de la sécurité à Dakar.

Nous sommes partis d'un cadre conceptuel de la sécurité construit autour d'une recherche documentaire. Cette recherche documentaire avait pour objectif de nous permettre de consulter les différents textes réglementaires nationaux, rapports d'étude liés à notre thème.

Nous avons choisi les indicateurs de recherche suivants :

- Nombre de services impliqués dans la gestion de la sécurité
- Nombre de procédures à respecter
- Nombre de contrôles par période par an
- Nombre de manquements constatés

Nous nous sommes basés sur cette démarche empirique et théorique pour analyser la gestion de la sécurité l'AILSS.

#### **1.1.5. OBJECTIFS DE RECHERCHE**

Cette étude a pour objectif de proposer des orientations stratégiques en vue d'améliorer l'applicabilité des normes de sécurité à l'aéroport de Dakar c'est-à-dire mettre en place des outils qui permettent de rendre efficient et efficace la gestion de la sécurité à Dakar qui présente actuellement beaucoup de failles. C'est dans cette logique que nous avons opté pour les objectifs suivants :

- Faire une analyse du niveau actuel de la sécurité.
- Proposer des voies et moyens pour une amélioration de la sécurité de l'aviation civile au niveau du Sénégal.

### 1.1.6. LA CLARIFICATION DES CONCEPTS

**La Définition de la sécurité.** La sécurité à toujours été la préoccupation majeure de toutes les activités de l'aviation civiles internationale. Elle figure dans les objectifs principaux de l'OACI tel qu'énoncés à l'article 44 de la convention de Chicago. A ce propos, selon le doc 9859, la sécurité se définit comme : la situation dans laquelle, les risques de lésion corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenu à ce niveau ou sous ce niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques.

**La Notion de Risque,** En matière d'aviation, la sécurité absolue n'existe pas ; il est impossible d'éliminer tous les risques. Ils doivent être ramenés au niveau le plus faible que l'on puisse raisonnablement atteindre. Dans le domaine de la sécurité, le risque se définit comme l'existence d'une probabilité de voir un danger se concrétiser dans un ou plusieurs scénarios, associée à des conséquences dommageables sur des biens ou des personnes.

**La Notion d'accident et d'incident,** Les manifestations les plus probantes d'un non-respect des consignes de sécurité d'un système sont : l'accident et l'incident. Puisque la gestion de la sécurité vise à réduire leurs probabilités et conséquences, il est primordial de comprendre les causes des accidents et des incidents pour mieux les appréhender. Les accidents et les incidents étant étroitement liés, on n'essaie pas de distinguer les causes des accidents de celles des incidents. Cependant une tentative de définition de ces deux notions s'impose :

**Notion d'incident :** est considéré comme incident, un fait ou événement de caractère secondaire généralement fâcheux qui survient au cours d'une action et peut perturber son déroulement.

**Notion d'accident :** l'accident survient toujours à la suite de la convergence de plusieurs facteurs favorables, dont chacun est nécessaire mais pas suffisant en soi pour percer les défenses du système. Par exemple plusieurs incidents combinés non résolus peuvent produire un accident.

Les accidents et les incidents surviennent si plusieurs circonstances et conditions sont réunies. Celles-ci sont notamment liées à l'aéronef et à

d'autres équipements, aux conditions météorologiques, aux services d'aéroport et de vol ainsi qu'à l'environnement opérationnel au sein de la société, au règlement en vigueur et au climat régnant dans le milieu aéronautique. Elles englobent aussi les changements et les combinaisons de comportement humains.

Parmi les principaux facteurs qui déterminent un contexte favorable aux accidents et incidents, on peut citer : les facteurs matériels et infrastructurels, les facteurs culturels, les facteurs environnementaux, et les facteurs humains.

**Les Facteurs Induits au Risque de Sécurité.** L'activité humaine constitue la principale ressource de l'exploitation dans le transport aérien. Cependant, elle constitue le facteur le plus impondérable dans la gestion de la sécurité, de par la complexité de ses éléments exogènes qui participent à sa performance. Parmi ceux-ci nous pouvons noter : la culture, la formation, les procédures, le matériel, le mode d'organisation, la gestion matérielle, etc...Qui pourraient chacun provoquer une défaillance dans la chaîne de sécurité imputable au facteur humain.

Par conséquent, il est inévitable de mettre en place des applications de meilleures technologies, des formations pertinentes, une réglementation et des procédures appropriées pour réduire au minimum les effets des erreurs humaines sur la sécurité. Sachant que les erreurs font partie du comportement humain, l'élimination totale de ses erreurs humaines constituerait un objectif irréaliste. La difficulté n'est alors pas de simplement prévenir les erreurs mais d'apprendre à gérer en toute sécurité celles qui sont inévitables.

## Diagramme des Facteurs Contribuant à l'Erreur Humaine

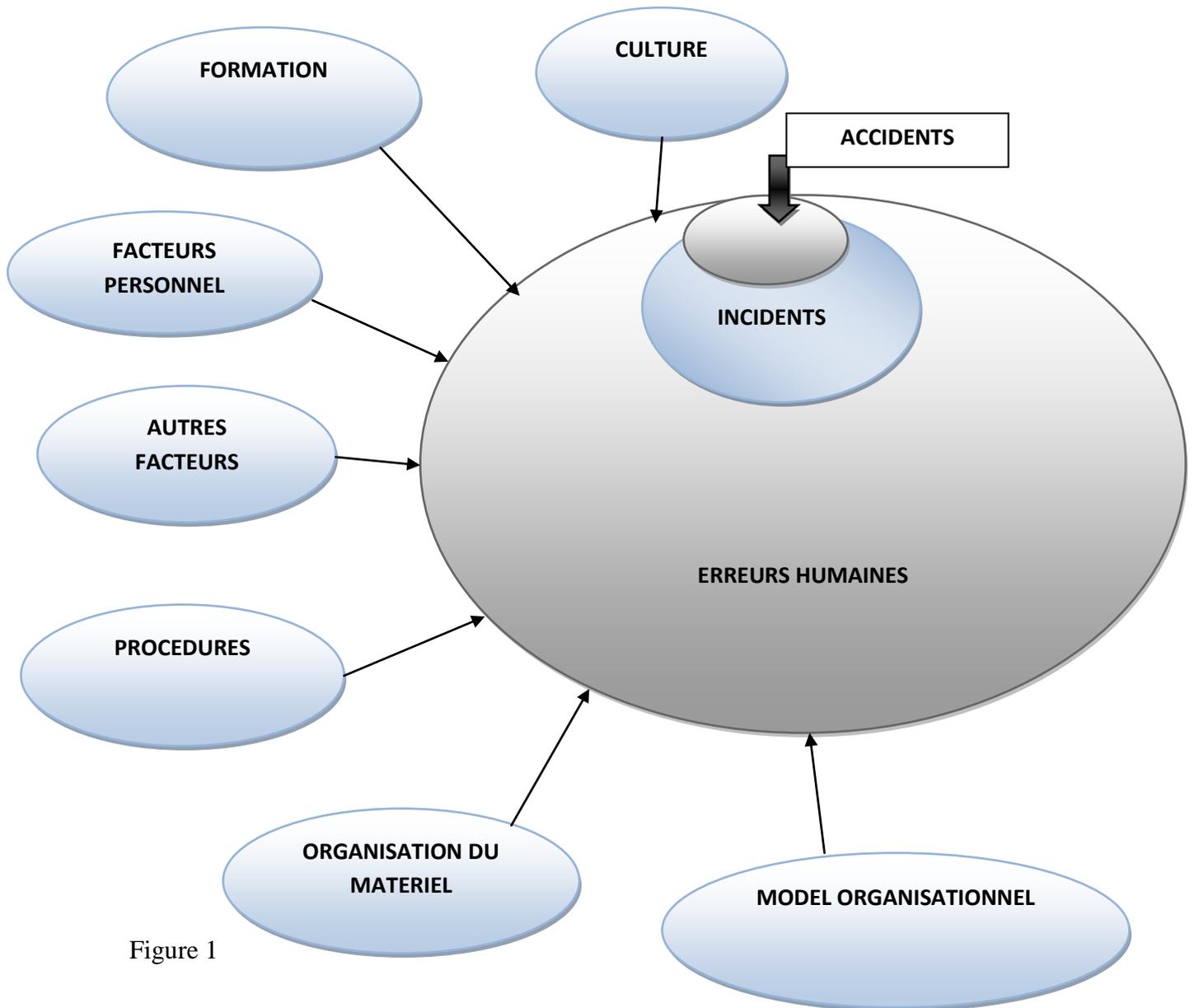


Figure 1

Source doc 9858 OACI

Pour la gestion de la sécurité, l'environnement culturel constitue un facteur déterminant de la performance humaine et de ses limites. Il constitue le socle des relations hiérarchiques, du mode de traitement de l'information, de la gestion du stress, du comportement face aux nouvelles technologies, du mode organisationnel et surtout des réactions face aux erreurs humaines.

La culture jouera aussi un rôle dans l'application de l'automatisation et de l'élaboration des procédures de sécurité, des relations interpersonnelles dans l'entreprise, et même dans la conception du matériel et des outils de travail.

Par conséquent nous constatons qu'il existe un haut degré d'interdépendance entre la culture et la sécurité malgré la théorie selon laquelle ; la sécurité de l'aviation doit transcender les frontières nationales et toutes les cultures pour juste s'incarner dans une osmose scientifique dépourvue de toute forme d'émotion.

**Tableau Caractéristique de Différentes Cultures de la Sécurité**

<b>Culture de la Sécurité</b> <b>Caractéristiques</b>	 <b>Médiocre</b>	<b>Bureaucratique</b>	<b>Positive</b>
Les informations sur les dangers sont :	Supprimées	Ignorées délibérément	recherchées activement
Les messages de la sécurité sont :	Découragés ou sanctionnés	tolérés	formé et encouragés
La responsabilité de la sécurité est	Evitée	fragmentée	partagée
La diffusion des informations sur la sécurité est :	découragée	Autorisée mais découragée	récompensée
Les défaillances conduisent à :	Des dissimulations	Des rectifications locales	Des enquêtes et des reformes systématiques
Les nouvelles idées sont :	étouffées	Considérées comme de nouveaux problèmes (non des occasions)	Les bienvenues

Source enquête 2012

Tableau 1

Le matériel et l'infrastructure constituent essentiellement les outils d'exploitation des activités aériennes. Ils doivent depuis leur conception répondre à des normes de sécurité telles que :

- Le fonctionnement

- L'adaptabilité et la stabilité
- La conviviabilité et l'accessibilité
- La facilité d'utilisation

En vue de réduire les risques d'erreurs, face aux progrès de l'automatisation, les considérations relatives aux facteurs matériels et infrastructurels gagnent encore en importance. Le manque de conscience de la situation et l'ennui généré par l'automatisation sont les nouveaux défis que doivent relever les acteurs du secteur du transport aérien comme le gestionnaire d'aéroport.

## **CHAPITRE 2 : LE CADRE METHODOLOGIQUE**

### **1.2. LE CADRE METHODOLOGIQUE**

Pour mener à bien notre étude nous avons eu recours à une recherche documentaire et à un questionnaire soumis aux responsables de la sécurité à l'aéroport de Dakar et une enquête menée auprès des autres structures œuvrant dans le même secteur.

#### **1.2.1. LA REVUE DOCUMENTAIRE**

Toute recherche scientifique nécessite une documentation fournie qui est une étape importante de la recherche. C'est ainsi que nous avons eu à consulter de nombreux documents, brochures et l'Internet pour une meilleure compréhension des concepts qui traitent notre thème d'étude.

#### **1.2.2. LES VISITES DE TERRAIN**

Elles nous ont été d'une grande utilité, car elles nous ont permis de confronter la théorie à la réalité qu'existait dans la pratique des mesures de sécurité appliquées au sein de l'aéroport

#### **1.2.3. LE QUESTIONNAIRE**

Il nous a permis de bien cerner la situation actuelle en termes de sécurité sur le transport aérien en recevant directement l'avis des exploitants et des usagers

Nous avons pu percevoir aussi, durant son exploitation, le sentiment de stress permanent qui anime les usagers dans leurs opérations quotidiennes de traitement des aéronefs, mais aussi de l'environnement aéroportuaire.

#### **1.2.4. LE GUIDE D'ENTRETIEN**

Nous nous sommes servis d'un guide d'entretien pour corroborer les informations reçues. Cet instrument a été utilisé lors des rencontres avec quelques acteurs prenant part à la mise en place des mesures de sécurité à l'AILSS<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Aéroport international Léopold Sédar Senghor

### 1.2.5. LES METHODES D'INTERVIEWS

Cette méthode nous a permis d'avoir des éclaircissements sur l'organisation de la gestion de la sécurité, de savoir le rôle que joue chaque intervenant et d'avoir un aperçu sur l'état des moyens mis en place .

### 1.2.6. LA METHODE D'ECHANTILLONNAGE

N°	Structures	Nombre d'agents d'encadrement	Nombre d'enquêtés
1	ANACS	5	1
2	HAALSS	4	1
3	ADS	8	2
4	POLICE	2	1
5	COMPAGNIES AERIENNE	3	1
6	SHS	6	1
7	AHS	4	1
8	SOGEPRESS	3	1
9	SURETE	10	2
TOTAL ENQUETES		45	11

Soit un total de 25% par structure concernée

### 1.2.7. LES DIFFICULTES RENCONTREES

Tout au long de nos investigations, nous nous sommes heurtés à de sérieuses réticences et méfiances ou encore à l'indisponibilité de certains acteurs clés impliqués dans les activités liées à notre thème de recherche.

La sensibilité du sujet nous a beaucoup restreint dans la mesure où certaines informations ne peuvent pas être connues du public, il y'a eu des réticences pendant les interviews ce qui nous bloquait nettement dans notre travail de recherche.

## **CHAPITRE 1 : PRESENTATION DE L'AEROPORT DE DAKAR**

Il est important dans un premier temps de présenter l'objet de l'étude et des acteurs afin de comprendre leurs actions et l'environnement dans lequel ils évoluent. Cette première partie nous permettra par la suite d'entrer dans le vif du sujet avec l'organisation générale de l'aéroport et tout ce qui tourne autour. L'aéroport de Dakar est l'un des plus grands aéroports de l'Afrique de l'ouest et dispose présentement d'un bon niveau de sécurité malgré les apparences.

### **2.1.1 HISTORIQUE DE L'AEROPORT DE DAKAR**

L'aéroport construit à proximité du village de Yoff a longtemps porté le nom de Dakar-Yoff, aujourd'hui remplacé par celui du premier président du Sénégal Léopold Sédar Senghor. L'AILSS a de nos jours 63 ans, situé à 16km du centre de la capitale et couvrant une superficie de 800 hectares, il est la principale porte d'entrée vers le Sénégal. Sa partie sud abrite la base aérienne 160 Dakar-Ouakam de l'armée de l'air Française qui a été fermée en 2011 par le troisième président de la république du Sénégal <sup>7</sup>et une base de l'armée de l'air du Sénégal.

C'est en 1941, qu'une mission de prospection dirigée par des ingénieurs français effectue des études et porte son choix sur la plaine de Yoff pour abriter un aéroport transatlantique à usage militaire en remplacement de la base de Ouakam. Premier aéroport réalisé dans la presqu'île du Cap-Vert, la base de Ouakam était fréquentée simultanément par l'aviation civile et militaire, mais elle s'avère insuffisante car en 1937, Air France, Lufthansa, Nalalitoria, les Impérial Airways et British Airways y effectuaient des escales régulières.

Ainsi en 1943, 2000 travailleurs africains encadrés par les ingénieurs français et équipés du matériel prélevé des différents territoires de l'Afrique-Occidentale-Française (AOF), exécutent les terrassements, les ouvrages de drainage et le revêtement de la piste Est-Ouest de 2000m de longueur et 60m de largeur. Une deuxième piste sera réalisée en 1944 orientée Nord-Sud d'une longueur de 1530m et de largeur 55m.

---

<sup>7</sup> Maitre Abdoulaye Wade 2000-2012

Entre temps pour des besoins de la guerre, les américains construisent à Bargny sur un terrain à deux pistes qui par la suite s'avère inutilisable, alors ils décident de se joindre à la construction de Yoff qui en fut accélérée et permis dès Juin 1944 le transit de 100 à 120 appareils par jour. De 1944 à 1946, Yoff est simultanément utilisé avec Ouakam, c'est le 1er Mai 1947 que Yoff sera définitivement rendu aux autorités françaises qui mettent tout en œuvre pour en faire un aéroport commercial. La piste Nord-Sud sera rallongée de 500m en 1949 et les baraquements militaires aménagés en aérogare font place petit à petit à l'aéroport actuel qui sera inauguré le 17 Septembre 1949.

Le 21 Octobre 1952, les 1er avions à réaction atterrissent sur la piste Est-Ouest prolongé de 200m, ensuite rallongée de 2400m et l'aéroport est désormais capable de recevoir tous les avions commerciaux en service.

Après les indépendances, l'état du Sénégal a confié la gestion de l'aéroport à l'ASECNA<sup>8</sup> qui a été créée par la convention de Dakar du 25 Octobre 1974. Cette convention abroge et remplace la convention du 12 décembre 1959 à Saint Louis pour gérer la sécurité de la navigation pour les pays membres qui sont au nombre de 15 dont 13 de l'Afrique de l'ouest et du centre, le Madagascar et la France qui est le principal fondateur parce que créant presque tous ces aéroports

En 1974 la piste sera encore rallongée de 650m en vue de recevoir des avions de types Boeing 747 et c'est en 1976 que la clôture de sécurité de l'ensemble du périmètre aéroportuaire d'une longueur de 1600m a été édifiée. Elle est équipée d'un retour défensif et d'une haie cactus pour un renforcement de la sécurité ainsi que qu'un chemin de ronde pour la surveillance de ce périmètre à cinq heures de vol de Paris et huit heures de New York', l'AILSS est le premier aéroport de l'UEMOA<sup>9</sup> en trafic passager, le troisième de la CEDEAO<sup>10</sup>, huitième de l'Afrique devancé par Johannesburg et les aéroports du Maghreb.

---

<sup>8</sup> Agence pour la sécurité et la navigation aérienne en Afrique et Madagascar

<sup>9</sup> Union Economique Monétaire Ouest africaine

<sup>10</sup> Communauté économique des états de l'Afrique de l'ouest

### **2.1.2 LE CADRE REGLEMENTAIRE ET JURIDIQUE DE L'AEROPORT INTERNATIONAL LEOPOLD SEDAR SENGHOR**

« Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, aux personnes, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne »<sup>11</sup>.

Au vu de cet article, nous constatons que l'exploitation de l'aviation civile obéit à des normes et recommandations internationales décidées communément par les Etats sous l'égide de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et appliquées de manière uniforme partout dans le monde.

Le Sénégal a, dès son accession à la souveraineté internationale, adhéré à :

- la Convention de Chicago du 07.12.1944, qui a créé l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
- la Convention relative à la création l'ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) signée à Dakar le 25 octobre 1974.
- aux accords relatifs au transit (1944) ; les deux libertés de l'air.
- la Convention de Varsovie de 1929 (règles pour le transport international de marchandises) ; et la Convention de Guadalajara de 1961 en complément de la Convention de Varsovie.
- la Convention de Montréal de 1971 (actes dirigées contre la sécurité de l'Aviation Civile).
- la Convention de La Haye de 1970 (Captures illicites d'aéronefs).
- la Convention de Rome de 1952 (Dommages aux tiers à la surface).
- la Convention de Cap de 2001 (Matériels et équipements mobiles).
- la Convention de Tokyo de 1963 (Infractions et autres actes survenus à bord des aéronefs).
- la Convention de Genève de 1948 (Reconnaissance des droits sur aéronefs).

---

<sup>11</sup>Article 37 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

- la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et à feuille de 1991.
- la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées de 1974.

Notre pays, très actif dans le milieu aéronautique international a siégé au conseil de l'OACI avant de céder sa place au Ghana. Dakar abrite par ailleurs le bureau régional de l'OACI pour l'Afrique Occidentale et Centrale, ainsi que la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC). De même plusieurs bureaux ou représentations régionales de structures en rapport avec l'aviation civile sont présents au Sénégal :

- Représentation régionale de l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien).
- Représentation régionale de la SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques).
- Représentation régionale de la FAA (Administration fédérale de l'aviation) des Etats-Unis.

Notre capitale abrite également le siège de l'ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar). L'aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar conformément au Décret 88-1256 est subdivisé en plusieurs zones réglementées (annexe1), et soumis à des contrôles de sécurité très complexes. Il est ouvert à la circulation aérienne publique et privée en conformité avec les recommandations de l'OACI.

## CHAPITRE 2 : LES ACTEURS IMPLIQUES DANS LA GESTION DE LA SECURITE AERIENNE

### 2.2.1 L'ETAT

L'Etat est l'acteur principal de la politique de sécurité. Il établit les orientations stratégiques basées sur sa politique intérieure en termes de sécurité et sur les lois et règlements des organismes régionaux et internationaux dont il est membre. Il doit créer un environnement propice à des opérations aériennes sûres et efficaces.

Le programme national de sécurité qu'il définit, lui permet de s'organiser et d'allouer les ressources nécessaires en vue de s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité. Il lui permet également de s'assurer que les fournisseurs de services gèrent de manière équilibrée les objectifs de production et ceux de protection. Selon l'Organisation de l'Aviation Civile International (OACI), il doit créer un cadre juridique pour une gestion efficace de la sécurité basé sur :

- une législation aéronautique, qui lui fixe ses objectifs à la fois commerciaux et privés.
- des lois sur la production industrielle et de commerce, qui régissent la production et la vente de matériel et de services aéronautiques sûrs ;
- une législation du travail, y compris la législation relative à l'hygiène et à la sécurité au travail, qui fixe les règles du cadre de travail dans lequel le personnel d'aviation est censé s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité ;
- des lois sur la sécurité, qui contribuent à la sécurité sur le lieu de travail et à la confidentialité des informations liées à la sécurité ;
- des lois environnementales influant sur l'implantation des aéroports et des aides à la navigation qui ont des incidences sur les opérations aériennes (telles que les procédures antibruit) ;

Les responsabilités de l'Etat à l'égard de la gestion de la sécurité peuvent aller au-delà des fonctions de réglementation et de supervision. Il peut jouer aussi le rôle de fournisseur de services de gestion du trafic aérien et des services aéroportuaires.

Cependant si de tels cas se présentent, une distinction claire doit être faite entre le statut d'organisme de réglementation de la sécurité et celui de fournisseurs de services.

### **2.2.2 LES ORGANISMES REGIONAUX**

Ils interviennent dans les pays membres à travers des audits et des inspections. On peut en citer :

- L'Agence Communautaire de Supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile (ACSAC) : créée le 22 Décembre 2010<sup>12</sup> par les états membres de l'UEMOA. Elle est chargée entre autres d'effectuer la certification et la surveillance des organisations établies dans les pays tiers et de celles établies dans un état membre prestant des services dans le territoire de plusieurs états membres ; de mener toutes tâches de certification et de surveillance à la demande d'un Etat membre.
- L'Autorités Africaines Malgaches de l'Aviation Civile (AAMAC) qui est chargée de l'organisation régionale de coordination et de supervision de la sécurité de l'aviation civile.
- La Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), dont le siège est à Dakar, a mis en place en rapport avec les états africains un mécanisme coopératif de supervision de la sécurité.

### **2.2.3 L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE (ANACIM)**

L'Agence est dotée d'une autonomie de gestion dans les conditions fixées par le présent code et ses décrets d'application. Selon l'article 2 du décret n°2011-1055 du 26 juillet 2011 (annexe2) fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'ANACIM, l'Agence est chargée notamment :

- de l'exécution de la politique de l'Etat en matière d'Aviation civile ;
- de veiller à la promotion de l'Aviation Civile au Sénégal ;
- de la négociation des accords internationaux dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'Etat ;

---

<sup>12</sup> Agence Communautaire de Supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile

- de l'élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI);
- de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile 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 ;
- du contrôle de la sûreté et de la supervision de la sécurité de l'aviation civile ;
- de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Etat du Sénégal ;
- de la coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires et du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'Aviation civile ;
- du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'Aviation civile ;
- du suivi et de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile.
- de promouvoir et de mettre en œuvre la politique que définit le gouvernement en matière de météorologie
- collecter, traiter, analyser, et diffuser toutes les informations météorologiques
- élaborer la politique du Sénégal en matière de météorologie et d'en assurer la mise en œuvre
- de donner son avis sur les orientations stratégiques à adopter par l'Etat

Afin d'assurer ses fonctions elle puise ses ressources :

- Des redevances perçues pour services rendus par l'ANACIM<sup>13</sup>;

---

<sup>13</sup> Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie

- Des produits provenant des redevances aéronautiques et extra-aéronautiques ;
  - des produits des activités aéronautiques concédées;
  - de toute éventuelle dotation budgétaire de l'Etat;
  - des subventions des partenaires au développement;

#### **2.2.4 L'AGENCE POUR LA SECURITE ET LA NAVIGATION AERIENNE EN AFRIQUE ET MADAGASCAR (ASECNA)**

L'ASECNA (Agence pour la Sécurité et la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) a été créée à Saint Louis du Sénégal le 12 Décembre 1959. C'est un établissement public de droit international, regroupant 17 Etats d'Afrique (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centre Afrique, Comores, Congo, Cote d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad, Togo) et la France membre fondateur qui dispose d'un Statut Particulier.

L'ASECNA a un caractère multinational de par la composante de ces différents Etats. L'Agence est un fournisseur de service public de sécurité aérienne au service de ses états membres. Elle est dotée d'une personnalité juridique, c'est-à-dire la capacité d'être titulaire de droits et soumise à des obligations.

L'ASECNA assurait la gestion des Activités Aéronautiques Nationales de huit (8) états membres (Bénin, Burkina Faso, Centre Afrique, Guinée Equatoriale, Mali, Sénégal, Niger) qui ont signé des Contrats Particuliers avec elle. L'Administration des Activités Aéronautiques Nationales du Sénégal (AANS) fut créée en 1990, et le Sénégal, en reprenant la gestion technique et commerciale de ses aéroports a mis en place l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) en 2008.

L'ASECNA a la charge d'un espace aérien étendu sur 16 100 000 km<sup>2</sup> (1,5 fois la superficie de l'Europe) couvert par six régions d'information en vol FIR<sup>14</sup>: Antananarivo, Brazzaville, Dakar Océanique, Dakar Terrestre, Niamey, Ndjamena. Elle y assure :

---

<sup>14</sup> Flight information région

- le contrôle de la circulation aérienne,
- le guidage des avions,
- la transmission des messages techniques et de trafic,
- l'information de vol, ainsi que le recueil des données,
- la prévision et la transmission des informations météorologiques

Ces prestations couvrent aussi bien la circulation en route, que l'approche et l'atterrissage.

Elle assure les aides terminales sur les 27 aéroports principaux des 17 Etats africains et malgache membres, à travers :

- le contrôle d'aérodrome,
- le contrôle d'approche,
- le guidage du roulement des aéronefs au sol,
- l'aide radio et visuelle à l'approche et à l'atterrissage,
- les transmissions radio, les prévisions météorologiques,
- le bureau de piste et d'information aéronautique
- les services de sécurité incendie.

Dans chaque État membre, les missions de l'Agence sont assurées par une Représentation ayant à sa tête un Représentant nommé par le Directeur Général en accord avec le Ministre de tutelle concerné; cet agent<sup>15</sup> est responsable des activités de l'Agence dans son Etat d'affectation.

### **2.2.5 LA HAUTE AUTORITE DE L'AEROPORT LEOPOLD SEDAR SENGHOR (HAALS)**

Créée par arrêté n°008709 du 2 novembre 2001, elle est une structure administrative rattachée à la primature et a pour mission principale d'assurer la sécurité des personnes, des biens et des aéronefs dans l'ensemble de la zone aéroportuaire. A ce titre,

- elle veille à un bon accueil des personnes fréquentant la zone aéroportuaire.

---

<sup>15</sup> Représentations de l'ASECNA

- elle facilite le développement du trafic aérien en étroite collaboration avec la Direction de l'Aviation Civile et l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar.
- elle participe par la qualité de ses prestations au développement du tourisme au Sénégal.
- elle met en œuvre, d'une manière générale, les normes et pratiques recommandées de l'organisation de l'aviation civile Internationale (OACI) dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.

Ces bureaux sont situés à l'aéroport et présente un personnel mixte (militaire, paramilitaire, civil).

### **2.2.6 LA COMPAGNIE DE GENDARMERIE NATIONALE**

Créée le 26 Décembre 1990 par Décret (annexe 3), elle est chargée de la sécurité aéroportuaire et est placée sous l'autorité du Haut-commandant de la gendarmerie nationale et du directeur de la justice militaire.

Elle a un effectif fixé par décision du ministre chargé des forces armées et est dirigée par un commandant de compagnie qui gère trois brigades : la brigade fret, la brigade aérodrome et la brigade batterie. Chaque brigade est commandée par un sous officier qui est chargé d'exécuter les directives de sécurité émanent du commandant de compagnie en conformité avec leur mission assignée dans le décret. Sa mission principale est :

- La sécurité des personnels et des biens par une surveillance générale des individus, des aéronefs et des marchandises dans l'enceinte de l'aéroport.
- Le contrôle des accès de l'aéroport et la surveillance des personnes stationnant le long des grilles à l'intérieur et à l'extérieur de la zone aéroportuaire.
- La constatation des crimes et des délits ainsi que les accidents de la circulation du travail survenu à l'intérieur de l'aéroport suivant les conditions fixées par la loi et les règlements pour ce qui concerne l'exercice de la police judiciaire.

### **2.2.7 LE COMMISSARIAT SPECIAL DE LA POLICE DE L'AEROPORT**

Il s'occupe de la réglementation du terminal passager contre les actes d'intervention illicite et de la protection des zones publiques. Il assure également le contrôle d'accès aux zones réglementées relevant de sa zone de compétence, l'inspection et le filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, des membres de l'équipage et de toute autre personne accédant en zone stérile.

### **2.2.8 LA BRIGADE DE DOUANE AEROPORTUAIRE**

Elle contrôle les marchandises et les bagages des passagers au départ comme à l'arrivée, contrôle la régularité des importations et des exportations ainsi que les transports de moyens de paiement. Elle s'occupe de l'inspection /filtrage du fret en collaboration avec la haute autorité des bagages destinés aux services de litige des compagnies

### **2.2.9 L'AGENCE DES AEROPORTS DU SENEGAL (ADS)**

Le décret n° 2008-460 (annexe 4) en portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) a été adopté le 9 Mai 2008.

Ce texte crée une structure autonome de gestion dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière qui se substitue à l'ancienne Administration des Activités Aéronautiques Nationales du Sénégal. L'Agence est placée sous l'autorité du Directeur Général nommé par le même décret.

Elle est chargée de promouvoir et de mettre en œuvre la politique gouvernementale en matière de développement et d'exploitation des aérodromes civils nationaux et internationaux. Elle met à la disposition des clients des services d'exploitation optimale, permettant de mener à bien leurs opérations.

## 2.2.10 L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AERIEN

### 2.2.10.1 LES COMPAGNIES AERIENNES

Elles ont une responsabilité particulière en matière de gestion de la sécurité. Etant les acteurs principaux de l'activité de transport aérien, les compagnies aériennes doivent définir une mission claire sur le plan de la sécurité commençant au sommet de l'organisation et orientant les actions à tous les niveaux jusqu'au niveau opérationnel.

Elles sont soumises au Standards And Recommended Practices (SARP)<sup>16</sup> de l'OACI et aux réglementations nationales des pays d'immatriculation et d'opération de leurs aéronefs. Nous avons plusieurs compagnies qui desservent l'aéroport international Léopold Sédar Senghor suivant la liste établie sur le tableau ci-dessous :

South African Airways 	Air France (AF) 
Air Ivoire 	Delta Airlines 
Royal Air Maroc (AT) 	Corsair 
Virgin Nigeria 	Air Méditerranée 
Tunis Air 	Air Europa 
Air Algérie 	Iberia 
Mauritania airways 	Turkish airlines 
Arik air 	TAP 
Emirats 	Gambia bird 
Ethiopian airlines 	Eurofly 
Compagnie Aérienne du Mali 	XL airways 
Benin golf air 	Kenya airways 
Senegal Airline 	Air Burkina 
SN Brussels 	TACV 

Tableau 2

Source enquête 2012

<sup>16</sup> Normes et Recommandations OACI réglementant la navigation aérienne

Le nombre de compagnies ci-dessus énumérés nous donne la juste mesure du rôle du gestionnaire dans la chaîne d'exploitation quotidienne des opérations aériennes.

En effet, chaque opérateur exigera de l'agence des aéroports du Sénégal des garanties de sécurité conformes aux règles internationales.

#### **2.2.10.2. LES OPERATEURS D'ESCALE**

Selon le décret n°2002-918 relatif à l'exercice de l'activité d'assistance en escale dans les aéroports, l'assistance en escale dans les aéroports du Sénégal se définit comme étant les services rendus à une personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et ou du fret au départ et à destination de l'aéroport considéré. Ces services couvrent notamment les activités suivantes :

- L'assistance administrative au sol incluant les services de représentation ainsi que du contrôle des chargements, des messages et des télécommunications.
- L'assistance passagère ;
- L'assistance bagages ;
- L'assistance « fret et poste » ;
- L'assistance nettoyage et service de l'avion ;
- L'assistance carburant et huile ;
- L'assistance d'entretien en ligne ;
- L'assistance « opération aérienne » et administrative des équipages.
- L'assistance transport au sol ;
- L'assistance « service commissariat ou restauration à bord ».

L'exercice de cette activité est confié à différents prestataires choisis par le ministre en charge de l'aviation civile sur la base d'un cahier de charges élaboré par l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie.

Un agrément<sup>17</sup> signé par le ministre est délivré à chaque prestataire pour lui permettre d'exercer l'activité, après satisfaction aux différents critères

---

<sup>17</sup> Document de reconnaissance de la société en tant que opérateur d'escale.

contenus dans ledit cahier de charges. Cependant, l'agrément qui a une durée de cinq ans renouvelables peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas de manquements du prestataire à ses obligations entraînant un risque grave pour la sécurité ou sûreté des aéronefs, des personnes ou des biens. On distingue :

1. **Sénégal Handling Services (Shs)**, C'est une société anonyme privée, agréé en décembre 2002, de droit sénégalais spécialisée dans l'assistance des compagnies aériennes en escale. Il fournit l'ensemble des services d'assistance au sol, conformément au cahier des charges fournis par l'Etat et sa Licence d'exploitation. Elle a une politique de sécurité adaptée à ses activités et conforme à l'environnement aéroportuaire et aux contraintes d'exploitation. Elle assure l'assistance au sol d'une vingtaine de compagnies et est certifié ISO 9001 version 2000.
2. **Aviation Handling Services (Ahs)**, La société « Aviation Handling Services SA » est agréé en décembre 2002 et est essentiellement constituée des anciens d'Air Afrique. Elle est autorisée à exercer l'activité d'assistance en escale à l'aéroport Léopold Sédar Senghor dans les conditions fixées par le cahier de charges fournis par l'Etat et sa licence d'exploitation. Elle a une politique de sécurité adaptée à ses activités et conforme à l'environnement aéroportuaire et aux contraintes d'exploitation. Elle assure l'assistance au sol de douze (12) compagnies et est certifiée ISO 9001 :2000.
3. **Dakar Catering**, La société « Dakar Catering » est agréée en Février 2008. Elle est autorisée à exercer l'activité de commissariat et de restauration à bord à l'aéroport Léopold Sédar Senghor dans les conditions fixées par le cahier de charges <sup>18</sup> fournis par l'Etat et sa licence d'exploitation. Elle a une politique de sécurité adaptée à ses activités et conforme à l'environnement aéroportuaire et aux contraintes d'exploitation.

---

<sup>18</sup> Spécifications de base d'un produit ou d'un service à réaliser

4. **SMCADY** , La Société de Manutention de carburant Aviation Dakar Yoff (SMCADY) est située à proximité de l'aéroport. Elle s'occupe de l'avitaillement en kérosène des aéronefs pour le compte de ses actionnaires qui son Oïl Libya, Total et Shell. Elle est soumise à des mesures de sécurité très contraignantes grâce à la sensibilité de son activité :

- Fouille systématique des entrées et sortie
- Sélection rigoureuse du personnel opérationnel
- Système de vidéo surveillance sur tout le périmètre des installations
- Stricte respect des procédures et normes de sécurité
- Système d'inspection régulière et permanente de tous les mouvements.

## **CHAPITRE 1 : LA GESTION DE LA SECURITE EN ZONE TERMINALE**

### **3.1.1 LA GESTION DE LA SECURITE DANS L'AEROGARE**

L'aérogare est l'ensemble des bâtiments par lesquels transitent les passagers et leurs bagages, où sont également situés : les guichets des compagnies aériennes, les services administratifs de l'aéroport, les services de douane ainsi que les services de sécurité qui interviennent tous dans les opérations de transport aérien.

Selon la taille de l'aérogare, on peut aussi y trouver une zone de vente détaxée, des bars et des restaurants. Le passager qui entre dans une aérogare pour y prendre l'avion doit procéder à plusieurs étapes avant de pouvoir embarquer, et toutes ces étapes doivent être sécurisées par le gestionnaire.

L'aéroport de Dakar Yoff est constitué d'un grand édifice inauguré en 1963 et qui a connu trois phases d'extension. Toute l'aérogare est rattachée à ce bâtiment. Il abrite les équipements et les infrastructures nécessaires pour une exploitation efficace des vols.

L'aérogare malgré sa spécificité rentre dans la catégorie des établissements recevant du public catégorie GA<sup>19</sup> (gare accessibles au public), par conséquent, le gestionnaire hormis les normes de sécurité standard propre à la gestion aéroportuaire, est tenu de se soumettre aux normes qui régissent ce type d'établissement.

### **3.1.2. LA GESTION DE LA SECURITE EN ZONE ENREGISTREMENT**

L'entrée principale de l'aérogare contrôlée en permanence par deux éléments du groupement mobile d'intervention (GMI) donne directement accès à la salle d'enregistrement d'une superficie globale de 6570m<sup>2</sup> dont 3918m<sup>2</sup> utiles, pouvant contenir 3000 passagers environ et dans laquelle nous trouvons un point d'information, un espace pour remplissage des documents, un comptoir pour les tours opérateurs (TO), un point contrôle à l'émigration, des bureaux, et deux espaces toilettes hommes et femmes.

---

<sup>19</sup> Etablissements spéciaux recevant au dessus de 1500 personnes

Elle est équipée d'un système de vidéo surveillance avec une dizaine de cameras placées dans des endroits stratégiques balayant toutes les surfaces.

Deux salles de contrôle et de supervisions délocalisées surveillent toutes les activités dans cette aire de traitement des passagers.

Elle est dotée de plusieurs sorties de secours dont deux principales situées sur l'aile droite de l'extension et d'un plan d'évacuation d'urgence

(annexe 5) régulièrement testé par des opérations de simulation de gestion de crise.

### **3.1.3. LA GESTION DE LA SECURITE EN ZONE EMBARQUEMENT**

Le bâtiment offre deux salles d'embarquements A et B d'une superficie de 1571m<sup>2</sup> dans laquelle nous trouvons la salle de sonorisation, deux bars pour rafraîchissement, deux espaces toilettes, deux duty free shop, des places assises, et un point de vente pour journaux.

Elle est moins exposée aux risques d'accident et d'incident que la salle d'enregistrement. En effet, communément appelée zone stérile, on y accède qu'en ayant subi tout le processus de contrôle appareil de fouille et portique du PIF<sup>20</sup> de la police. Cependant, son fort taux de concentration humaine aux heures des opérations d'embarquement favorise considérablement les risques d'insécurité.

Par conséquent, une équipe de surveillance et d'alerte de toutes anomalies ou dysfonctionnements du gestionnaire d'aérodrome est mise à contribution pour parer à toutes éventualités. Des procédures sanitaires et des missions de sensibilisation sont régulièrement menées par les services de l'infirmierie pour protéger les passagers.

Cependant, notons, l'inexistence de sorties de secours et l'exiguïté de la salle qui doit contenir les passagers de trois vols traités simultanément.

---

<sup>20</sup> Poste d'inspection et de filtrage

### **3.1.4. LA GESTION DE LA SECURITE EN ZONE LIVRAISON BAGAGE**

Communément appelée salle arrivée, elle couvre une surface de mille huit cent (1800) m<sup>2</sup> environ d'une capacité de mille quatre cent (1400) passagers. Dans cette salle arrivée nous trouvons deux carrousels de livraison bagage, un poste de douane, un duty free shop, deux machines à rayon x, une cabine de litiges bagages, et un espace toilette.

Elle est dotée d'un système de vidéo surveillance, avec beaucoup de cameras hors service. La présence régulière des forces de police avec celle des frontières lui confère un semblant de sécurité au moment des opérations.

Néanmoins, notons les absences :

- d'indications de procédures en cas d'urgence
- d'instruction sur les dangers du tapis
- de plan d'évacuation
- de zone d'accès rapide au site en cas d'incendie
- de l'insuffisance des extincteurs

Soumis aux mêmes normes que les ERP<sup>21</sup> selon le document 9859 de l'OACI, la salle livraison bagages doit beaucoup plus susciter l'intérêt du gestionnaire d'aérodrome en terme d'environnement sécuritaire.

### **3.1.5 LA GESTION DE LA SECURITE EN ZONE POSTE D'INSPECTION FILTRAGE**

Le poste d'inspection filtrage (PIF) des passagers et de leurs bagages cabines constitue la frontière entre la salle enregistrement et la salle d'embarquement. Son rôle principal est de fouiller toute personne devant accéder à la salle d'embarquement pour rendre la salle sterile.

Il est constitué de trois appareils de fouille de marque Heimann<sup>22</sup> 60x40i de trois portiques<sup>23</sup> et de 04 magnétomètres<sup>24</sup>. Ces appareils permettent aux

---

<sup>21</sup> Etablissement recevant du publique

<sup>22</sup> Société Allemande de fabrication d'appareils de sécurité

<sup>23</sup> Cadre muni d'un dispositif de détection de métal et d'arme

<sup>24</sup> Appareil servant à mesurer le champ magnétique

forces de police responsables du PIF de traiter en moyenne 190 passagers par heure.

Les normes de sureté édictées par l'annexe 17 de l'OACI imposent même une fouille manuelle en cas de doute sur les résultats des appareils ou du niveau de la menace.

### **3.1.6 LA GESTION DE LA SECURITE DANS LA ZONE TRI BAGAGES**

La zone tri bagage située au sous sol de l'aérogare constitue le poumon névralgique du traitement des bagages des passagers dans un aéroport. Il constitue le centre de tri de traitement et de contrôle de tous les bagages à acheminer dans les soutes des aéronefs. Ce qui a motivé l'installation d'un système de vidéo surveillance et d'un équipement appelé EDS (Système de Détection d'Explosif). Cet appareil de type X HI-SCAN 10080 de marque Heimann System est conçu pour le contrôle automatique à cent pour cent de n'importe quel bagage permettant de détecter des explosifs. Il est installé et intégré dans un système transporteur de bagages avec une capacité de traitement d'environ mille deux cent(1200) bagages par heure. Les images de rayons X des bagages suspects sont transmises aux unités d'interprétation libre qui affichent les zones marquées, et en fonction du résultat de l'interprétation, les bagages sont transportés au chantier de chargement ou à la fouille manuelle, s'ils sont suspects, par les agents de la HAALS.

L'accès de la zone tri bagage est contrôlé par un agent du groupement mobil d'intervention qui vous soumet à une fouille au magnétomètre après la présentation d'un titre d'accès en cours de validité.

### **3.1.6. LA GESTION DE LA SECURITE DANS LES ACCES AU TERMINAL PASSAGERS ET FRET**

La compagnie de gendarmerie du transport aérien est chargée de la sécurité zone publique à travers le contrôle des accès à l'aéroport et la surveillance des personnes stationnant le long des grilles à l'intérieur et à l'extérieur de la zone aéroportuaire. Cette mission exclusive de la gendarmerie n'exempte pas le gestionnaire de participer à la gestion de la sécurité dans cette zone très sensible de l'aéroport.

En effet, des agents de sécurité sont disposés à toutes les entrées menant vers l'aérogare en vue de filtrer et d'identifier les personnes qui voudraient accéder aux zones réglementées ou aux bureaux des compagnies et operateurs d'escale.

Le gestionnaire a souscrit à un contrat de prestation de sécurité avec l'entreprise Fambene Sécurité qui le suppléait dans ce domaine. Les forces de sécurité comme la gendarmerie et la police reçoivent mensuellement un appui conséquent en crédit de téléphone, carburant, matériel et consommables informatiques aux besoins pour faciliter leurs activités.

### **3.1.7. L'UNITE DE PREVENTION ET DE SECOURS**

La Gestion de la prévention et de la lutte contre les Incendies, par Décret 66.1076 du 16 décembre 1966, portant code de l'urbanisme et par arrêté N°5945/M.INT/DCP du 14 mai 1969, soumet le gestionnaire à une réglementation stricte sur la gestion de la sécurité de l'aérogare. Il a l'obligation de mettre en place un système de lutte contre les risques d'incendie et de panique dans les installations selon les décrets et arrêté ci-dessus. A ce propos, un poste de coordination et de secours est mis en place pour prendre en charge tous les aspects relatifs à la gestion de la sécurité incendie. Il a principalement pour mission :

- La prévention des incendies
- L'intervention précoce face aux incendies
- L'entretien élémentaire des moyens concourant à la sécurité incendie (extincteurs, réserves d'eau, tuyauterie)
- La formation et la sensibilisation des employés et des usagers
- L'évacuation du public en cas d'incendie ou de panique
- L'alerte initiale et l'accueil des secours externes
- L'apport de premier secours aux victimes et l'alerte des services médicalisés d'urgences.

Le poste est composé d'agents qualifiés qui effectuent des contrôles d'installations, des rondes de prévention sécurité régulières dans toute l'aérogare. Ils interviennent également en première urgence en cas d'assistance aux personnes victimes de malaise ou de toutes autres maladies

dans l'aérogare pour empêcher l'aggravation de l'état de la victime en attente des services médicaux.

## **CHAPITRE 2 : LE MANAGEMENT DE LA SECURITE AEROPORTUAIRE SUR LES AIRES DE TRAFIC**

### **3.2.1 UNITE DE GESTION AIRE DE TRAFIC**

L'unité de gestion de l'aire de trafic s'occupe essentiellement de la régulation des activités et des mouvements des aéronefs, des véhicules et du personnel de façon à réduire les risques de collision et à garantir la sécurité des personnes circulant à pieds. La densité de la circulation sur l'aire de trafic, accompagnée par un volume accru de trafic, et une inéquation de l'aménagement face à l'envergure des aéronefs de nouvelle génération, posent avec acuité un problème de sécurité.

A l'instar du service de contrôle de la circulation aérienne sur l'aire de manœuvre, l'unité de gestion d'aire de trafic aura la responsabilité de toutes les opérations au sol.

#### **1. L'AFFECTATION DES POSTES DE STATIONNEMENT D'AERONEFS**

Lorsque la densité de circulation est trop forte, l'une des mesures facilitatrices de l'écoulement de la circulation entre les aires de manœuvre et de trafic est de faire connaître, le plus tôt possible, au pilote le poste de stationnement affecté à son aéronef. L'aéronef à l'arrivée sera pris en charge sur la fréquence sol aéronautique au point de transfert convenu pour être guidé par le contrôle au sol jusqu'à ce que le pilote confirme être en mesure de suivre le signaleur dépêché pour l'occasion. Le contrôleur au sol n'invitera le pilote à quitter la fréquence sol que s'il est assuré de deux choses :

- Le signaleur est positionné au poste de stationnement assigné
- L'aéronef est bien placé à son poste de stationnement au regard des marges de sécurité établies.

## **2. LE GUIDAGE DES AERONEFS VERS LES POSTES DE STATIONNEMENT**

L'unité de gestion d'aire de trafic aura la responsabilité d'offrir un système de guidage approprié depuis le point de transfert jusqu'au poste de stationnement pour un aéronef à l'arrivée et inversement pour un aéronef au départ, il s'agit :

- Du guidage le long du parcours suivi du guidage au stationnement
- De l'identification des aires à éviter
- Des marques axiales
- Des marques d'intersection de voies de circulation pour l'identification du point auquel les aéronefs doivent attendre à l'intersection de deux voies de circulation afin de ne pas se trouver dans le passage des autres aéronefs qui traversent la voie de circulation devant celui qui est en attente.
- Des marques de poste de stationnement d'aéronefs afin de fournir un guidage d'alignement à l'entrée et la sortie du poste.

## **3. LA GESTION DE L'INFORMATION QUOTIDIENNE ET DE LA COMMUNICATION SUR LES MOUVEMENTS D'AERONEFS**

Un système de communication qui permet de gérer l'information efficacement est établie par le gestionnaire à travers l'unité de gestion de l'aire de trafic. Cette information concerne particulièrement

- Les horaires de départ et d'arrivée prévus, estimés ou réels
- Les travaux en cours
- Les procédures de mauvaise visibilité
- La non disponibilité de certaines installations
- L'alerte au SSLI<sup>25</sup> en cas d'accident ou d'incident sur l'aire de trafic

## **4. L'INSPECTION DES AIRES DE TRAFIC ET DE MANŒUVRE**

L'inspection quotidienne de l'aire de trafic constitue l'une des activités principales de l'unité. En effet, les procédures de gestion établies dans le

---

<sup>25</sup> Service de sauvetage et de lutte contre les incendies

manuel d'aérodrome recommandent la vérification quotidienne des zones suivantes :

- Les pistes
- Les voies de circulation SIERRA, DELTA, TANGO, MIKE, ROMEO<sup>26</sup>
- Les aires de stationnement JULLIETTE, et GOLF<sup>27</sup>
- Le balisage électrique (TWY T et TWY D<sup>28</sup>), le balisage diurne et l'éclairage ;
- Le chemin de ronde et voies d'accès
- Le mûr de clôture et son dispositif de sécurité
- Les portes de sorties d'urgence

Les équipes qui effectuent les inspections sur l'aire de mouvement sont en contact radio avec le contrôleur d'aérodrome sur la 118.1MHZ, fréquence de travail du contrôleur d'aérodrome, qu'elle garde durant toute la durée de l'inspection.

Elles doivent s'assurer de :

- La propreté générale et de l'absence d'objets préjudiciables aux moteurs sur toutes les aires d'opérations aériennes
- Noter tout dommage ou détérioration pouvant présenter un danger pour les aéronefs et interdire éventuellement à la zone affectée si le dommage est important
- Contrôler la propreté des marques au sol
- Vérifier que les plaques de recouvrement des fosses et caniveaux sont en bon état et s'ajustent bien
- Vérifier les feux et marques servant à baliser les obstacles autorisés
- Signaler les obstacles non autorisés et demander leur retrait immédiat; à défaut réduire leurs effets sur les opérations et procéder à leur balisage au moyen de feu et marques appropriés.

---

<sup>26</sup> Noms donnés aux voies de circulation pour identification

<sup>27</sup> Parking de stationnement

<sup>28</sup> Voies de circulation entre la piste et les aire de trafic

A la fin de chaque inspection, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'aérodrome, les équipes dressent un carnet de constat qui est exploité et archivé par les services du gestionnaire d'aéroport.

Des ressources conséquentes ont été affectées à cette unité aussi bien matérielle qu'humaines dans le but exclusif de réduire au strict minimum les risques d'incident et d'accident sur l'exploitation.

### **3.2.2. LA GESTION DE LA CIRCULATION DES VEHICULES ET DES PIETONS SUR L'AIRE DE TRAFIC**

Située en zone coté piste et composée de l'aire manœuvre et de l'aire de trafic, l'aire de mouvement est conçue spécialement pour les mouvements d'aéronefs et constitue ainsi une zone dangereuse pour la circulation des véhicules et des piétons. La plus part des conducteurs de véhicules sur les aires de trafic ne font pas partie du personnel de l'exploitant d'aérodrome. Ils travaillent pour des prestataires de service, tels que des compagnies aériennes, des sociétés d'avitaillement ou des sociétés de restauration et de nettoyage.

Il appartient donc au gestionnaire d'organiser toutes ces activités afin de s'assurer qu'elles ne puissent pas être le maillon faible de la chaîne de sécurité. Une réglementation sur la circulation des véhicules et des piétons sera mise en vigueur et des sanctions exécutées pour les usagers contrevenants. Toute personne conduisant un véhicule dans cette zone doit détenir un permis de conduire spécial (annexe 6) délivré par le gestionnaire d'aéroport. Ce permis a une durée de validité de quatre années renouvelables

La réglementation est stipulée sous forme d'exigences dont les principales sont les suivantes :

- Tous les véhicules appelés à évoluer régulièrement dans la zone « coté piste » doivent être munis d'un macaron d'un numéro d'identification d'un logo bien visible et être équipé d'un gyrophare.
- Les conducteurs de véhicules évoluant dans la zone « coté piste » sont tenus de disposer en plus d'un permis de conduire national,

d'un permis spécial (Permis de Conduire Cote Piste) délivré par l'autorité aéroportuaire.

- Les véhicules ne peuvent circuler en dehors des cheminements balisés (couloirs délimités au sol par des doubles lignes blanches)
- La vitesse de circulation est limitée à :
  - quinze (15) km/h au niveau du sous-sol de l'aérogare
  - trente (30) km/h sur l'aire de trafic
  - soixante (60) km/h sur l'aire de manœuvre
- Les véhicules de sécurité incendie et les ambulances sont exemptés de l'obligation de suivre les cheminements balisés et le respect des limitations de vitesse en cas d'intervention
- La longueur des convois de charriot ne doit pas dépasser vingt (21) mètres. Un convoi ne peut être composé de plus de quatre charriots.
- Les véhicules utilisés dans la zone doivent être équipés de moyen radio en parfaite état de fonctionnement, à défaut, ils doivent être escortés par un véhicule équipé.
- Aucun véhicule ne doit être laissé en stationnement sur l'aire de mouvement, en dehors des endroits désignés.
- Les conducteurs doivent veiller à ce que le carburant et les autres produits transportés ne se déversent sur les aires.
- Il est strictement interdit de fumer ou d'allumer un feu sur l'aire de mouvement

Toute cette réglementation est accompagnée d'une signalisation verticale et surtout horizontale afin de faciliter son application.

Indépendamment des poursuites judiciaires prévues par les lois nationales en cas de manquement constaté aux règles relatives aux conditions d'accès et de circulation « coté piste », l'autorité aéroportuaire peut prendre des sanctions à l'encontre des personnes ou de structures coupables (annexe 7) ; Elles peuvent aller jusqu'à la suspension du permis spécial selon la gravité de la constatation. La suspension varie entre un (1), deux(2) et même trois(3) mois avec des frais de reprise qui s'élèvent à trente mille francs (30000) FCFA.

### 3.2.3. LA GESTION DES FOREIGN OBJECT DAMAGE (FOD)

Les débris d'objet étrangers, plus communément connus comme FOD , sont tous les articles sur un aérodrome qui peuvent se retrouver aspirés par un moteur d'avion ou provoquer des dégâts au niveau de la structure de l'avion constituant ainsi un danger pour les aéronefs<sup>29</sup>.

La présence des FOD (matériel en vrac, cadenas, verres, plastics, étiquettes, métal, fragment de pierre, débris de valise, etc.) sur l'aire de trafic représente un risque potentiel pour la sécurité des aéronefs allant de l'endommagement du réacteur à la perte de vies humaines en passant par la destruction partielle ou totale de l'avion (annexe 8).

Le réacteur en activité à le même effet qu'un aspirateur géant ; mais sa fonction est de donner à l'aéronef suffisamment de puissance pour décoller et non pas nettoyer la piste.

Une piste propre est extrêmement importante pour éviter des dommages aux réacteurs causés par un objet étranger sur la piste. Par conséquent le gestionnaire doit maintenir la piste en condition optimale d'exploitation :

- aucun gravas
- aucun dépôt d'huile
- aucun débris ou matériel libre causé par la détérioration ou la dégradation de la piste

La réglementation relative à la lutte contre les risques liés aux débris spécifie l'obligation d'inspections permanentes des infrastructures et la mise en place de procédures adéquates. A ce propos, le gestionnaire organise régulièrement des journées d'action anti FOD regroupant tous les acteurs avec comme objectifs :

- L'organisation de campagnes de sensibilisation (affiches, manifestation à thème, récompense de bonnes conduite)
- La formation des personnes intervenant sur l'aire de mouvement (mécanicien, agents d'entretien, bagagistes, agent catering, pétroliers, entreprises de travaux, agents fret...etc.)

---

<sup>29</sup> [www.aci-africa.aero](http://www.aci-africa.aero)

- La mise en place des signalétiques adéquates
- L'installation et le vidage des bacs pour FOD

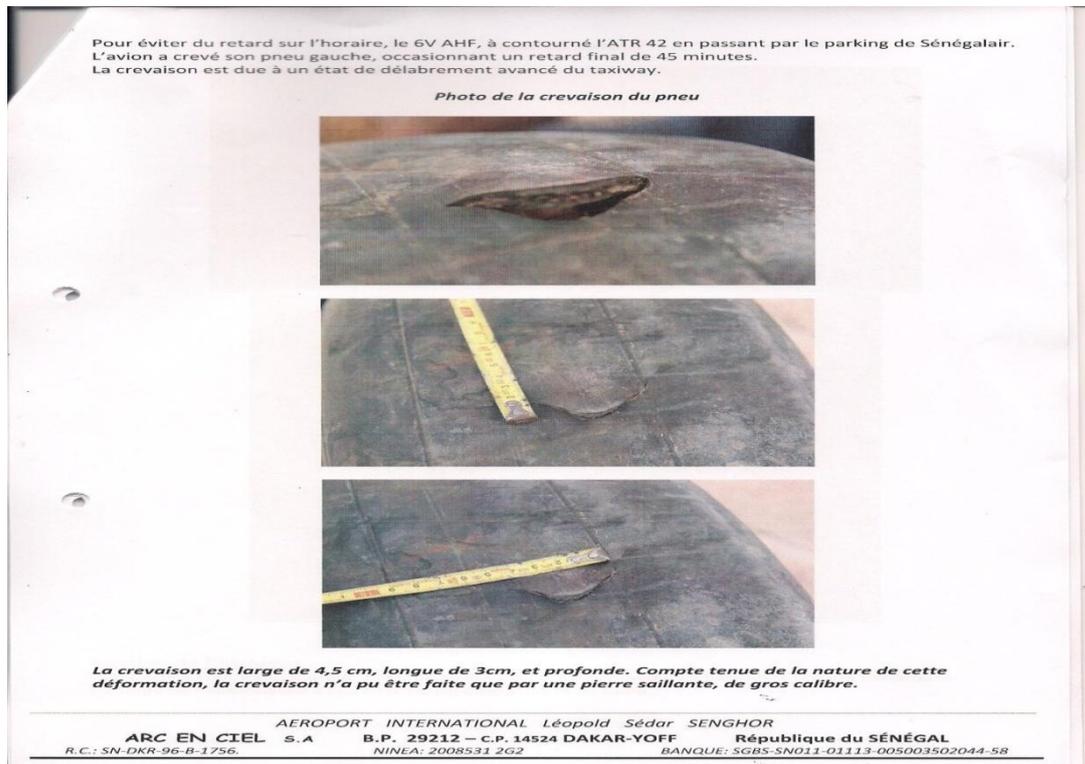
La politique de certification de l'aéroport de Dakar a favorisé la mise en place de procédures qui ont fortement atténué l'impact des FOD sur la gestion des opérations aéroportuaires. Ces procédures regroupent principalement les recommandations suivantes :

- Les véhicules et les équipements utilisant la piste devraient être soumis à un entretien régulier afin de s'assurer qu'aucun objet mobile ne devient FOD
- Tous les déchets devraient être collectés et mis dans des poubelles sécurisés avant d'être transporté vers un lieu hors des aires de mouvements
- Toutes poubelles situées coté piste doit avoir un couvercle sécurisé pour éviter toute perte de matériel
- Des endroits de stockage doivent être conçus pour abriter les outils de travail

Nous constatons aisément la délicatesse de la gestion des FOD qui coûtent environ plus de treize millions (13000000) de dollars us à l'industrie aéronautique mondiale.

Cependant, malgré quelques incidents signalés (voir photos) nous avons des statistiques satisfaisantes sur les résultats obtenus à l'aéroport de Dakar.

## LES INCIDENTS CAUSES PAR LES FOD SUR L'AEROPORT DE DAKAR



Source : Rapport d'incident de l'Aviation Générale

Figure 3

Voici quelques photos des herbes hautes provoquant un risque élevé d'incendie :



Note : Ces herbes arrivent à la hauteur d'une épave stocké dans le coin



AEROPORT INTERNATIONAL Léopold Sédar SENGHOR  
ARC EN CIEL S.A B.P. 29212 – C.P. 14524 DAKAR-YOFF République du SÉNÉGAL  
R.C.: SN-DKR-96-B-1756. NINEA: 2008531 2G2 BANQUE: SGB5-SN011-01113-005003502044-58

Source : Rapport mensuel de l'aviation générale

### 3.2.4. L'UNITE DE PREVENTION DU RISQUE ANIMALIER

Les exploitants des aéroports doivent assurer les conditions de la sécurité et de la sûreté du trafic aéroportuaire. Parmi les menaces qu'ils doivent prendre en considération, celles des animaux et spécialement des oiseaux, est particulièrement importante, car les chocs sur les avions peuvent avoir des impacts très importants sur la conduite des appareils.

Pour faire face à ce problème le gestionnaire a mis en place nonobstant les campagnes de sensibilisation une unité de prévention du risque animalier UPRA<sup>30</sup> Elle est composée de quatorze (14) agents repartis en deux équipes de 07 dirigée chacune par un Chef d'équipe

Ses missions se résument à :

- Assurer la protection préventive des avions contre le risque animalier (oiseau en vol ; reptiles sur la piste ; )
- Prévenir les cas d'intrusion d'animaux et de personnes non autorisés sur la piste ;
- Veiller sur les décharges d'ordures ménagères sur l'aérodrome et ses abords immédiats ;
- Veiller sur l'état général du mur de clôture ;
- Effectuer des interventions ponctuelles en dehors des heures de service, sur demande de l'Unité Gestion Aire de trafic, pour nettoyer les taches de liquides en étroite collaboration avec le SSLI

Les impacts d'oiseau sont la conséquence d'un énorme préjudice pour les compagnies aériennes et peuvent occasionner hormis les dégâts matériels des pertes financières considérables.

- Des frais de stationnement
- Des frais d'expertise et de diagnostics des conséquences de l'impact
- Le changement des pales d'hélice endommagées

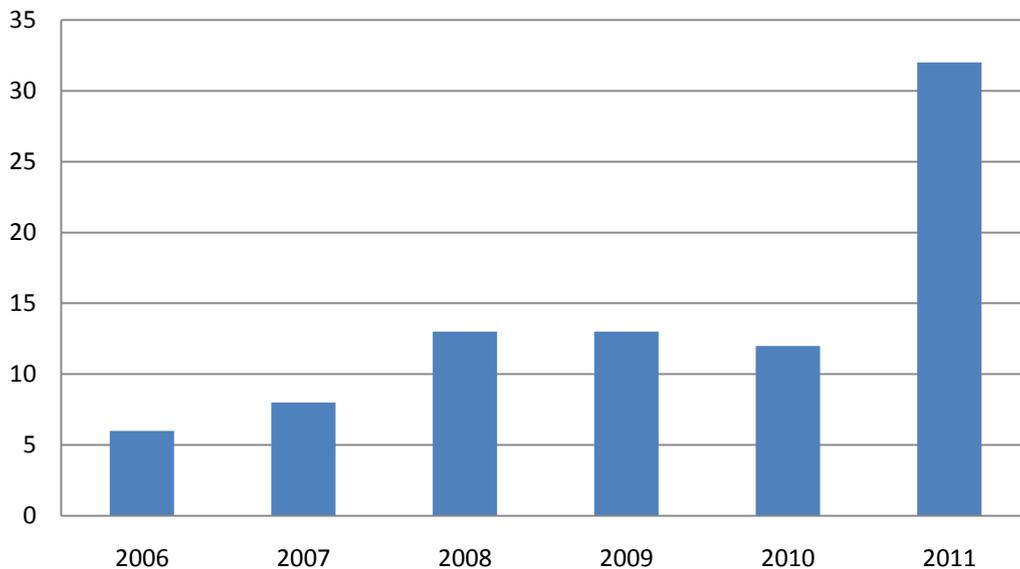
---

<sup>30</sup> Unité de prévention du risque animalier

- Des frais d'hôtels pour l'équipage et les passagers éventuellement
- Le remplacement intégral du réacteur (annexe7)
- Les risques d'accident

Même dans les grands aéroports, le risque animalier constitue un phénomène très sérieux ; par exemple on enregistre environs plus de 800 rencontres d'oiseau par année dans les aéroports Français dont 15% classées sérieuses c'est-à-dire qu'elles donnent lieu à des retards de trafic, à des dommages plus ou moins importants concernant les cellules et les réacteurs.

### Evolution des impacts d'oiseaux



**Source : Rapport trimestriel de la section Environnement des ADS.**

**Tableau 3**

Depuis 2006, le gestionnaire évalue statistiquement les impacts d'oiseau sur les aéronefs à l'arrivée comme au départ de Dakar avec le tableau ci dessus. A cet effet nous constatons une évolution progressive qui atteint un pic de 32 impacts en 2012 loin des six enregistrés en 2006. Cette progression est due, malgré l'efficacité avérée de l'unité de prévention du risque animalier à plusieurs facteurs parmi lesquels ont peu noter principalement :

- Le manque de moyens matériel

- L'augmentation du volume de trafic
- Le développement fulgurant des habitations domestiques environnantes contigües au mur de clôture de l'aéroport (annexe 9)
- Le manque d'investissement avec le projet de déménagement de l'aéroport

Cependant, malgré toutes ces contraintes, le gestionnaire développe l'idée de l'éventualité même d'étendre la fourchette horaire de surveillance à la période nocturne pour mieux pallier à toute éventualité pour une meilleure sécurité des aéronefs.

## IMPACT D'OISEAU SUR UN REACTEUR



**SOURCE : Manuel de Procédure d'Aérodrome des ADS**

**Figure 4**

## TABLEAU DE SYNTHESE DES ELEMENTS D'ANALYSE

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ position géographique</li> <li>✓ Stabilité politique</li> <li>✓ Développement des infrastructures</li> <li>✓ Capacité d'accueil</li> <li>✓ Plaque tournante</li> <li>✓ AILSS occupe la 1ère place dans la zone UEMOA et dans les pays de l'ASECNA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ -Problème de management et d'organisation des unités de sécurité</li> <li>✓ -Manque de Rigueur administrative</li> <li>✓ -Problème de communication</li> <li>✓ -Surtaxe des redevances mal évaluée</li> <li>✓ -l'exiguïté des sous-sols de l'aéroport LSS ;</li> <li>✓ -le caractère toujours non opérationnel de la gare de fret de l'aéroport ;</li> <li>✓ -la vétusté des infrastructures et des équipements de certains des aéroports régionaux;</li> </ul>
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Potentiel touristique</li> <li>✓ Possibilités de manifestations culturelles (foires, séminaires, rencontres internationales) et</li> <li>✓ Evénements spéciaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ le caractère non satisfaisant de la situation du trafic intérieur (couverture des besoins et tarifs) ;</li> <li>✓ la persistance des problèmes de sécurité aux abords de l'aéroport LSS, et en particulier, la poursuite des constructions d'immeubles dans l'axe d'envol ;</li> <li>✓ le caractère limité des capacités d'offre de l'aéroport LSS ;</li> <li>✓ La concurrence sous régionale</li> </ul>

L'environnement aéroportuaire sénégalais n'est pas exempt de problèmes de gestion. Pour ce faire des orientations peuvent être faites dans les domaines ci-après :

- le développement commercial et le marketing : l'aéroport L.S.S et les compagnies aériennes ont un intérêt commun à s'allier et à développer des stratégies commerciales concertées. Cependant, un aéroport ne peut se

reposer uniquement sur la bonne fortune de la compagnie « nationale ». De plus chaque aéroport se doit d'être la vitrine de son pays dans un marché hautement concurrentiel. Nous proposons le partage de l'expérience des grands aéroports avec ceux de moindre importance pour aider le notre à trouver la meilleure voie de gestion.

- la sécurité et la sûreté : Il est nécessaire pour se développer de s'assurer d'un transport aérien plus sûr et sans danger. L'aéroport doit respecter les législations internationales, édictées par l'OACI, qui sont mises en place. L'aéroport LSS, a senti le besoin urgent de se mettre aux normes internationales, d'amendement des textes réglementaires pour intégrer les nouvelles exigences en matière de sécurité (certification d'aéroport) et de renforcement des qualifications des personnels.
- la facilitation : les procédures d'acceptation des passagers ne sont pas harmonisées dans les aéroports africains.
- le management des ressources humaines et de la formation : Les compétences, souvent mal rétribuées, sont difficiles à trouver. La formation continue n'est souvent pas assurée. L'appartenance étatique de l'Agence des Aéroports du Sénégal et les niveaux de rémunération entraînent très souvent des problèmes de ressources humaines, nuisant à la continuité de la direction et à la mise en œuvre des programmes.

La mise en place de procédures d'entretien régulier des équipements et un suivi tout aussi régulier des opérations effectuées (traçabilité).

## **CHAPITRE 4 : SOLUTIONS POUR AMELIORER LA SECURITE AEROPORTUAIRE**

### **3-4-1 LE SYSTEME DE MANAGEMENT DE LA SECURITE**

La sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes étant d'une importance capitale, il convient que l'exigence de certification devienne vitale pour une bonne gestion de la sécurité.

Par lettres du 30 novembre 2005 et du 30 juin 2006, l'OACI a attiré l'attention des Etats contractants sur l'un de ses objectifs stratégiques pour la période 2005-2010 à la nécessité de renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale, notamment au travers de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) communs à tous les domaines liés à la sécurité, dans tous les Etats.

Cette stratégie a été renforcée par une directive plus récente (13 novembre 2008) relative à la mise en œuvre d'un programme national de sécurité (PNS). En effet, l'OACI a complété les dispositions déjà prises dans les annexes 1, 6, 8 11, 13 et 14 pour le SGS, par des nouvelles exigences en matière de surveillance par les Etats de la mise en place du SGS par les opérateurs (fournisseurs de services) dans les différents domaines : services de navigation aérienne et de contrôle aérien, gestionnaires d'aéroports, compagnies aériennes, organismes de maintenance des aéronefs, etc.

Ces exigences cadrent une démarche de gestion de la sécurité par les Etats qui n'est plus seulement prescriptive (conformité à une réglementation) mais qui est désormais aussi fondée sur la performance (suivi des indicateurs) définies en accord avec les prestataires de services. A terme (projet à soumettre au 1er trimestre 2011), cet ensemble de directives et d'exigences deviendront une annexe supplémentaire à celles existantes. Enfin, une des recommandations issues lors de la dernière conférence de haut niveau sur la sécurité (CHNS), en Avril 2010, vise à établir, avec les Etats et les régions, des méthodes et des approches communes pour la mise en place des SGS et des PNS.

Dans ce contexte, cette note d'information vise à clarifier les directives de l'OACI relatives à la mise en œuvre de SGS et PNS et la manière dont

EGIS AVIA<sup>31</sup> emploie toutes ses ressources et compétences pour assister les Etats à leur mise en conformité vis-à-vis de ces obligations en cours d'évolution et d'amplification.

#### **3.4.1.1 LE SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)**

Le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) est un outil de management pour la gestion de la sécurité au service des organisations (prestataires de services). Un cadre générique permettant sa mise en œuvre et sa maintenance, a été développé par l'OACI et par des organismes régionaux acteurs majeurs de la mise en cohérence et coordination des politiques de sécurité (EUROCONTROL<sup>32</sup>, EASA<sup>33</sup>, etc.).

Dans ce cadre générique, trois grandes exigences sont à mettre en relief vis-à-vis d'une politique de sécurité cohérente et efficace :

- Obtenir la sécurité, notamment au travers de la mise en place d'une organisation et la réalisation d'actions formalisées et systématiques, telles l'enregistrement et exploitation des occurrences de sécurité, ou encore l'évaluation et atténuation des risques liés aux changements ;
- Assurer la sécurité, notamment au travers d'actions de monitoring et suivi systématique du respect des performances de sécurité et la documentation et enregistrement systématique de ces actions ;
- Promouvoir la sécurité, au travers de moyens de communication et d'information permettant d'exploiter le retour d'expérience en vue d'améliorer la sécurité.

#### **3.4.1.2 LE PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)**

Le Programme National de Sécurité (PNS) résulte de la volonté de l'OACI de fédérer les fonctions de réglementation, de surveillance et de promotion de la sécurité des Etats dans un cadre formel (un système de gestion) semblable à celui des SGS des prestataires de services. Le PNS est donc un ensemble intégré de règlements, directives et d'activités de sécurité

---

<sup>31</sup> Conseil, ingénierie, exploitation, gestion du trafic aéroportuaire

<sup>32</sup> Organisation Européenne pour la sécurité de la navigation aérienne ; siège Bruxelles

<sup>33</sup> Agence Européenne de la sécurité aérienne ; siège Cologne Allemagne

spécifiques à accomplir par les Etats, dans le but d'améliorer les niveaux de sécurité.

Les responsabilités des Etats en matière de sécurité sont renforcées par la nécessité de les organiser sous une forme structurée, formalisée, documentée et outillée de manière à pouvoir mesurer son efficacité. Par voie de conséquence, permettre d'apprécier, notamment au travers des audits USOAP (Programme universel d'audits de supervision de la sécurité), cette efficacité. A l'instar du SGS, l'OACI propose une classification par composantes et éléments pour ces composantes :

- La composante politique et les objectifs généraux de l'Etat en matière de sécurité définis par l'Etat qui intègre notamment les éléments du cadre législatif national, la responsabilité de l'Etat en matière de sécurité et les enquêtes sur les incidents et accidents ;
- La composante gestion des risques de sécurité de l'Etat, qui intègre notamment les exigences vis-à-vis des prestataires et la performance agréée et attendue de leur part ;
- La composante assurance de la sécurité, qui intègre les éléments nécessaires à la supervision de la performance, la collecte et échange des données de sécurité,
- l'identification des points durs à résoudre sur la base des données de sécurité ;
- La composante promotion de la sécurité, qui intègre principalement des éléments de communication interne et externes.

Ceci permettra à l'Etat de s'organiser et d'allouer les ressources nécessaires en vue de s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité. Par conséquent, l'Etat pourrait s'assurer que les fournisseurs de service gèrent de manière équilibrée les objectifs de production et ceux de protection.

A l'aéroport de Dakar, le PNS est mis sous le contrôle de l'ANACIM qui est chargée de la supervision de son exécution par tous les acteurs en opérant à des audits de sécurité périodiques suivi de fortes recommandations en cas de manquements.

### **3.4.1.3 ARTICULATION PNS-SGS**

Le PNS (sous responsabilité de l'Etat), qui a un objectif de protection des usagers vis-à-vis de la sécurité, accepte et supervise la conformité des prestataires de services aux exigences de sécurité au travers du SGS mis en place par ces derniers . De son côté, le prestataire de services (de navigation aérienne et de contrôle aérien, d'aérodromes, par exemple) doit contrebalancer ses objectifs de gestion et contrôle des risques, au travers du SGS, avec ses objectifs de production. La performance de sécurité qui résulte de l'équilibre entre la prestation du service (production) et l'application du SGS (application d'une politique de sécurité aux processus de production) est surveillée par le PNS en fonction des indicateurs et des objectifs de performance visés et agréés de commun accord

### **3.4.1.4 EGIS AVIA ET LE CADRE PNS- SGS**

Face à la nécessité de mettre en place un PNS et un SGS, conformément aux exigences et directives de l'OACI, EGIS AVIA renforce son programme de support aux Etats et aux prestataires de services dans les différents domaines de l'aviation civile. Une équipe d'experts sécurité par domaine : Gestion du Trafic Aérien (ATM), Aéroportuaire (CIA) et Opérations Aériennes (TA), a ainsi été formée afin de capitaliser les efforts déjà entrepris au travers d'un certain nombre d'activités de conseil et de support aux Etats, aux prestataires de services et à des organismes institutionnels.

Face au défi des aviations civiles et des prestataires de services du domaine vis-à-vis des nouvelles dispositions de l'OACI en matière de sécurité, EGIS AVIA a mis en place une cellule regroupant les meilleures compétences et les meilleurs experts de ses trois domaines d'expertise : ATM, Aéroportuaire et Opérations aériennes. La capitalisation des compétences doit permettre d'assurer à l'aéroport de Dakar un système continu et efficace en matière de sécurité.

### 3.4.2 LE PLAN D'URGENCE AEROPORTUAIRE

Chaque aéroport doit disposer d'un plan d'urgence précis qui couvre un vaste éventail d'urgence possible aux aéroports (écrasement, incendie, incidents météo, détournement et menaces d'attaques à la bombe).

Le Plan d'Urgence de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor, établi en application des Normes et Pratiques Recommandées de l'OACI est un plan d'intervention qui a pour objet de :

- définir les responsabilités,
- préciser les rôles des divers organes et personnes appelées à intervenir;
- déterminer les moyens à mettre en œuvre ;
- coordonner les activités des différents intervenants pour faire face à une situation d'urgence survenant à l'Aéroport Léopold Sédar Senghor ou dans son voisinage.

Son objectif principal est de limiter le plus possible les effets d'une situation d'urgence, notamment le sauvetage des vies humaines et le maintien des opérations aériennes.

Il n'entre pas dans les détails d'organisation interne des organes impliqués, cependant :

- Indique l'ensemble des organes intéressés.
- Etablit un centre Directeur des Opérations d'Urgences appelé aussi Poste de commandement de crise ou PC de crise et un poste de Commandement Mobile.
- Fixe les mesures à prendre par organe concerné en fonction du type d'urgence.
- Donne les numéros de téléphone des organes concernés.
- Contient plusieurs plans quadrillés de l'Aéroport et de ses environs, de la ville de Dakar indiquant les centres médicaux appropriés : (Etablissements hospitaliers et Cliniques) et de la région de Dakar indiquant la limite de la zone de responsabilité de la Tour de contrôle de l'Aéroport Léopold Sédar

SENGHOR incluant la zone voisine d'aéroport. Ces plans quadrillés sont présentés à titre d'information (annexes 10-11).

## **1. LES ACTEURS IMPLIQUES DANS L'EXECUTION DU PLAN D'URGENCE**

L'exécution du plan d'urgence requiert plusieurs acteurs internes et externes à la plate forme aéroportuaire (annexe12)

### **Les acteurs internes :**

- Les organismes de la circulation aérienne (Tour de contrôle, Centre d'information de vol, Bureau de piste)
- Le Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI)
- Le Service exploitation navigation aérienne
- Le Bureau circulation aérienne
- Le Centre de Coordination et de sauvetage (CCS)
- La Compagnie de Gendarmerie des Transports aériens (CGTA)
- Le Commissariat Spécial de Police de l'Aéroport
- Les services de Douanes (Bureau et Subdivision)
- Les services médicaux
- Le ou les exploitants d'aéronefs concernés
- L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANACS)
- La Direction de l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS)
- La Représentation de l'ASECNA au Sénégal
- La Haute Autorité de l'Aéroport Léopold S.SENGHOR (HAALSS)
- Les sociétés d'assistance au sol
- La Direction de l'Agence Nationale de la météorologie nationale (ANAMS)
- La SMCADY
- Dakar Catering ; SENCA
- La Poste

**Les acteurs externes.**

- Le Groupement National des Sapeurs Pompiers (Caserne Malick SY ; Dieuppeul ; Parcelles Assainies ; Guediawaye)
- Les Forces Armées (Air, Mer, Terre)
- Les services médicaux extérieurs (Hôpitaux et Cliniques)
- Le Haut Commandement de la Gendarmerie (COG)
- La Direction Générale de la Sûreté Nationale(DGSN)
- La Direction de la Protection Civile (DPC/Ministère de l'Intérieur)
- Les Forces Françaises du Cap Vert (FFCV)

**2. LE CHAMPS D'ACTION DU PLAN D'URGENCE AEROPORTUAIRE**

Il s'exécute suivant deux cas de figure :

Urgence Hors de l'aéroport procédure d'exploitation (**annexe 13**)

Urgence à l'intérieur de l'Aéroport procédure d'exploitation (**annexe14**)

**3.4.3. RECOMMANDATIONS SPECIFIQUES POUR RELEVER LE NIVEAU DE SECURITE DE L'AILSS**

- Promouvoir la campagne de sensibilisation sur les objets prohibés
- Interroger verbalement chaque passager qui enregistre des bagages quant au contenu de ses bagages (avez-vous fait vous-même vos bagages ? pouvez vous en vérifier le contenu ?) et demander si les bagages ont été laissés sans surveillance.
- Procéder régulièrement à des opérations coup de point sur la zone publique et le linéaire de dépose passagers pour décongestionner les voies de circulation
- Renforcer l'éclairage aux abords de l'aérogare
- Réparer en urgence les Dégradations nombreuses sur l'aire de mouvement
- Régler le problème de la porosité du mur de clôture
- Procéder régulièrement au dégommage de la piste

- Aménager en urgence des zones appropriées pour le stockage du matériel de Handling
- Renforcer le balisage diurne
- Délocaliser les marchés aux poissons présents sur l'axe et le cône d'envol
- Lutter contre la présence de dépôts d'ordure à proximité de l'aéroport
- Respect scrupuleux des normes de désherbage et d'élagage des arbres et arbustes
- Protéger les servitudes aéronautiques
- Arrêter la spéculation foncière
- Déplacer les populations riveraines (village de travaux)

Ces mesures de sécurité demandent une politique rigoureuse de gestion du transport aérien en faisant fief de toutes ces considérations sociopolitiques qui plombent le développement de nos petits Etats. L'instabilité de la sous région requiert aujourd'hui de nos dirigeants politiques une synergie des actions afin de pouvoir faire face efficacement aux contraintes de sécurité dans la gestion des opérations aériennes.

## CONCLUSION

L'année dernière, plus de deux milliards de passagers ont emprunté des vols réguliers. Parallèlement, près de quarante millions de tonnes de fret ont été transportés par voie aérienne, depuis les produits frais aux matériels informatiques, en passant par des fournitures médicales. Aujourd'hui, quelque trente-deux millions d'emplois sont liés à l'aviation civile, avec les emplois dans les compagnies aériennes, les aéroports, les services de la navigation aérienne et les industries aérospatiales. L'impact mondial de l'aviation est estimé à presque huit pour cent du Produit intérieur brut mondial !

Même aujourd'hui, alors qu'un grand nombre de personnes dans le monde sont atteintes par les effets négatifs de la crise économique actuelle, il est important de noter que la demande continue à croître dans l'aviation en Afrique. En Afrique, trois cent mille personnes travaillent directement dans l'aviation et si l'on compte les emplois indirects, plus de six millions d'emplois sont liés à l'aviation. Selon les prévisions pour l'Afrique, le nombre de passagers devrait tripler et passer à plus de cent cinquante millions en 2030.

Il y a sept cent soixante-deux mille vols par an en Afrique dans les trois cent soixante et onze aéroports commerciaux, et ces vols sont opérés par deux cent cinquante-six compagnies aériennes, avec plus d'un millier d'aéronefs. Cela pourrait justement être le bon moment pour les compagnies aériennes africaines de tirer parti des possibilités d'expansion de leurs marchés – mais il leur faudra du personnel hautement qualifié pour le faire avec succès.

La mission de la communauté de l'aviation mondiale est le maintien de la sécurité et l'amélioration constante de la qualité dans le domaine de l'aéronautique. Un système de l'aviation sûr et sécurisé est essentiel aussi bien pour l'ensemble de nos pays que pour nous tous à titre individuel. Améliorer les niveaux de sécurité et de sûreté en Afrique, dans un environnement marqué par le libéralisme dans le transport aérien encouragé par la Banque Mondiale avec pour principal objectif d'ouvrir à la concurrence tant le réseau intracontinental que le réseau intercontinental.

Une pratique concurrentielle sauvage se développe alors avec une multiplication des fréquences, des capacités et une guerre tarifaire préjudiciable à l'équilibre financier des entreprises les plus faibles.

Avec un taux moyen d'accident plus de six fois inférieur au reste du monde le continent africain doit développer une politique de sécurité basée sur :

- La formation et le recyclage du personnel
- L'assainissement de l'environnement réglementaire et institutionnel
- Le renouvellement des équipements et la construction d'infrastructures de qualité

Et surtout, de l'utilisation des techniques biométriques dans les filtrages des mouvements transfrontaliers entre les aéroports. Cette pratique est recommandée pour substituer aux badges d'accès des personnes aux zones sécurisées sans poser de réels problèmes.

Dans cet environnement de plus en plus libéral, les autorités sénégalaises conscientes des enjeux ont commencé à définir une vision claire pour la mise en œuvre d'une industrie du transport aérien compétitive et capable d'offrir à sa clientèle un produit alliant Qualité, Sécurité, Sûreté basé sur :

- La délivrance de passeports numérisés
- L'installation d'équipements de lecture de passeports biométrique
- Le contrôle transfrontalier avec empreinte digitale par securiport
- La construction d'un nouvel aéroport avec les normes de sécurité standards

Cependant une politique, fût-elle de sécurité, ne devrait pas remettre en cause les valeurs qui fondent la vie sociale basées sur la liberté de circulation des individus et celle du droit à la vie privée.

