

REPUBLIQUE DU SENEGAL



**Un Peuple - Un But – Une Foi**

**Ministère de la Jeunesse, de la Formation Professionnelle et de l'Emploi**

**Direction de la Formation Professionnelle et Technique**

**Institut Supérieur des Transports (IST, Groupe SupDeCo)**



Point E-Rue Kaolack BP 31354

Tél : 338599595 Fax : 338605250

Dakar – Sénégal



7, Avenue Faidherbe Dakar - Sénégal

Tel : 338496919 Fax : 338215074

[www.supdeco.sn](http://www.supdeco.sn)

**Mémoire de fin d'études**

**pour l'obtention du diplôme de Master 2**

**en Management du Transport Aérien**

**THEME : ANALYSE DE L'EVOLUTION DU TRANSPORT  
AERIEN DANS L'ESPACE UEMOA**

**Présenté par :**

Julien René SARR

**Sous la direction de :**

Mr Moustapha WADE

Prof d'Exploitation du Transport Aérien

**2<sup>ème</sup> Promotion (08 /09)**

# Dédicace

Je dédie ce travail à des personnes qui me sont chères et qui ne sont plus de ce monde.

D'abord à ma **Défunte Mère Marie Thérèse NDOUR** (décédée le 29 Avril 2005), femme de vertus et de courage, avec j'ai pu comprendre que toute peine endurée dans le travail n'est jamais perdue. Vous méritez plus que jamais les hommages d'une femme combattante. Aujourd'hui, à travers moi, tes enfants et toute la famille vous rendent un vibrant hommage et prient pour la terre de Mar-Lothie vous soit légère.

Ensuite à **Feu William LAWSON** (décédé le 12 Novembre 2011) qui fut coordonnateur d'escale à Senegal Handling Services (SHS) et à qui je dois toute l'expérience acquise dans le secteur de l'assistance au sol. Durant cinq mois de stage à SHS, j'ai pu découvrir en lui un homme simple, ouvert, compréhensif, généreux de son expérience. Je le remercie infiniment pour son attention à mon égard et prie pour que le Miséricordieux puisse toujours veiller sur sa famille et le fasse entrer dans son paradis.

Que DIEU vous accorde le Repos Eternel !

# Remerciements

Je remercie tout d'abord le Bon DIEU de m'avoir donné les moyens physiques et intellectuels nécessaires à la réalisation de cette étude.

Mes remerciements vont ensuite à l'endroit de tous ceux et celles qui, de prêt ou de loin, matériellement ou financièrement, moralement ou intellectuellement, m'ont apporté le soutien pour la réalisation de ce document. Je voudrai citer :

D'abord les membres de ma famille à savoir :

- Mon Père Charles SARR qui assure sans faille son rôle de responsable de famille.
- Tante Louise NDOUR, ainée de ma famille maternelle, qui m'assure le rôle de seconde mère.
- René Pierre LARAISE et El Hadj Ibrahima MANE chez qui je vois un bel exemple de réussite sociale et professionnelle et qui ne ménagent aucun effort quelqu'un soient les besoins pour mon devenir.
- Mes frères et sœurs, oncles et tantes, cousins et cousin, proches parents et amis

Ensuite les formateurs, professeurs, encadreurs et professionnels qui m'ont aidé et encouragé à choisir le transport aérien comme activité professionnelle en l'occurrence :

- Monsieur Mayoro RACINE qui m'aide à trouver une nouvelle dimension à mon profil professionnel.
- Monsieur Moustapha WADE grâce à qui j'ai effectué mon stage à SHS.
- A tous les formateurs et personnel administratif de l'IST, à mes camarades de promotion.

A vous tous, je vous remercie du fond du Cœur.

# **Abréviations**

**ACI** : Air Council International

**ADS** : Agence des Aéroports du Sénégal

**ANACIM** : Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie

**ANACS** : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal

**ASECNA** : Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar

**CAFAC** : Conférence Africaine de l'Aviation Civile

**CEMAC** : Communautaire Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

**DATC** : Direction de l'Aménagement du territoire Communautaire, des transports et du tourisme

**FIR** : flight Information Region

**HAALS** : Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor

**IATA** : International Air transport Association

**ITA** : Institut du transport Aérien

**OACI** : Organisation de l'Aviation Civile International

**STB** : Simplifying The Business

**UEMOA** : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

**UIR** : Upper Information Region

# **Sommaire**

Introduction.....p 1

## **1<sup>ère</sup> Partie : cadre théorique et méthodologique**

**Chapitre I** : Cadre théorique.....p 4

**Chapitre II** : Cadre méthodologique.....p 10

## **2<sup>ème</sup> Partie : Diagnostic de la situation du transport aérien dans l'UEMOA de 2002 à 2010**

**Chapitre I** : Présentation du cadre d'étude.....p 12

**Chapitre II** : Etat du transport aérien dans l'union de 2002 à 2010.....p 22

**Chapitre III** : La situation paradoxale de l'activité du transport aérien dans l'UEMOA de 2002 à 2010.....p 30

## **3<sup>ème</sup> Partie : Analyse, Solutions et Recommandations à la situation du transport aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010**

**Chapitre I** : les facteurs d'évolution du transport aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010.....p 42

**Chapitre II** : Solutions et Recommandations.....p 58

Conclusion.....p 62

---

## **INTRODUCTION**

Dans le domaine du transport aérien international, la mobilité a fortement augmenté, aussi bien au niveau du trafic de personnes qu'au niveau du trafic de marchandises. Ce phénomène s'explique par des facteurs technologiques, économiques et politiques. En effet entre 2005 et 2010, le nombre de vols commerciaux réguliers est passé de 28 400 995 à 30 556 513 : une évolution de trafic qui passe de 3,4% en 2005 à 4,5% en 2010<sup>1</sup>. En d'autres termes la variation sur cette période de 5 ans est de 7,58%. En Afrique et selon Boeing, les prévisions de croissance du trafic pour la période 2000-2019 sont de l'ordre de +4,8% par an pour le trafic aérien de passagers et de +6,4% par an pour le fret<sup>2</sup>. Cependant au niveau du continent, le transport aérien va mal. Le trafic aérien ne présente pas plus de 5% du débit mondial mais totalise 25% des accidents dans le monde<sup>3</sup>. L'exploitation y est déficitaire et les exploitants nationaux ne parviennent pas à concurrencer les compagnies étrangères. Cette situation alarmante du transport aérien africain n'est que le résultat de l'utilisation d'appareils vieillissants, d'infrastructures sous-équipées et mal entretenues, de structures managériales peu ou pas évoluées. Il faut par ailleurs souligner le retard noté dans la mise à niveau des normes de sûreté et de sécurité aux standards internationaux. Le transport subit également les conséquences des crises internationales surtout celles politique et financière (11 septembre 2011, crise économique de 2008, hausse du prix du baril de pétrole).

Etant une activité à caractère international, la solution à cette situation du transport aérien africain doit être apportée dans le cadre d'une gestion commune et concertée du domaine d'activité. Consciente de ce constat, l'Union Economique Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) a intégré cette activité, facteur d'intégration, dans son domaine de compétence au titre des politiques sectorielles conformément au protocole additionnel n°2 du traité de l'UEMOA notamment en ses articles 7 et 8<sup>4</sup>. Ce domaine d'activité a d'abord fait l'objet d'une

---

<sup>1</sup> Cf « état de la sécurité de l'aviation dans le monde 2011 » édition spéciale OACI page 10.

<sup>2</sup> Cf «le transport aérien en Afrique » étude de Délia BERGONZI Mars 2006 page 4.

<sup>3</sup> Cf rapport de synthèse de la 20<sup>em</sup> FIDAK (Dakar du 1<sup>er</sup> au 12 décembre 2011).

<sup>4</sup> Cf. « UEMOA et le transport aérien » article du Professeur Ibrahima Khalil Diallo dans Bulletin du transport multimodal n°01 Avril-Mai-Juin 2004pages 6 et 7.

---

libéralisation qui permet une concurrence saine et loyale entre les différents acteurs. Ce libre accès aux services aériens intra africains et internationaux trouve son fondement dans la déclaration adoptée le 07 octobre 1988 suivie de la décision des ministres africains chargés de l'aviation civile le 14 novembre 1999 à Yamoussoukro (Cote d'Ivoire). Au niveau du territoire des huit (8) Etats membres de l'Union, la réglementation a commencé en 2002 avec l'adoption du programme commun du transport aérien par décision n°08/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002 et de plusieurs paquets de textes juridiques. Ces paquets de textes ont en effet pour but d'harmoniser les législations nationales, de combler le vide juridique qui existait en matière de normes communes dans le domaine. Plusieurs secteurs de ce domaine font désormais l'objet d'une réglementation. Ils sont entre autres relatifs à l'agrément du transporteur et des ateliers d'entretien des aéronefs civils, aux tarifs de passagers, de fret et de la poste applicables aux services aériens au sein de l'UEMOA, à la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident, à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'union, à l'accès au marché d'assistance en escale, aux statuts des administrations de l'avion civile, aux certificats de navigabilité des aéronefs civils, au code commun de l'aviation civile des Etats membres de l'union etc.

Ce développement normatif qui a commencé en 2002 encadre celui du trafic aérien de l'union. Nous constatons en effet une croissance avec des variations importantes de la courbe d'évolution du trafic de fret et des mouvements avion. Pour le trafic de passagers, nous notons une croissance plutôt régulière et constante. Plusieurs phénomènes peuvent expliquer les points de chute et de pique que nous remarquons dans les courbes d'évolution du trafic (cf. annexes page XVIII). Il y a d'abord la crise financière la plus récente de 2008, les avancées technologiques qui permettent de plus en plus l'utilisation des gros porteurs au détriment des petits porteurs (variations de 28% d'utilisation de gros porteurs contre -13,71% d'utilisation de petits porteurs pour la période 2003-2010)<sup>1</sup>. Il y a ensuite au niveau de l'Union l'émergence d'une nouvelle classe sociale, la mobilité des fonctionnaires des organisations régionales, le développement des corridors dans la sous région qui facilite le transport routier au détriment de

---

<sup>1</sup> Cf. annexes page XVII.

---

l'aérien. Face à cette situation il existe des perspectives visant à améliorer le développement du trafic aérien dans l'Union entre autre la nécessité de renforcer le niveau de sécurité face au taux élevé d'accidents aériens (25%), augmenter des capacités managériales des sociétés de transport pour une exploitation saine et rentable du secteur, proposer aux clients des prix abordables et concurrentiels grâce à une réduction ou même une suppression des taxes et redevances aéroportuaire, élargir les parts de marché des compagnies de l'union face à la prédominance des transporteurs étrangers.

Ce constat qui prévaut et le rôle de l'activité du transport aérien dans les stratégies de développement économique justifient en effet notre étude intitulée **« Analyse de l'évolution du transport aérien dans l'espace UEMOA »**.

Pour bien traiter notre sujet, le travail s'articulera autour de trois grandes parties : la première s'intéressera aux cadres théorique et méthodologique, la deuxième fera l'état de la situation du transport aérien et la troisième présentera l'analyse, les solutions et recommandations à cette situation.

---

# Première partie

## Cadre théorique et méthodologique

### Chapitre I : Cadre théorique

#### I.1 Problématique

« La situation du transport aérien en Afrique apparaît préoccupante aux yeux de la communauté internationale »<sup>1</sup>. Ce constat n'en demeure pas moins valable pour les pays de l'UEMOA. Le transport aérien dans l'union se caractérise par des infrastructures sous équipées et mal entretenues, la prédominance dans le marché des services aériens des compagnies étrangères<sup>2</sup> qui s'accaparent de l'essentiel de la clientèle haute contribution, l'utilisation d'appareils vieillissants gourmands en consommation, une mauvaise situation financière des compagnies de transport même pour celles nouvellement créés (à peine deux ans exploitation<sup>3</sup> Sénégal Airlines aurait accusé un déficit financier de douze milliards de francs CFA) et qui de facto entraîne leurs faillites (Compagnie aérienne du Mali en 2004, ASI au Sénégal en 2009, Nouvelle Air Ivoire en 2011, West Africa Airlines au Bénin etc.), un niveau médiocre de la sécurité et des mesures de sûreté. A cela s'ajoute un contexte politique et économique qui ne favorise pas le réel développement de l'activité du transport aérien (conflits armés, pauvreté).

Cependant, au vue des prévisions et des statistiques sur le trafic aérien surtout de passagers (cf. annexes page VIII), le transport aérien peut connaître une situation meilleure. Selon ces prévisions pour la période 2003-2015, IATA prévoit, pour la sous région afrique de l'ouest et du centre, un taux moyen annuel de 10,5% ; la plus importante croissance de trafic aérien régulier intra africain<sup>4</sup>. A côté de ces prévisions, nous constatons une croissance régulière et constante du trafic de

---

<sup>1</sup> Cf. préambule de l'étude menée par Délia Bergonzi sur « le transport aérien en Afrique » Mars 2006.

<sup>2</sup> Cf les articles 196 à 199 du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA.

<sup>3</sup> Officiellement lancée le 7 novembre 2009, Senegal Airlines a effectué son 1<sup>er</sup> vol commercial le 26 janvier 2011 à destination de Conakry après la cessation d'activité d'Air Senegal International le 24 avril 2009.

<sup>4</sup> Source IATA, OEF ensuite.

---

passagers et une croissance plutôt irrégulière du trafic de fret et des mouvements avions (cf. annexes page XVIII).

Compte tenu de ce qui précède, nous pouvons dire que la situation du transport aérien dans l'UEMOA présente un paradoxe. Ce paradoxe est, malgré le potentiel que relèvent les prévisions et données statistiques, un cadre juridique étoffé, le développement du secteur d'activité reste marginal, les bénéfices d'exploitation sont faibles, la faillite des compagnies de transport est courante et la prédominance des compagnies étrangères une réalité. Cette situation pose en effet le problème de la gestion du transport aérien. Ainsi la problématique qui se dégage de notre étude est de savoir : Quelle est la tendance d'évolution du transport aérien dans l'espace UEMAO ? Dans quel pays de l'UEMOA le transport aérien a connu le plus de progression et pourquoi ? Comment améliorer d'avantage son exploitation dans le territoire des huit Etats membres ?

## **I.2 Clarification des concepts**

**Aérodrome** : il se définit comme une surface sur terre ou sur l'eau (comprenant éventuellement des bâtiments, installations et du matériel) destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface. Dans le cadre de notre mémoire nous l'utiliserons indistinctement avec le terme aéroport.

**Aéronef** : est tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air.

**Aéroport** : il s'agit d'un terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que des installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux. Dans le cadre de notre étude nous l'utiliserons indistinctement avec la notion d'aérodrome.

**Aéroport communautaire** : est tout aéroport géré par l'ASECNA en vertu de l'article 2 de la convention de Dakar de 1974.

---

**Aéroport de l'Union :** désigne tout aéroport d'un Etat membre de l'UEMOA géré par l'ASECNA, en vertu de l'article 2 de la convention de Dakar de 1974.

**Compagnie étrangère :** désigne tout transporteur aérien d'un Etat non membre de l'UEMOA.

**Evolution :** désigne la croissance (à la hausse ou à la baisse) du trafic aérien, le nombre de textes adoptés, l'avance technologique du matériel d'exploitation et les variations de prix du service aérien de l'Union pour la période 2002/2010.

**Espace UEMOA :** c'est le territoire constitué par :

- le territoire de la République du Bénin (115.7 km<sup>2</sup>)
- le territoire de la République du Burkina-Faso (274.1 km<sup>2</sup>)
- le territoire de la République de Côte d'Ivoire (322.5 km<sup>2</sup>)
- le territoire de la République de Guinée Bissau (36.1 km<sup>2</sup>)
- le territoire de la République du Mali (1241.2 km<sup>2</sup>)
- le territoire de la République du Niger (1267.0 km<sup>2</sup>)
- le territoire de la République du Sénégal (197.2 km<sup>2</sup>)
- le territoire de la République du Togo (56.8 km<sup>2</sup>)

Sont compris dans le territoire aérien, les espaces aériens des Etats visés ci-dessus et l'espace aérien au-dessus des eaux territoriales.

**Fret :** encore appelé marchandise, est tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages, transportés à bord d'un aéronef.

**Mouvements avions commerciaux :** désignent l'ensemble des vols (arrivés/départs) exploités à but lucratif par des particuliers au profit d'autres particuliers clients.

---

**Passagers commerciaux hors transit :** désignent les passagers enregistrés puis embarquant et les passagers arrivés à destination finale sur un aéroport.

**Redevance aéronautique :** est une contrepartie financière ou une rémunération perçue pour un service rendu aux passagers et aux exploitants d'aéronefs.

**Service aérien :** est tout service aérien régulier et non régulier, assuré par un aéronef pour le transport public de passagers, de courriers, ou de marchandises.

**Taxe aéroportuaire :** est une perception effectuée dans le cadre des activités aéronautiques sans contrepartie.

**Trafic aérien :** c'est l'ensemble des flux quantifiés des mouvements avions commerciaux, des passagers commerciaux hors transit et du fret de l'Union pour la période 2002/2010.

**Trafic aérien de l'UEMOA :** désigne le trafic aérien dans les aéroports de l'Union.

**Transport aérien :** est toute opération aérienne effectuée contre rémunération ou contre salaire en vue ou pendant l'accomplissement du transport de passagers, du fret et ou de la poste.

**UEMOA ou Union :** signifie Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, objet du traité de l'UEMOA.

**Vol :** désigne un mouvement d'aéronef au cours de sa phase en route à travers l'espace aérien d'un FIR/UIR ; chaque mouvement de cette nature effectué après un atterrissage dans la FIR/UIR sera compté comme un vol distinct.

**Volume de trafic :** c'est la mesure quantitative du trafic aérien.

---

### **I.3 Objectifs de la recherche**

#### **I.3.1 Objectif général**

L'objectif premier de notre démarche est d'arriver à déterminer le sens de progression, les facteurs de développement et d'entrave de l'activité du transport aérien dans le territoire commun de l'Union durant la période de notre étude.

#### **I.3.2 Objectif(s) spécifique(s)**

Les objectifs spécifiques seront : d'abord de faire l'état, la situation du transport aérien de l'UEMOA et de diagnostiquer les problèmes auxquels il est confronté. Ensuite de proposer des solutions et recommandations visant une exploitation sûre viable et rentable pour les acteurs membres de l'Union.

### **I.4 Hypothèses de la recherche**

#### **I.4.1 Hypothèse principale**

Le transport aérien de l'UEMOA pour la période 2002-2010 est une activité qui a connu une progression.

#### **I.4.2 Hypothèse(s) secondaire(s)**

D'abord, il ya en effet une mauvaise gestion, une mauvaise exploitation du transport aérien dans le territoire commun de l'union.

Ensuite, le transport aérien de l'union peut être mieux rentabilisé.

### **I.5 Indicateurs de la recherche**

Les indicateurs retenus dans pour notre étude sont les suivants :

- Aéroports secondaires
- Infrastructures modernes
- L'arsenal juridique
- Le volume de trafic aérien,

- 
- Les taux de variations,
  - Les courbes d'évolutions et de variations du trafic,
  - Les structures de coût.

## **I.6 Délimitation de la recherche**

Le champ d'étude de notre sujet se limite :

Dans le temps ; à la période allant de **2002** à **2010**. Le choix de l'année 2002 se justifie par le début de la normalisation du secteur dans l'espace UEMOA qui correspond également à la période de disparition de la compagnie aérienne multinationale Air Afrique. Et nous nous sommes limités à l'année 2010 à cause de l'indisponibilité des données statistiques relatives aux volumes du trafic aérien au-delà de cette année (à signaler que même pour l'année 2010 les données statistiques relatives au fret aérien ne sont pas encore disponibles dans le dernier rapport d'activité de l'ASECNA).

Sur le domaine ; aux aéroports et ou aérodromes l'Union qui sont gérés par l'ASECNA en vertu de l'article 2 de la convention de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar du 25 octobre 1974 (voir Tableau n°4) et qui figurent dans le classement des 15<sup>er</sup> aéroports communautaires en terme de volume de trafic (voir rapport d'activité de l'ASECNA).

Sur l'objet ; aux mouvements avions commerciaux, aux passagers commerciaux hors transit et au fret. La poste, comprise dans la définition du transport aérien, n'est pas intégrée dans notre étude du fait que, l'ASECNA, notre source de documentations pour les données statistiques, ne prend pas en compte la poste dans ses rapports annuels d'activités. De même dans le code communautaire, adopté par le règlement n°01/2007/CM/UEMOA, le livre VI intitulé « Transport aérien » ne régleme pas de la poste mais uniquement le contrat de transport de personnes et de marchandises respectivement dans les chapitres 1 et 2 du titre III.

---

## **Chapitre II : Cadre méthodologique**

### **II.1 Outils et techniques de la recherche**

Notre étude a été possible grâce aux rapports d'activités annuels d'organisations régionales et internationales comme l'ASECNA et l'OACI, au droit du transport aérien de l'UEMOA, aux articles doctrinaux et études menées par des professionnels sur secteur du transport aérien à l'image du Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, aux mémoires de camarades étudiants entre autres ceux de Babacar SECK sur l'évolution du trafic de l'aéroport de Dakar-yoff (juillet 1989 LDES 1319 BU-DAKAR), au rapport de synthèse de la 20<sup>ém</sup> FIDAK.

Nous avons pu trouver notre documentation au niveau de la direction générale de l'ASECNA, à la salle de documentation du Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC), à l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), à la Bibliothèque Universitaire de Dakar (BU), par internet. Nous avons complété la documentation par 50 questionnaires (n°1) destinés aux étudiants étrangers en formation à l'Université Cheikh Anta DIOP, à l'Université Hamadou Ampaté BA, à l'Institut Supérieur des transports, à l'Institut Bem Management School, 50 autres questionnaires (n°2) adressés aux passagers embarquant à l'aéroport de Dakar et enfin 10 questionnaires (n°3) destinés aux chefs d'escale (voir annexes). Nous avons également menés des entretiens avec des professionnels du secteur en l'occurrence Mr Insa Marame BA, Chef du service Accords et Règlements à l'ANACIM (Point focal pour le Sénégal : Programme commun du Transport Aérien dans l'UEMOA), Mr Adama DIOP, agent comptable aux ADS, Mr Lucien MENDY, du Service Communication, Archives et Documentation de l'ASECNA. Nous avons aussi échangé avec des passagers, voyageant fréquemment, en dehors des questionnaires n°1 et n°2, qui nous ont raconté leurs expériences au cours de voyages dans l'espace UEMOA.

---

## II.2 Difficultés de la recherche

La première difficulté est liée au fait que l'UEMOA ne dispose pas de données statistiques relatives au domaine au trafic aérien l'Union.

La deuxième difficulté notée réside dans fait que les données statistiques de l'ASECNA ne concernent que les 15 premiers aéroports communautaires en termes de volume de trafic. Par conséquent lorsqu'un aéroport de l'Union ne figure dans ce classement ; nous l'avons indiqué par la mention **n.d.**, c'est-à-dire, **non déterminé**. Nous avons aussi remarqué des données statistiques d'une même année changées d'un rapport d'activité à un autre, et dans le cas où c'est arrivé, nous nous sommes référés aux chiffres du dernier rapport contenant ces données. Cette situation, nous a-t-on expliqué, pouvait résulter d'erreur de manipulation des chiffres (ce qui pourrait être le cas à Gao et à Mopti en 2008 pour le trafic de fret, voir II.2.1.2) et ou de fausses déclarations des exploitants en prélude du paiement des redevances à l'ASECNA ou aux autorités aéroportuaires. Par ailleurs, nous avons utilisé les mentions suivantes pour signifier difficultés. Il s'agit de la mention **dnd**, c'est-à-dire, **donnée non disponible** pour indiquer la non disponibilité (pas encore de publication) d'un rapport d'activité et de la mention **xxx** pour signaler que **l'aéroport n'est pas encore pris en charge par l'ASECNA**.

La troisième difficulté de notre recherche rencontrée est le refus des autorités de l'aéroport de Dakar de nous octroyer des autorisations et titres d'accès au niveau de l'aéroport pour la réalisation de nos questionnaires (n°2 et n°3) et entretiens, malgré les lettres de recommandation de l'Ecole qui ont accompagnés nos démarches. Nous nous sommes également heurtés à la réticence des chefs d'escale, qui se sont réservés à donner certaines informations relatives à leur compagnie aérienne pour des raisons de concurrences et de secrets professionnels ; ce qui a constitué une limité à l'approche économique de notre étude.

---

## Deuxième Partie

# Diagnostic de la situation du transport aérien dans l'UEMOA de 2002 à 2010

### Chapitre I : Présentation du cadre d'étude

Notre étude s'intéresse à l'activité du transport aérien dans l'espace de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) dont nous avons pu avoir les données statistiques grâce à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).

#### I.1 Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)

##### I.1.1 Géographie

L'UEMOA est une organisation sous régionale qui regroupe huit (08) pays d'Afrique de l'ouest que sont : **le Bénin, la Burkina-Faso, la Cote d'Ivoire, la Guinée Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal, le Togo** (cf. Tableau n°1). Elle couvre une superficie de 3 509 600 km<sup>2</sup> rassemblant une population de 90,474 millions d'habitants (son Pib nominal est de 32355,3 milliards de franc cfa)<sup>1</sup> soit une densité de 25,77 hbts/km<sup>2</sup>. Le territoire de l'union comprend l'espace terrestre des Etats membres, leurs espaces aériens et l'espace aérien au dessus de leurs eaux territoires<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Cf Note de travail de la commission de l'UEMOA lors de la 37<sup>ème</sup> session plénière de l'Assemblée de l'OACI

<sup>2</sup> Cf article 1 du titre 1 « définitions » du code communautaire de l'aviation civile de l'UEMOA.

---

**Tableau n°1** : carte géographique des Etats membres de l'UEMOA



**Source** : [www.xibar.net](http://www.xibar.net)

### **I.1.2 Création, Missions et Organes de l'Union**

L'UEMOA a été créée par le traité signé à Dakar (Sénégal) le 10 janvier 1994 par les chefs d'Etats et de Gouvernements de sept (07) pays d'Afrique de l'Ouest ayant en commun l'usage du franc CFA (à ce titre, elle complète l'union monétaire ouest africain (UMOA)). La Guinée Bissau a adhéré à ce traité le 02 mars 1997 devenant ainsi le huitième pays de l'UEMOA. Le traité de l'UEMOA est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1997 après sa ratification par les pays membres.

La mission essentielle assignée à l'UEMOA est la création d'un espace économique harmonisé et intégré au sein duquel est assurée une totale liberté de circulation des personnes, des capitaux, des services et des facteurs de production ainsi que les droits des résidents et des établissements<sup>1</sup>. Les objectifs vont dans le sens d'une facilitation de l'intégration politique et économique des pays membres. Ces objectifs sont entre autres le renforcement de la compétitivité des activités économiques et financières des Etats membres, l'harmonisation des législations (particulièrement le régime de la fiscalité), l'institution d'une coordination des

---

<sup>1</sup> Cf [www.izf.net/pages/UEMOA](http://www.izf.net/pages/UEMOA)

---

politiques sectorielles dont le secteur du transport aérien par la mise en œuvre d'actions communes et éventuellement de politiques communes (programme commun du transport aérien, code commun de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA). Selon la note de travail de la commission de l'UEMOA alors de la 37<sup>ém</sup> session plénière de l'Assemblée de l'OACI, cette dernière accorde une place une place prioritaire au secteur du transport aérien dans la réalisation du processus d'intégration.

Le système institutionnel de l'Union comprend plusieurs organes. Il y a les organes de direction<sup>1</sup> qui sont : la Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernements des pays membres, le Conseil des Ministres où chaque Etat est représenté par le ministre en charge de l'aviation civile, la Commission de l'UEMOA qui exerce le pouvoir d'exécution délégué par le conseil. Cette dernière compte huit commissaires dont celui en charge du département de l'aménagement du territoire communautaire, des transports et du tourisme (DATC). La DATC supervise, oriente et coordonne les politiques sectorielles communes de l'union dans les domaines tels que les infrastructures et systèmes de transport, la facilitation et la promotion des services de transport. Ce département regroupe en son sein trois directions :

- La direction de l'aménagement du territoire communautaire et des infrastructures terrestres
- La direction des transports terrestres et maritimes
- La direction des transports aériens et du tourisme

Dans le domaine du transport aérien, la commission effectue, chaque année et dans chaque pays membre, une mission d'évaluation sur l'effectivité des règles régissant tous les secteurs de l'activité (licences d'exploitation, agréments, assistance au sol etc.). La commission établit un rapport contre signé par le directeur en charge de l'aviation civile du pays en question où elle relève tous les manquements et donne des recommandations en cet effet. Au Sénégal par exemple la commission avait relevé les manquements de la compagnie nationale Air

---

<sup>1</sup> Cf articles 17 à 34 du traité de l'UEMOA

---

Senegal International qui avait violé l'interdiction d'assurer en même temps son propre assistance au sol et celle d'autres compagnies.

Ensuite il y a les organes de contrôle parlementaire et juridictionnel que sont : le Comité Interparlementaire (articles 35 à 37 du traité), la Cour de Justice et la Cour des Comptes<sup>1</sup>. Il y a enfin la Chambre Consultative Régionale (article 40 du traité) et les institutions spécialisées (article 41 du traité) dont la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) qui a le privilège exclusif d'émettre les signes monétaires sur le territoire de l'Union et la Banque Ouest-Africaine de Développement (BOAD) qui a pour objectif de promouvoir le développement équilibré des Etats membres et de favoriser leur intégration.

### **I.1.3 La réglementation et les acteurs relatifs à l'activité du transport aérien au sein de l'UEMOA**

Le transport aérien est une activité économique, un des facteurs d'intégration les plus importants. A ce titre il fait parti du domaine de compétence de l'union. Depuis 2002, un processus d'intégration juridique<sup>2</sup> des législations nationales a été entrepris au sein de l'Union dans le but de mettre en place un cadre juridique commun définissant les politiques sectorielles<sup>3</sup> dont celui du transport aérien. Déjà en 1988, avait commencé le processus de gestion commune de l'activité du transport aérien avec la déclaration de Yamoussoukro (Cote d'Ivoire) relative à la libéralisation du marché du transport aérien en Afrique. Pour pallier les problèmes auxquels les Etats étaient confrontés dans l'application de la déclaration, la conférence régionale des ministres africains en charge de l'aviation civile réunie à Yamoussoukro les 12 et 13 novembre 1999 a adopté la décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro. Cette décision établit un accord entre les parties pour une libéralisation graduelle et progressive des services du transport aérien réguliers et non réguliers (cf article 10 de la décision). Ce qui

---

<sup>1</sup> Le protocole additionnel n°1 du traité définit le statut, la composition, les compétences et les procédures de fonctionnement de la cour de justice et de la cour des comptes de l'UEMOA

<sup>2</sup> Cf « la problématique de l'intégration juridique : l'équation de la méthode » du Professeur Ibrahima Diallo, Bulletin du Transport Multimodal n°00 jan, fév, mars 2004 pages 8 et suivants. « Harmonisation, Uniformisation, Unification : plaidoyer pour un discours affiné sur les moyens d'intégration juridique » du Professeur Innocent Fetze KAMDAM de l'université d'Ottawa, Revue de droit uniforme 2008

<sup>3</sup> Les politiques sectorielles sont énoncées et définies dans le protocole additionnel n°2 du traité de l'UEMOA

---

justifie la référence à la libéralisation est que tous les pays de l'UEMOA sont parties prenantes<sup>1</sup> à l'assemblée des ministres africains de l'aviation civile.

Le développement des normes de l'Union relatives au transport aérien s'est effectué sous forme de paquets de textes destinés à combler le manque de normes communes dans le secteur d'activité et à assurer un système de transport sûr, ordonné, efficace et répondant aux normes internationales définies par l'OACI. On parle de paquets de texte parce qu'il s'agit de l'adoption de plusieurs règles de droit (sens large) à la même période (date et/ou année). Ainsi le premier paquet de texte a été adopté le 27 juin 2002, le deuxième le 20 mars 2003, le troisième le 16 septembre 2005. Ces règlements, décisions, directives portent sur tous les secteurs du transport aérien<sup>2</sup>. A signaler que d'autres règles ont été adoptées en dehors de ces dates notamment la directive n°01/2004/CM/UEMOA du 18 septembre 2004 portant statuts des administrations de l'aviation civile, la décision n°15/2006/CM/UEMOA du 16 décembre 2006 relatives à la mise en œuvre des actions prioritaires du programme commun du transport aérien, le règlement n°01/2007/CM/UEMOA portant code communautaire de l'aviation civile. Ce développement normatif entre dans le cadre de l'atteinte des objectifs, la réalisation du programme d'actions et des axes d'orientation définis dans la décision n°08/2002/CM/UEMAO du 27 juin 2002 relative au programme commun du transport aérien des Etats membres de l'UEMOA.

Parallèlement à ce développement des normes juridiques, nous avons noté une meilleure organisation des acteurs du transport aérien pour compétition saine, loyale et rentable. Les principaux acteurs sont les autorités étatiques, les exploitants d'aéronefs, les sociétés d'assistance. Dans le souci de se conformer à la norme 3.1.2 de l'annexe 17 de l'OACI<sup>3</sup>, l'UEMOA a exigé de ses membres la mise en place d'une structure administrative de l'aviation civile. A ce titre

---

<sup>1</sup> Algérie, **Bénin**, Botswana, **Burkina-Faso**, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Congo, **Cote d'Ivoire**, Egypte, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, **Guinée-Bissau**, Guinée Equatoriale, Kenya, Libéria, Libye, Madagascar, **Mali**, Maroc, Îles Maurice, Mauritanie, **Niger**, Nigéria, Ouganda, République Centrafricaine, République Démocratique du Congo, Ruanda, **Sénégal**, Sierra Léone, Somalie, Swaziland, Tanzanie, Tchad, **Togo**, Tunisie, Zimbabwe

<sup>2</sup> Cf visas du règlement n°01/2007/CM/UEMOA portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA

<sup>3</sup> Annexe 17 de l'OACI relatif à la sûreté, 11<sup>ème</sup> amendement, 8<sup>ème</sup> édition applicable le 1<sup>er</sup> juillet 2006

---

l'article 4 du code commun de l'aviation civile dispose « il est créé dans chaque Etat membre une administration de l'aviation civile dotée d'une personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion conformément à la réglementation communautaire en la matière et aux conditions fixées par le présent code ». Le statut juridique de ces administrations est défini par la directive n°01/2004/CM/UEMOA du 18 septembre 2004. Cette norme communautaire a donné au sein des Etats membres et notamment au Sénégal la création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal (ANACS) régie par la loi n°2002-39 du 12 décembre 2002 aujourd'hui devenue Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) par le décret n°2011-1055 portant création de l'ANACIM (ce qui pose la question du respect du principe de légalité<sup>1</sup> constitue une violation manifeste du principe de la supériorité de la loi sur le décret). Dans le cadre de la gestion des aéroports et à défaut de confier cette gestion à l'ASECNA en vertu de l'article 10 de la convention de Dakar, chaque Etat met en place une autorité chargée de la gestion des services et installations aéroportuaires. Cette gestion déléguée a donné naissance aux Administrations des Activités Aéronautiques Nationales. Au Sénégal, le contrat de gestion qui s'était matérialisé par la création de l'Administration des Activités Aéronautiques Nationales du Sénégal (AAANS), a été résilié en 2008 par l'Etat du Sénégal et la gestion confiée à l'agence des Aéroports Du Sénégal (ADS) régie par le décret n°2008-460 du 9 mai 2008 portant création des ADS.

Dans le cadre de l'amélioration du système de transport, le programme commun de 2002 préconise la promotion des entreprises de transport aérien entre autres les compagnies aériennes et les sociétés d'assistance. Les exploitants d'aéronefs sont encore appelés transporteurs ou compagnies aériennes et dans le cadre de la libéralisation le terme de « compagnie éligible » est utilisé pour garantir l'intérêt de ces transporteurs dans l'exploitation des services du transport aérien intra-africains. Les conditions de désignation et d'autorisation de ces compagnies éligibles sont définies dans l'article 6 de la décision de Yamoussoukro du 14 novembre 1999. Dans l'UEMOA, c'est le terme de « transporteurs

---

<sup>1</sup> Cf Cours de droit administratif année 2005 du Professeur Demba SY de l'Université Cheikh Anta DIOP de Dakar pages 71 et suivants

---

communautaires » qui est utilisé pour protéger les intérêts des compagnies de l'UEMOA dans l'exploitation des services aériens de l'Union mais aussi de la concurrence des compagnies étrangères<sup>1</sup>. A cet effet Cheikh Amet Tidiane Senghor, directeur des transports aériens et des infrastructures aéroportuaires du Sénégal, fera remarquer, lors d'un panel, sur les défis du transport aérien en Afrique de l'Ouest, dans le cadre de l'animation scientifique de la 20<sup>ème</sup> Fidak, qu'il y aura des dégâts si nous n'adoptons pas de positions communes harmonisées de protection de nos droits de trafic. Il est également donné à tous les transports communautaires les mêmes droits visant à assurer une concurrence saine et loyale. Pour une exploitation sûre des services du transport aérien par les transporteurs, le règlement n°09/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005 fixe les règles relatives aux conditions techniques d'exploitation d'un avion par une entreprise de transport aérien publique. Les sociétés d'assistance au sein de l'UEMOA désignent entre autres les sociétés de « handling », les sociétés de « catering » dont la réglementation est contenue dans la directive n°001/2003/CM/UEMOA du 20 mars 2003. Cette directive porte sur les conditions d'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union.

L'Union coopère également avec d'autres acteurs du transport aérien à dimension régionale et internationale tels que l'OACI, la CAFAC, IATA, le Conseil International des aéroports (ACI). A signaler que pour l'OACI et la CAFAC, tous les pays de l'UEMOA sont Etats membres de ces organisations.

## **I.2 L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)**

### **I.2.1 Présentation**

L'ASECNA est une agence qui regroupe en son sein dix sept (17) pays d'Afrique (voir Tableau n°2) en plus de la France. Il s'agit de tous les pays membres de l'UEMOA, de la CEMAC<sup>2</sup>, de la Mauritanie, de Madagascar et des îles Comores.

---

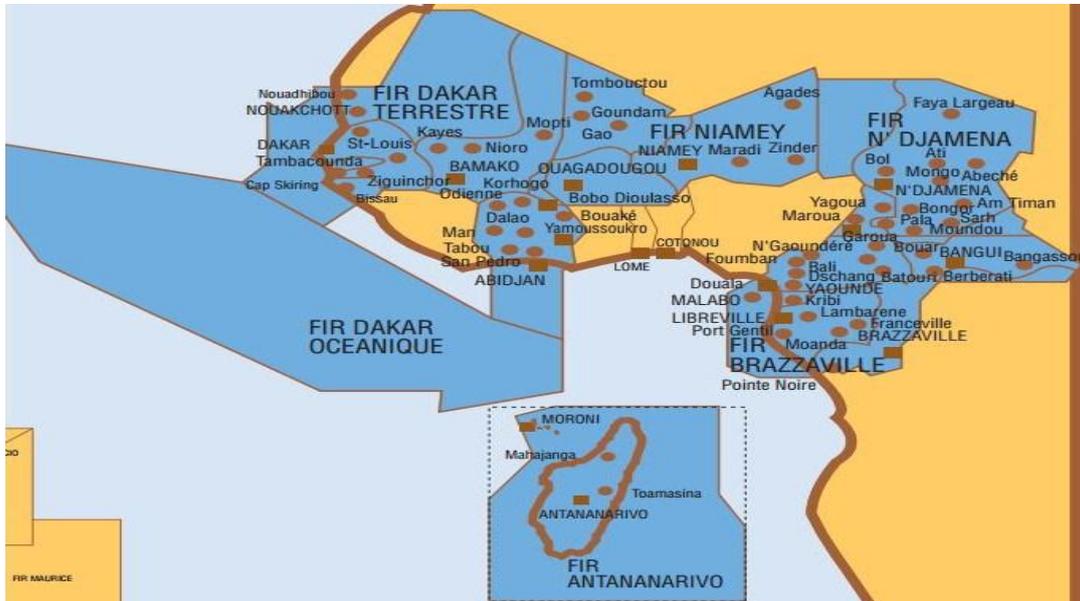
<sup>1</sup> Cf articles 189 à 201 du code communautaire

<sup>2</sup> Composée du Cameroun, de la Centrafrique, du Congo, du Gabon, de la Guinée Equatoriale, du Tchad



fois la superficie de l'Europe)<sup>1</sup> qui comprend six (6) Régions d'Informations en Vol (voir Tableau n°3).

**Tableau n°3** : carte géographique des six FIR gérées par l'ASECNA



**Source** : rapport annuel d'activités 2009 de l'ASECNA

### I.2.2 Missions et Organigramme de l'ASECNA

La mission première de l'agence est définie dans l'article 2 de la convention de Dakar. Elle consiste à assurer le service public de sécurité de la navigation aérienne et de la météorologie aéronautique dans les espaces aériens mentionnés dans l'annexe 3 de la convention de Dakar (voir Tableau n°4 la liste des aéroports de l'Union gérés par l'ASECNA en vertu de l'article 2 de la convention de Dakar). Par ailleurs elle peut se voir confier la gestion des activités aéronautiques nationales par et aux bénéficiaires de chaque Etat membre ainsi que par des Etats et organismes tiers (articles 10,11 et 12 de la convention de Dakar). Elle supervise : 10 centres de contrôle régional, 57 tours de contrôle, 25 aéroports internationaux, 76 aéroports nationaux et régionaux<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Cf [www.ASECNA.aero](http://www.ASECNA.aero).

<sup>2</sup> Cf mémoire (en ligne) d'Abdallah NOURDINE sur « les équipements d'aide à la navigation et l'atterrissage » Université Amadou Hampathé BA, 2009

**Tableau n°4 :** liste des aéroports de l'Union gérés par L'ASECNA en vertu de l'article 2 de la convention de Dakar

Etats	Villes	Aéroports
<b>Benin</b>	Cotonou	AI Cardinal Bernardin
<b>Burkina Faso</b>	Ouagadougou	AI de Ouagadougou
	Bobo-Dioulasso	AI de Bobo-Dioulasso
<b>Cote d'Ivoire</b>	Abidjan	AI Félix H Boigny
<b>Guinée Bissao</b>	Bissao	AI Osvaldo Vieira
<b>Mali</b>	Bamako	AI de Bamako-Ségou
	Gao	AI de Gao-Korogousou
	Mopti	AI de Mopti-Ambodedjo
<b>Niger</b>	Niamey	AI de Diori Hamani
<b>Sénégal</b>	Dakar	AI Léopold S Senghor
<b>Togo</b>	Lomé	AI Gnassingbé Eyadéma
	Niamtougou	AI de Niamtougou

**NB :** AI signifie Aéroport International

**Source :** annexe III de la convention de Dakar

L'Agence comprend les instances dirigeantes suivantes : le Comité des Ministres de l'aviation civile des Etats membres qui a vu le jour avec la convention de Dakar, le Conseil d'Administration composé essentiellement des directeurs d'aviation civile des Etats membres, le Directeur Général nommé par le comité des Ministres et qui a pour fonction d'assurer la gestion de l'agence conformément aux orientations des deux instances précitées, l'Agent comptable nommé par le conseil d'Administration après avis du Comité des Ministres

Par ailleurs, l'Agence dispose d'organes de contrôle que sont : le contrôleur financier, la commission de vérification des comptes, la commission de vérification de sécurité, les auditeurs externes.

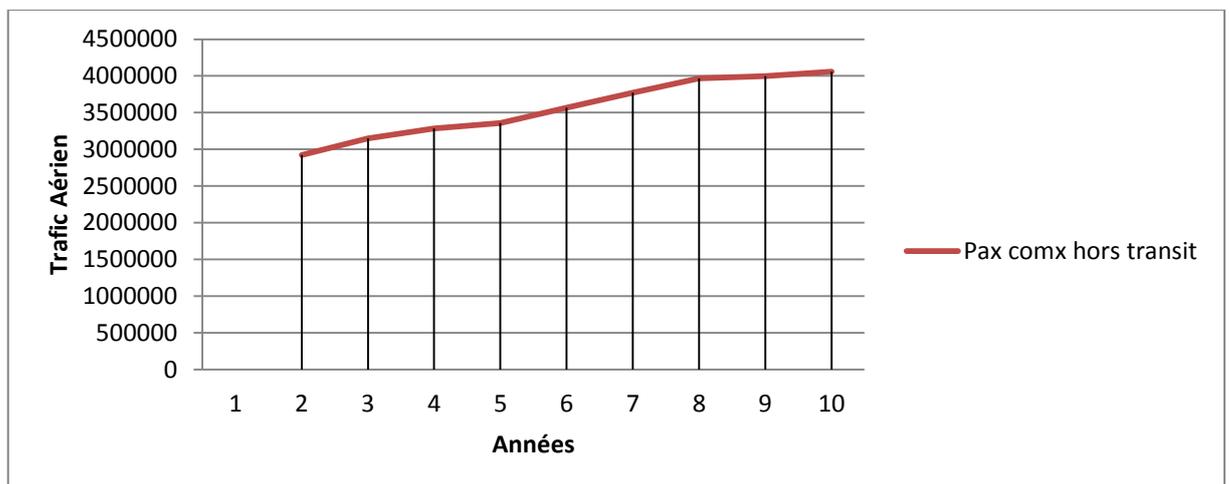
---

## Chapitre II : Etat du transport aérien dans l'union de 2002 à 2010

### II.1 Une évolution croissante du trafic de passagers hors transit

De manière générale la représentation graphique (voir Tableau n°5) du trafic de passagers présente une évolution à la hausse du nombre de passagers hors transit dans l'espace UEMOA pour la période 2002-2010. Cette évolution croissante est mise en exergue par le volume de passagers qui passe de 2 924 318 en 2002 à 4 056 866 en 2010 ce qui correspond à un taux de croissance<sup>1</sup> de 38,72% (cf annexes page IX).

**Tableau n°5 :** courbe d'évolution du trafic de passagers commerciaux hors transit dans l'espace UEMOA de 2002 à 2010.



**NB :** les chiffres 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 correspondent respectivement aux années 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010.

**Source :** figure réalisée à partir des données statistiques de l'ASECNA

Du point de vue graphique, cette évolution croissante se caractérise par une allure ascendante mais discontinue. Cette discontinuité permet en effet de distinguer les différentes phases de cette évolution du trafic de passagers commerciaux hors transit.

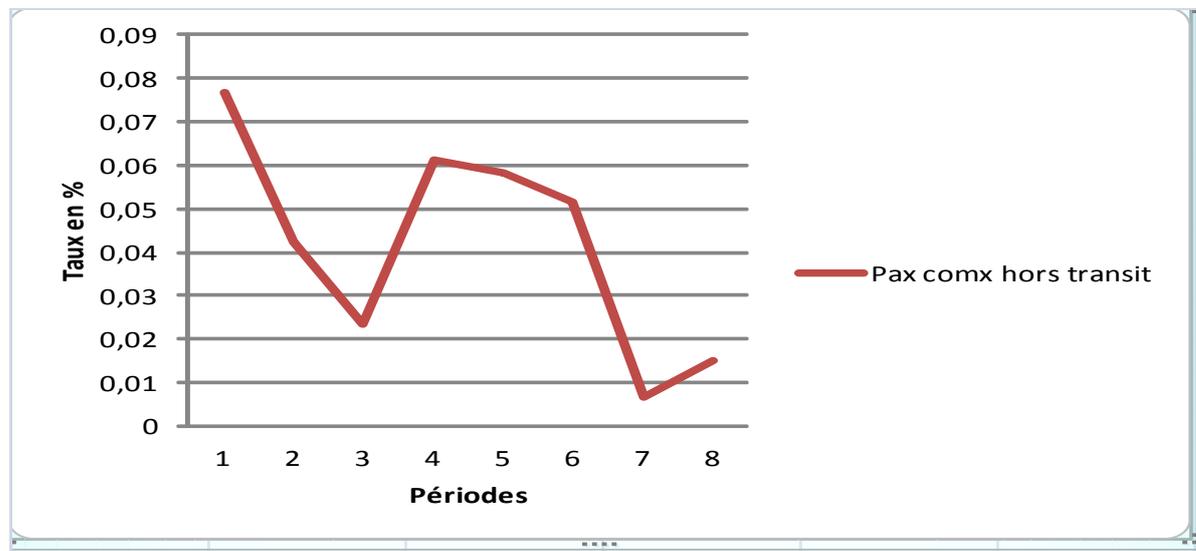
---

<sup>1</sup> Taux de croissance (taux de variation) = (((nouvelle valeur – ancienne valeur) : ancienne valeur) x 100).

### II.1.1 De 2002 à 2005

Cette période correspond à de quatre (04) années d'évolution croissante du volume de trafic de passagers commerciaux hors transit. Pour la première année (2002), le trafic de passagers est de 2 924 318. En 2003, il s'élève à 3 148 618 et en 2004 et 2005 il passe respectivement de 3 282 223 à 3 359 782. Pour cette étape (2002-2005), le taux de croissance est de 14,89%. Cependant il faut remarquer que les taux de variations annuels connaissent une baisse progressive. Le taux de variation entre 2002 et 2003 est de 7,67% et il a baissé entre 2003 et 2004 jusqu'à 4,24% avant de finir à 2,36% entre 2004 et 2005. L'allure descendante de la courbe de variations du trafic de passagers hors transit ci-dessous sur les périodes 1,2 et 3 (voir Tableau n°6) illustre la baisse progressive des taux annuels de variations pendant la phase d'évolution 2002-2005.

**Tableau n°6 :** courbe d'évolution des taux annuels de variations du trafic de passagers commerciaux hors transit dans l'espace UEMOA de 2002 à 2010.



**BN :** les chiffres 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 correspondent respectivement aux périodes 2002-2003, 2003-2004, 2004-2005, 2005-2006, 2006-2007, 2007-2008, 2008-2009, 2009-2010.

**Source :** données statistiques de l'ASECNA 2002/2010

---

### **II.1.2 De 2005 à 2008**

Dans la courbe d'évolution du trafic de passagers hors transit (voir Tableau n°5), cette phase présente une allure ascendante et sans discontinuité. Cela est le résultat d'un taux annuel de variation presque stable durant cette période. Il est de 6,11% entre 2005 et 2006, de 5,84% entre 2006 et 2007 et pour finir de 5,17% entre 2007 et 2008. Le taux de variation pour cette période 2005-2008 est supérieur à celle de la précédente. Il correspond à 18,13% contre 14,89% pour la phase précédente.

### **II.1.3 De 2008 à 2010**

Durant cette phase, le trafic de passagers hors transit n'a presque pas connu une évolution. En termes de pourcentage, elle ne représente que 0,68% entre 2008-2009 et 1,52% entre 2009 et 2010. Autrement dit, le volume, de trafic de 3 968 777 en 2008, est passé de 3 995 846 en 2009, à 4 056 866 en 2010. C'est ce qui en effet justifie une évolution presque à l'horizontal du trafic de passagers hors transit durant cette période 2008-2010 (voir Tableau n°5).

## **II.2 Une évolution en dent de scie du trafic de fret et des mouvements avions commerciaux**

Les courbes, représentant le trafic de fret et des mouvements avions commerciaux, présentent une allure en dent de scie, avec des spécificités propres à chaque trafic.

### **II.2.1 L'évolution du trafic de fret**

Le volume de trafic du fret présente une évolution à la hausse pour la période 2002-2009 (le fret de 2010 n'est pas encore disponible dans les derniers rapports d'activités de l'ASECNA). Il passe de 45 312 tonnes en 2002 à 56 884,4 tonnes en 2009, soit un taux de croissance de 25,53%. L'évolution du trafic de fret présente le taux annuel de variation le plus élevé (116,91% entre 2007 et 2008) et le taux annuel de variation le plus bas (-54,12% entre 2008 et 2009)<sup>1</sup>. L'évolution

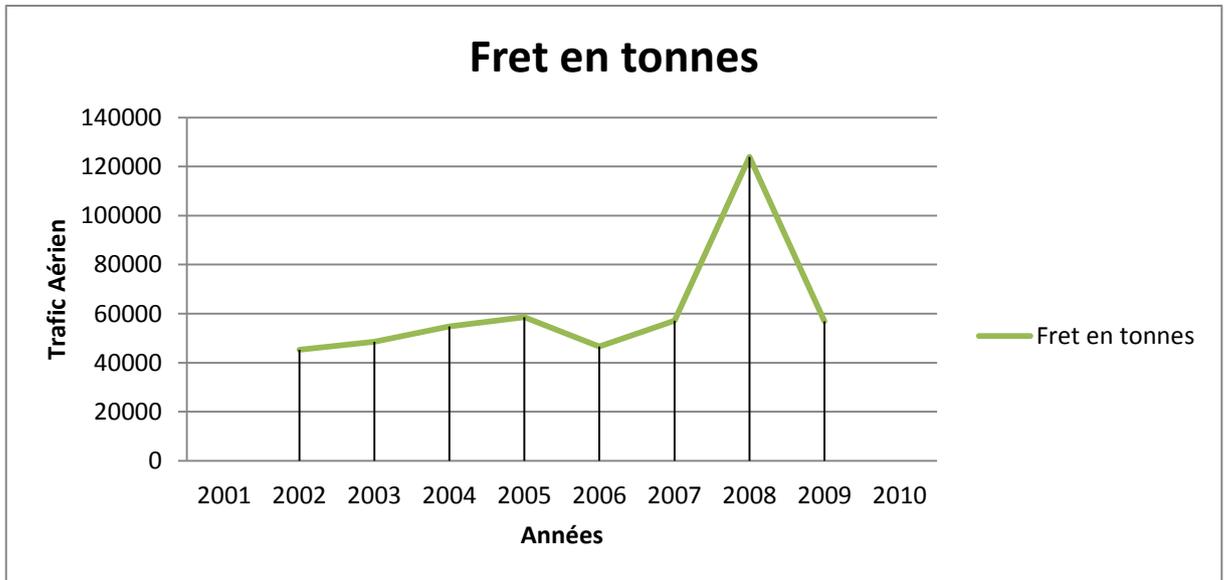
---

<sup>1</sup> Cf en annexe taux de variations annuels du trafic aérien page IX.

---

à la hausse du volume de fret (voir Tableau n°7) présente en effet des caractéristiques permettant de distinguer deux phases dans cette évolution.

**Tableau n°7 :** courbe d'évolution du trafic de fret dans l'espace UEMOA pendant la période 2002-2009

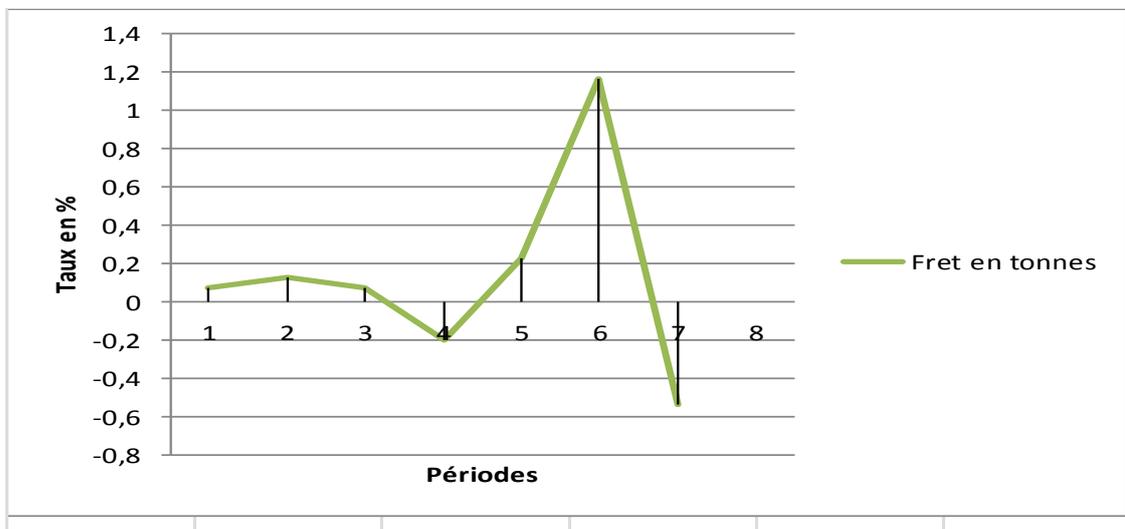


**Source :** données statistiques de l'ASECNA 2002/2009

### II.2.1.1 De 2002 à 2005

Sur cette étape, la représentation graphique du trafic de fret met en exergue une hausse croissante, et sans discontinuité apparente. Le taux de variation sur cette période est de 29,27%. Le volume, de fret 45 312 tonnes en 2002, est passé à 48 565 tonnes en 2003, à 54 739 tonnes en 2005 pour finir à 58 577 tonnes en 2009. Cependant, les taux annuels de variation du trafic, de fret de 7,12% entre 2002 et 2003, de 12,71% entre 2003 et 2004, de 7,01% entre 2004 et 2005, permettent de constater que la courbe, représentant ces derniers a la forme d'un accent chapeau sur l'étape 2002-2004 avant de prendre une allure descendante sur l'étape 2004-2005 (voir Tableau n°8).

**Tableau n°8 :** courbe d'évolution des taux annuels de variation du trafic de fret dans l'espace UEMOA de 2002 à 2009.



**BN :** les chiffres 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 correspondent respectivement aux périodes 2002-2003, 2003-2004, 2004-2005, 2005-2006, 2006-2007, 2007-2008, 2008-2009.

**Source :** données statistiques de l'ASECNA 2002/2009

### II.2.1.2 De 2005 à 2009

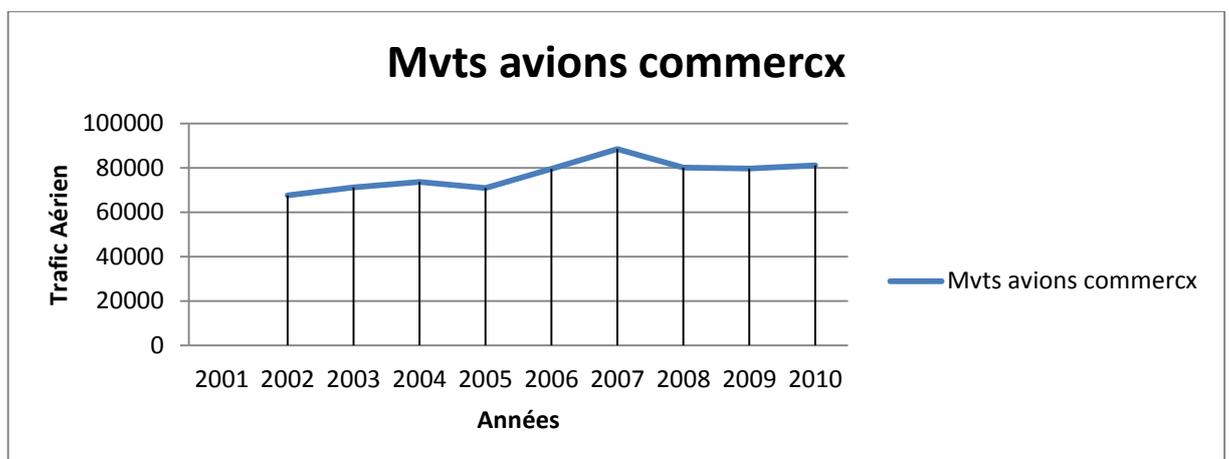
C'est durant cette étape, que l'évolution se caractérise en présentant suivant les années une augmentation, et une diminution du volume de fret. Pour les années 2006 et 2009, nous notons une baisse du tonnage par rapport aux années qui les précèdent (2005 et 2008 voir Tableau n°7). Cette baisse correspond à -20,37% entre 2005 et 2006 et -54,12% entre 2008 et 2009 contre une hausse annuelle du volume de fret de 22,55% entre 2006 et 2007 et de 116,91% entre 2007 et 2008. Ces variations importantes, qui se succèdent sur la période 2005-2009, présentent la courbe d'évolution du volume du fret et celle présentant les taux annuels de variation en dent de scie (voir Tableaux n°7 et n°8). A noter la hausse exceptionnelle du volume de fret pour l'année 2008 due à un tonnage important de fret pour les aéroports de Mopti et de Gao au Mali.

Pour Gao, le fret est passé de 20.9 tonnes en 2007 à 101 765 tonnes en 2008 et pour Mopti, il passe de 0.4 tonnes en 2005 à 75 tonnes en 2008. Nous avons, en effet, remarqué, qu'à Gao entre 2002 et 2005, la moyenne annuelle du volume de fret correspond à 22.05 tonnes (total de fret entre 2002 et 2005 divisé par 4 ans). Par conséquent, n'ayant pas notés une activité particulière (aide humanitaire, exportation de produits agricoles, forestiers, miniers ou minéraliers, débarquement de matériels d'exploitation ou de construction etc.) pouvant justifiée cette augmentation exceptionnelle du volume de fret, nous pouvons supposer que cette hausse est due au fait qu'il n'ait pas été possible de déterminer avec exactitude le volume de fret de Gao et de Mopti dans les rapports d'activités nécessitant ayant l'indication de la mention n.d.(voir annexes pages VI et VII).

## II.2.2 L'évolution du trafic des mouvements avions commerciaux

La courbe d'évolution des mouvements avions commerciaux présente une allure croissante mais irrégulière (voir Tableau n°9). Pour la période 2002-2010, le volume des mouvements avions commerciaux est passé de 67 588 à 81 173 soit un taux de variation de 20,09%. Cependant, ce taux de croissance cache mal, sur la représentation graphique des mouvements avions commerciaux, les baisses annuelles notées en 2005, 2008 et 2009 (voir annexes page IX).

**Tableau n°9 :** courbe d'évolution des mouvements avions commerciaux dans l'espace UEMOA de 2002 à 2010



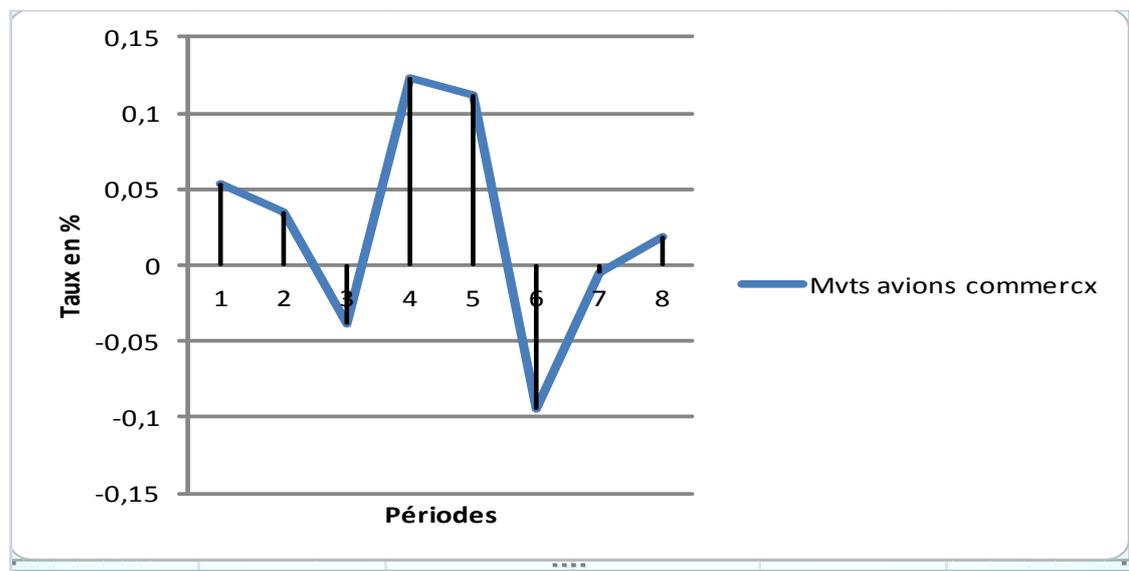
**Source :** données statistiques de l'ASECNA 2002/2010

Ces taux annuels décroissants correspondent respectivement à -3,81%, -9,39%, -0,51%. Les taux annuels de variations ont en effet permis de constater les différentes étapes de l'évolution des mouvements avions commerciaux qui caractérisent l'allure de la courbe.

### II.2.2.1 De 2002 à 2004

Durant cette période, il y a eu une augmentation du volume des mouvements avions commerciaux comme l'illustre l'allure ascendante de la courbe (voir Tableau n°9). De 67 588 en 2002, les mouvements avions passent à 73 642 soit un taux de croissance de 8,95%. Mais durant la même période, nous notons des taux annuels décroissant qui justifient la pente descendante de la courbe représentant les taux annuels de variation (voir Tableau n°10). Ces taux sont de 5,30% entre 2002-2003, de 3,46% entre 2003-2004.

**Tableau n°10 :** courbe d'évolution des taux annuels de variation du volume des mouvements avions commerciaux.



**BN :** les chiffres 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 correspondent respectivement aux périodes 2002-2003, 2003-2004, 2004-2005, 2005-2006, 2006-2007, 2007-2008, 2008-2009, 2009,2010.

**Source :** données statistiques de l'ASECNA 2002/2010

---

### **II.2.2.2 De 2004 à 2008**

C'est sur cette étape que l'évolution du volume du mouvement avions commerciaux a connu des baisses et des hausses qui caractérisent l'allure en zigzag de la courbe représentative (voir Tableau n°9). En 2004, le volume des mouvements avions commerciaux était de 73 642, et en 2005 il a connu une diminution de -3,81% soit un volume de mouvement de 70 834, et entre 2005 et 2007, le volume des mouvements a connu les plus hautes hausses qui correspondent à 12,33% et 11,16% sur l'ensemble de la période 2002-2010. La période 2004-2008 a aussi connu la plus grande baisse de -9,39% des mouvements avion intervenue entre 2007-2008. La forme graphique de la courbe d'évolution des taux annuels de variation des mouvements avions commerciaux, entre 2004 et 2008, présente également une allure en zigzag compte tenu de variations ci-dessus (voir Tableau n°10).

### **II.2.2.3 De 2008 à 2010**

Cette étape est marquée par une reprise en douceur du volume des mouvements avions commerciaux. Pour les années 2008, 2009 et 2010, le nombre des mouvements avions passe respectivement à 80 146, 79 731 et 81 173, soit une évolution à la hausse seulement de 1,28%. Les taux annuels de variations -0,51% pour 2008-2009 et 1,80% pour 2009-2010 sont croissants mais avec une faible différence. Du point de vue représentation graphique, le petit écart noté dans le volume des mouvements et des taux annuels de variations, pour la période 2008-2010, est mis en exergue par l'allure presque constante de la courbe des mouvements avions (voir Tableau n°9), et par une allure ascendante de la courbe des taux annuels de variations (voir Tableau n°10).

---

## **Chapitre III : La situation paradoxale de l'activité du transport aérien dans l'UEMOA de 2002 à 2010**

L'activité du transport aérien présente une situation paradoxale, qui est d'une part le potentiel caractérisant le marché du transport aérien de l'UEMOA, et d'autre part les velléités d'exploitation de cette activité.

### **III.1 : Le potentiel de l'activité du transport aérien**

Les atouts de l'activité du transport aérien dans l'UEMOA, de 2002 à 2010, résident dans l'existence d'un marché du transport aérien, et en des conditions d'exploitation favorables au développement de cette activité.

#### **III.1.1 : L'existence d'un marché du transport aérien**

Le marché du transport aérien est mis en évidence par l'évolution progressive, et les parts de marché aussi bien dans l'espace ASECNA que dans celui de l'UEMOA.

##### **III.1.1.1 Un marché en expansion**

Aussi bien pour le trafic de passagers commerciaux hors transit, de fret que de mouvements avions commerciaux, nous remarquons une évolution croissante de la période de notre étude. Ainsi de 2002 à 2010, l'évolution du trafic des passagers est de 38,72%, de 20,09% pour les mouvements avions et de 25,53% pour le fret entre 2002 et 2009. L'expansion du marché du transport de passagers commerciaux hors transit est facilement compréhensible, si nous savons que le trafic est passé de 2 924 318 en 2002 à 4 056 866 en 2010. Elle est aussi facilement remarquable, lorsque nous observons la représentation graphique de ce flux de trafic, dont la courbe présente une allure ascendante sur toute la période (voir Tableau n°5). Pour le trafic mouvements avions et du fret, l'évolution est respectivement de 25,53%, et de 20,09% entre 2002 et 2009 pour le dernier. Et malgré les points de chute dans les représentations graphiques (voir Tableau n°6 et 7), et des taux de variations annuels négatifs, le trafic a connu lui aussi une évolution générale à la hausse. Pour le fret le volume de tonnes est passé de

---

45 312 à 56 884,4 entre 2002 et 2009, et pour les mouvements avion, le flux est passé de 67 588 en 2002 à 81 173 en 2010.

Par ailleurs, il faut dire que l'UEMOA est un espace où se développe l'activité du transport aérien (surtout de passagers), du fait du besoin de transport par les airs des fonctionnaires sous-régionaux et régionaux, des hommes d'affaires qui, de plus en plus, viennent investir, des touristes et de la mobilité des étudiants à la recherche de formation professionnelle, par exemple le Sénégal où nous notons une forte communauté d'étudiants étrangers, et qui ont participé à notre recherche à travers le questionnaire n°1 (voir annexes). Pour notre période d'étude, nous avons calculé pour chaque type de trafic le taux d'évolution moyen qui, à partir de plusieurs évolutions successives de taux différents comme notre cas d'espèce, s'obtient :

**Taux moyen = coefficient multiplicateur (de n évolutions) – 1**

**Coefficient multiplicateur =  $[(1+T_1)(1+T_2)(1+T_3)\dots(1+T_n)]^{1/n}$**

**n = le nombre d'évolutions successives de la période considérée**

**T = taux annuel**

En l'espèce nous aurons :

❖ Pour le trafic des mouvements avion commerciaux :

$[(1+0,0053)(1+0,034)(1-0,031)(1+0,12)(1+0,11)(1-0,039)(1-0,051)(1+0,018)]^{1/8}-1$

$(1,21)^{1/8}-1 = 0,0249$  donc le **Taux Moyen = 2,49%**

❖ Pour les passagers commerciaux hors transit nous aurons :

$[(1+0,076)(1+0,042)(1+0,023)(1+0,061)(1+0,058)(1+0,051)(1+0,006)(1+0,015)]^{1/8}-1$

$(1,38)^{1/8}-1 = 0,0412$  donc le **Taux moyen = 4,12%**

---

❖ Et pour le trafic de fret nous aurons :

$$[(1+0,072)(1+0,127)(1+0,070)(1-0,203)(1+0,225)(1+1,169)(1-0,541)]^{1/7}-1$$

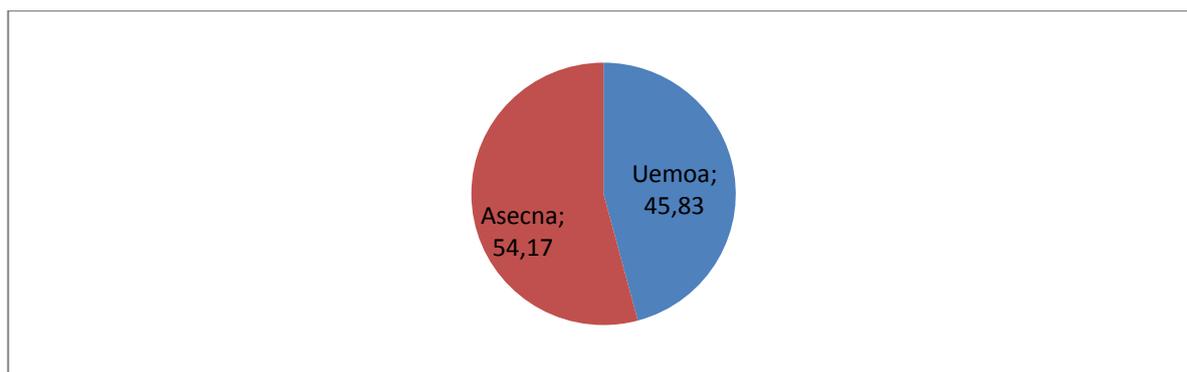
$$(1,25)^{1/7}-1 = 0,032 \text{ donc le Taux moyen} = \mathbf{3,23\%}$$

Ces taux moyens, qui ne dépassent pas les 5%, mettent en exergue le caractère non saturé du marché du transport aérien, et du potentiel des sociétés de transport à pouvoir élargir leurs parts de marché.

### III.1.1.2 La représentativité du marché de l'UEMOA

D'abord, au sein de l'espace ASECNA, qui comprend les communautés de l'UEMOA, de la CEMAC<sup>1</sup> et les pays comme Madagascar, la Mauritanie et les Iles Comores, le marché du transport aérien de l'UEMOA occupe une part importante. Avec huit sur les dix-sept pays d'Afrique que compte l'ASECNA, l'Union a un taux de représentatif de 47,05%. Durant la période 2002-2010, sur les 69 971 553 de passagers commerciaux hors transit de l'espace ASECNA, l'Union compte 32 074 889 soit une représentation de 45,83% (voir annexes page X).

**Tableau n°11** : la part de trafic de passagers commerciaux hors transit de l'UEMOA dans l'espace ASECNA de 2002 à 2010



**Source** : données statistiques de l'ASECNA 2002/2010

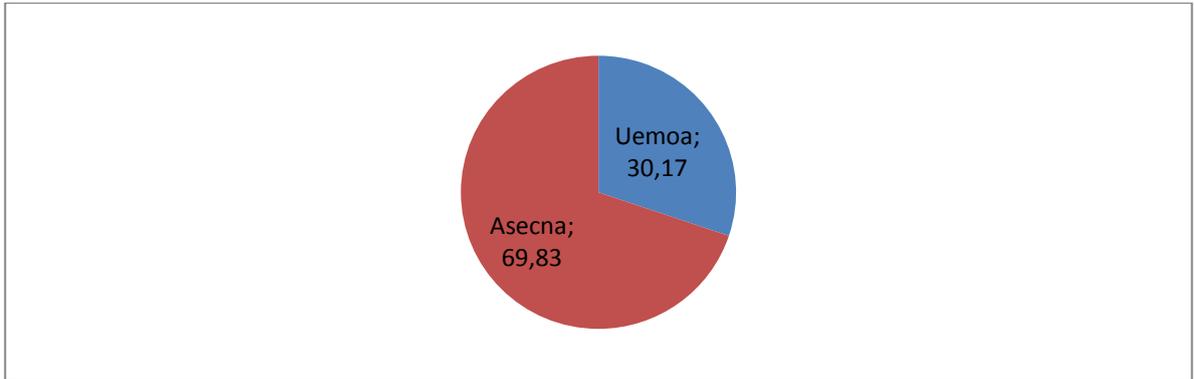
---

<sup>1</sup> Signifie Communautaire Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale. Elle est composée de six pays dont le Cameroun, le Gabon, la Centrafrique, la Guinée Equatoriale, le Congo et le Tchad. Elle s'étend sur 3020144 km<sup>2</sup> avec une population de 41241000 habitants (Source INS Cameroun).

---

Pour le trafic de fret de 2002 à 2009, l'Union représente 30,17% dans l'espace ASECNA soit 491 864,4 tonnes de fret sur les 1 629 832 tonnes notées pour l'espace ASECNA.

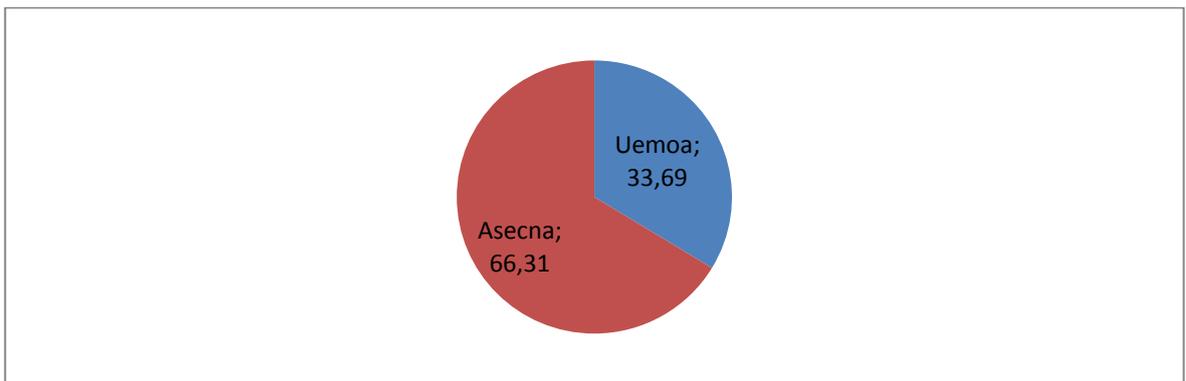
**Tableau n°12** : la part de trafic de fret de l'UEMOA dans l'espace ASECNA de 2002 à 2009



**Source** : données statistiques de l'ASECNA 2002/2010

Concernant le flux des mouvements avions commerciaux, la part de l'UEMOA équivaut à 33,69% entre 2002 et 2010 soit un flux de mouvements avion de 692 322 sur les 2 054 867 que compte l'ASECNA.

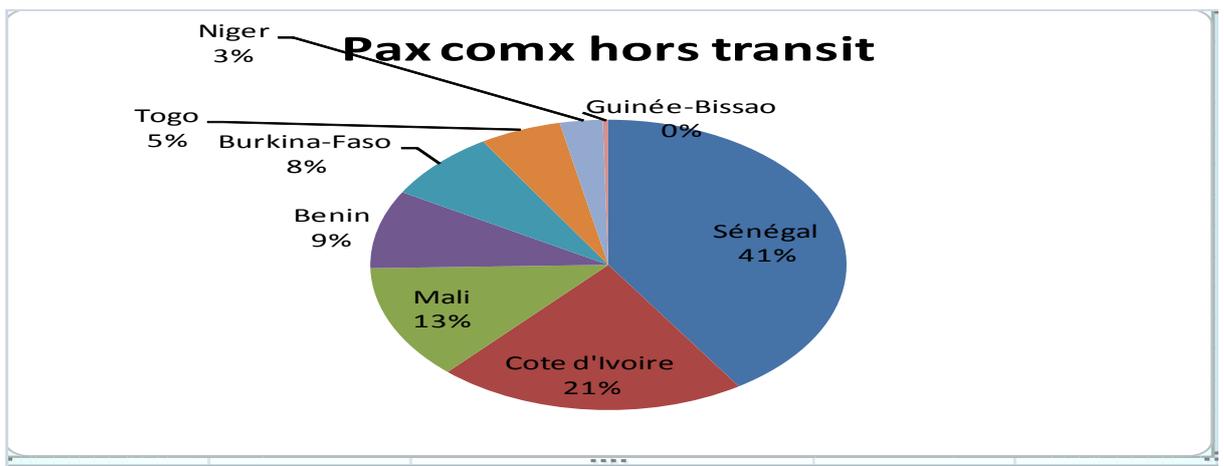
**Tableau n°13** : la représentation de flux des mouvements avions commerciaux de l'UEMOA dans l'espace ASECNA de 2002 à 2010.



**Source** : données statistiques d l'ASECNA 2002/2010

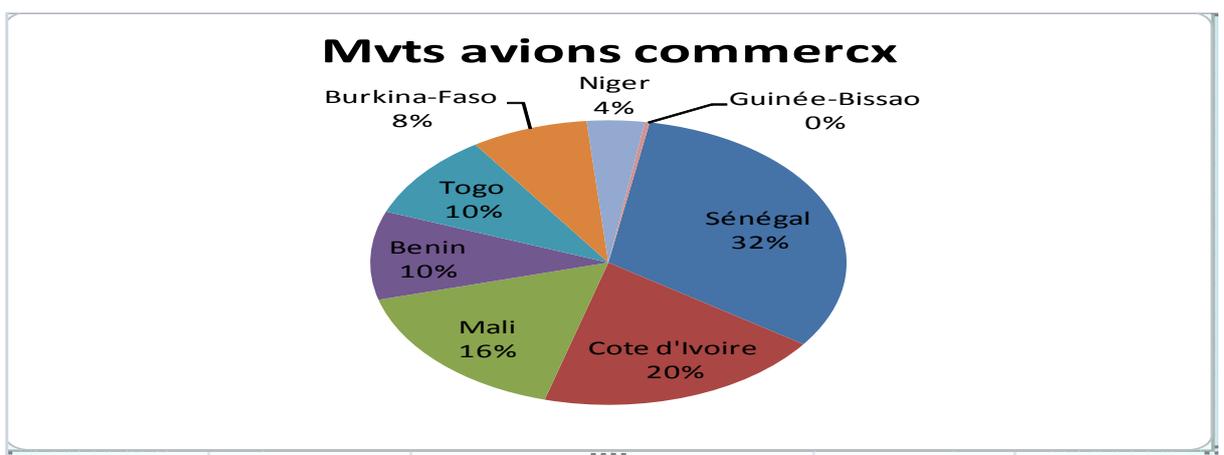
Au sein de l'union même, la répartition du marché est fonction du potentiel de chaque pays dans l'exploitation du transport aérien pendant la période 2002-2010. Les principaux Leaders dans l'exploitation du trafic de passagers et des mouvements avions sont le Sénégal et la Cote d'Ivoire, placés respectivement à la première et deuxième place (voir annexes page XVI).

**Tableau n°14** : la part de chaque pays de l'Union dans le transport aérien de passagers commerciaux hors transit dans l'espace UEMOA de 2002 à 2010



**Source** : données statistiques d l'ASECNA 2002/2010

**Tableau n°15** : la part de chaque pays de l'Union dans le flux des mouvements avions commerciaux de l'espace UEMOA de 2002 à 2010

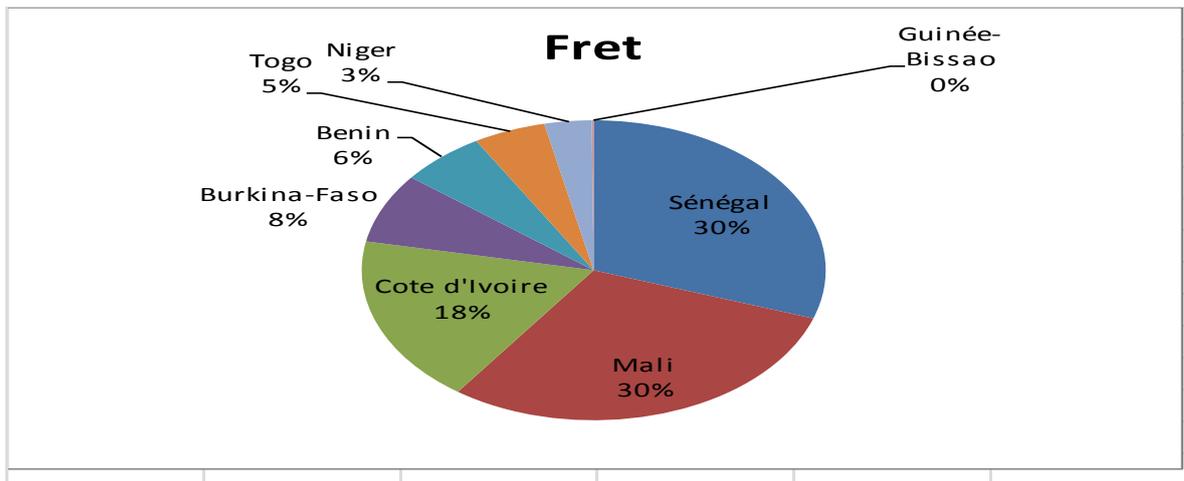


**Source** : données statistiques d l'ASECNA 2002/2010

---

Dans l'exploitation du fret aérien, la Mali devient le dauphin du Sénégal du fait d'un tonnage exceptionnel noté en 2008 à Gao et à Mopti (voir II.2.1.2 et annexes page VII).

**Tableau n°16** : la part de chaque pays de l'Union dans le transport aérien de fret dans l'espace UEMOA de 2002 à 2010



**Source** : données statistiques d l'ASECNA 2002/2009

Nous remarquerons que le Benin, le Togo et le Burkina sont des pays intermédiaires avec presque la même capacité d'exploitation des passagers (entre 9 et 5%), du fret (entre 8 et 5%), et des mouvements avions (entre 10 et 8%). Le Niger et la Guinée viennent, respectivement, à l'avant dernière et dernière place dans le classement (voir annexes page XVI).

### III.1.2 Des conditions d'exploitation favorables

#### III.1.2.1 Les politiques aéronautiques

L'année 2002 correspond dans l'Union au début de la mise en place de politiques aéronautiques, destinées à faciliter l'exploitation du marché du transport aérien. A cet effet, nous notons :

- des politiques d'harmonisation des législations des Etats membres, dont le but est d'assurer aux acteurs du transport aérien une sécurité juridique, grâce à la

---

mise en place de règles de droit communes (directives, décisions, règlements) à l'exemple du règlement n°01/2007/CM/UEMOA portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA.

- des politiques de promotion des services aériens et de protection des exploitants de l'Union, destinées à faciliter l'accès au marché de la communauté et à préserver les intérêts des ces exploitants. A ce titre, nous pouvons citer le règlement n°24/2002/CM/UEAMO du 18 septembre 2002 fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens aux liaisons aériennes intracommunautaires, le règlement n°02/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 relatif aux pratiques anticoncurrentielles à l'intérieur de l'UEMOA, la loi n°94-63 du 22 août 1994 sur les prix, la concurrence et le contentieux économique. Nous pouvons, par ailleurs, noter l'exemple du Sénégal, où une discrimination positive est faite à Aviation Handling Services (AHS) et Senegal Handling Services (SHS), depuis 2005, consistant à leurs donner le monopôle d'exploitation du marché de l'assistance en escale sur tout aéroport où le trafic est inférieur à six millions de passagers par an<sup>1</sup> conformément<sup>2</sup> à la directive n°001/2003/CM/UEMOA du 20 mars 2003 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union.

### **III.1.2.2 Les avantages géographiques**

Le traité de l'UEMOA a consacré le principe de la libre circulation des personnes, des services et des capitaux dans la section 3 paragraphe 2 et 5 du traité modifié le 29 janvier 2003, ainsi que la liberté d'établissement sur tout territoire de l'Union qui, en effet, constituent une incitation et facilitent la mobilité. A cela, s'ajoutent les longues distances entre capitales de l'union, qui ont un impact sur le mode de transport.

---

<sup>1</sup> Cf exposé des motifs et l'article 11 al 2 de la loi n°2005-27 du 26 août 2005 modifiant la loi n°2002-39 du 12 décembre 2002 portant code de l'aviation civile du Sénégal.

<sup>2</sup> Cf article 136 du code communautaire de l'aviation civile de l'UEMOA qui dispose « l'assistance en escale est régie par les dispositions législatives, réglementaires et administratives prises par les Etats membres en application de la réglementation communautaire ».

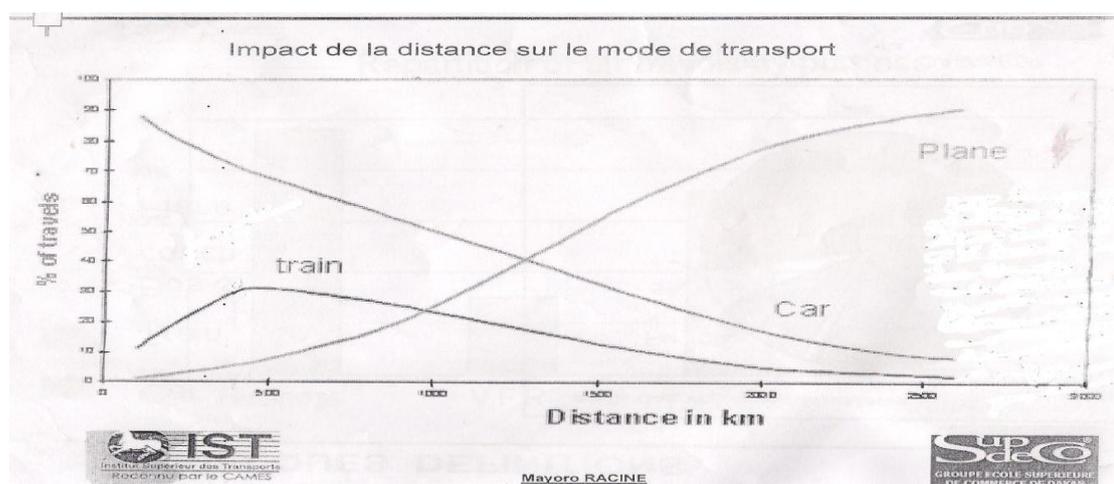
**Tableau n°17** : distances à vol d'oiseau entre Dakar et les autres aéroports de l'Union

Destinations	Distances en kms	Distances en miles
<b>Dakar-Abidjan</b>	1798 kms	1122 miles
<b>Dakar-Bamako</b>	1045 kms	652 miles
<b>Dakar-Bissao</b>	375 kms	234 miles
<b>Dakar-Bobo-Dioulasso</b>	1477 kms	922 miles
<b>Dakar-Cotonou</b>	2361 kms	1473 miles
<b>Dakar-Gao</b>	1872 kms	1168 miles
<b>Dakar-Lomé</b>	2249 kms	1404 miles
<b>Dakar-Mopti</b>	1426 kms	890 miles
<b>Dakar-Niamey</b>	2112 kms	1318 miles
<b>Dakar-Ouagadougou</b>	1739 kms	1085 miles

**Source** : le voyageur.net

Nous savons, en effet, que plus les distances sont longues, plus le choix du transport aérien comme mode de transport, est évident. Le tableau suivant nous montre le rapport qu'il y a entre la distance et le mode de transport.

**Tableau n°18** : Impact de la distance sur le choix du mode de transport



Au delà de 500 kms de distance entre les destinations, il y a une baisse progressive et significative du nombre les passages qui choisissent le train et le

---

car au profit de l'avion. Le rapport entre distance et mode de transport est déterminé, dans la plupart des cas, par le facteur « gains de temps »<sup>1</sup>. Les résultats de notre questionnaire n°2 destiné à 50 passagers embarquant, à l'aéroport de Dakar, a révélé que 40 sur les 46 passagers qui choisissent le transport aérien, le facteur « gain de temps » était la principale raison de leur choix, soit un taux de 86.95%.

Par ailleurs, il faut dire, que la position géographique de l'Union est aussi un facteur non des moindres favorisant le développement du transport aérien. La zone géographique, occupée par l'UEMOA, constitue une zone d'interface, de hub entre l'Amérique du Nord et du Sud-Est (Usa, Canada, Brésil), l'Europe du Sud-Ouest (France, Espagne, Portugal etc.) avec le reste de l'Afrique. Nous pouvons, en effet, affirmer que l'UEMOA joue le rôle du modèle « hub and spoke » entre les pays précités et le reste de l'Afrique. La position géographique est un avantage considérable, qui a certes permis au Sénégal d'être le leader dans l'exploitation des passagers commerciaux hors transit, du fret, et du flux des mouvements avion commerciaux dans l'espace UEMOA (voir annexes page XVI).

### **III.2 L'exploitation velleitaire de l'activité du transport aérien**

Les problèmes, auxquels est confronté le marché du transport de l'Union, sont d'ordre organisationnels et infrastructurels.

#### **III.2.1 Les problèmes organisationnels**

Ces problèmes relèvent, d'une part d'un système de management inadapté, et d'autre part d'une gestion financière inappropriée.

##### **III.2.1.1 Un système de management inadapté**

Le transport aérien est une activité exigeante, un marché complexe dont l'exploitation requiert une bonne connaissance du secteur, ses contours et implications. Mais ce que nous remarquons dans le marché de l'Union, c'est un

---

<sup>1</sup> Cf « les complémentarités train/Avion en Europe » chapitre 2 « l'arbitrage entre prix et temps : les coups généralisés des trois modes », les Presses de l'Institut du Transport Aérien (ITA) page 27.

---

ystème de management peu ou pas évolué en fonction des impératifs du moment, et qui est censé pérenniser les entreprises du domaine d'activité. C'est également la création de sociétés nationales, qui relève le plus souvent d'un orgueil national, que d'une vision claire avec des motifs sociaux et économiques assurément viables. Et d'ailleurs, ce constant faire dire à certains que nos compagnies aériennes sont créées pour une durée de vie maximale de dix ans. La défunte compagnie Air Senegal International (2001 à 2009)<sup>1</sup> en est un exemple, et la nouvelle compagnie Senegal Airlines lancée dans la foulée par les autorités sénégalaises le 7 novembre 2009, aurait rencontré des problèmes financiers<sup>2</sup>, qui pourraient signer son arrêt de mort. Ces sociétés nationales sont en effet très mal gérées du fait :

-de nomination d'hommes politiques, sans profil adéquat, aux plus hautes fonctions de responsabilité.

-de l'immixtion des politiques dans la gestion de ces dernières, à l'exemple du Sénégal dont la décision, de résilier en 2008 le contrat de gestion signé avec l'ASECNA, a été prise par le ministre des transports aérien de l'époque.

Il faut également signaler, surtout pour les compagnies aériennes, le choix de partenaires stratégiques qui ne fait pas l'affaire de nos sociétés, généralement plus faible économiquement, du fait des conflits d'intérêt (Air Sénégal International et Royal Air Maroc, Nouvelle Air Ivoire et Air France etc.).

### **III.2.1.2 Une gestion financière inappropriée**

Le transport est une activité financièrement difficile à gérer. Sa gestion demande des économistes et financiers rompus à la tâche face aux lourdes charges, aux coûts de structure élevés. Nous remarquons, en effet, que dans l'espace UEMOA, il est fait la preuve de la mauvaise gestion des entreprises, surtout des compagnies aériennes. Et cette mauvaise gestion a entraîné la faillite de la compagnie aérienne du Mali en 2004, d'Air Senegal International au Sénégal en 2009, de

---

<sup>1</sup> ASI a été créé en 2000, elle a effectué son premier et dernier vols respectivement le 23 février 2001 et le 24 avril 2009.

<sup>2</sup> Cf article sur Seneweb.com « avec une perte de 18,5 millions, Senegal Airlines bat des ailes »

---

Nouvelle Air Ivoire en 2010, de West Africa Airlines au Bénin en 2005. La gestion financière de nos entreprises étonne à plus d'un titre les spécialistes avertis<sup>1</sup>. Le capital des compagnies aériennes est, très souvent, insuffisant, quand on sait que le transport aérien requiert de lourds investissements, et un important besoin en fonds de roulement (leasing, maintenance, carburant, assurances), du personnel hautement qualifié, une informatique très coûteuse (réservation, traitement des vols).

Il y a un autre phénomène, qui ressort de la pratique des sociétés nationales, et qui impacte la santé financière de nos entreprises, sociétés de transport. Ce phénomène consiste, pour les sociétés nationales, à refuser de payer leurs obligations financières à leurs créanciers. Il en est, par exemple de Senegal Airlines qui refuse de payer les redevances aéronautiques aux ADS. Et selon le site PeccMi.com, ASI aurait laissé aux ADS une ardoise de trois milliards de francs cfa.

### **III.2.2 Les problèmes infrastructurels**

Le manque de réussite dans l'exploitation du transport aérien dans l'UEMOA est, en partie, imputable à l'état archaïque de nos aéroports, et au vieillissement du matériel d'exploitation des compagnies aériennes.

#### **III.2.2.1 L'état archaïque des aéroports de l'Union**

L'exploitation des services aériens de l'Union ne se fait pas dans les conditions optimales du fait : d'une part que nos aéroports ne sont plus adaptés à la réalité actuelle du secteur. En effet, la plupart de nos aéroports et ou aérodromes datent de la période coloniale. Ils sont devenus exigus et en déphasage avec l'évolution du transport aérien, à l'image des pistes d'atterrissage sur lesquelles les gros porteurs, comme l'airbus A380, ne peuvent pas se poser. Pour une large majorité, ces aéroports n'offrent plus de vraies possibilités d'extension, à cause des agglomérations, pour accueillir les appareils et installations de dernière génération. C'est le cas, par exemple, de l'aéroport de Dakar qui a, en partie,

---

<sup>1</sup> Cf article sur le site leral.net « voici comment Senegal Airlines s'est retrouvé dans une impasse »

---

justifié le projet de construction du nouvel aéroport international Blaise Diagne de Diass (AIBD). Et d'autre part, ces aéroports sont mal et sous équipés ce qui ne permet pas une exploitation efficace, face à l'augmentation croissante du volume de trafic, et une lutte efficace contre les nouvelles menaces dont est victime la sûreté d'aviation civile (explosifs dissimulés dans le corps humain ou imprégnés avec des vêtements) utilisé de nos jours à des fins de revendications, de propagandes politico religieuses (11 septembre 2001). Cela est d'autant plus inquiétant, qu'aujourd'hui, notre sous-région est devenue le bastion des mouvements terroristes, en l'occurrence Al-Qaïda, combattus en peu partout dans le monde (Afghanistan, Pakistan, l'Afrique Arabe etc.).

### **III.2.2.2 Le vieillissement du matériel d'exploitation des compagnies aériennes**

A l'image des aéroports, les compagnies aériennes mènent leurs activités avec du matériel vieillissant. Les flottes sont, en majorité, composées de vieux appareils gourmands en carburant, ce qui a un impact considérable sur les coûts de fonctionnement, sur de maintenance et sur la sécurité des passagers et des vols en général. Ce constat s'étend à toute l'Afrique et justifie, en partie, le taux de 25% des accidents avec seulement 5% du trafic mondial<sup>1</sup>. Il y a, par ailleurs, le retard dans la mise à niveau des normes aux standards internationaux, qui a pour conséquence la restriction voire l'interdiction d'exploitation générale pour certaines compagnies. Il en est ainsi pour tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, qui ont fait l'objet d'une interdiction d'exploitation générale. Cette dernière est prise par les autorités de l'aviation civile de la communauté européenne à travers la liste noire<sup>2</sup> établie le 14/07/2009.

---

<sup>1</sup> Cf rapport OACI

<sup>2</sup> Cf liste-noire.org parmi lesquels nous avons Aéro Bénin, Africa Airways, Alafia Jet, Béni Golf Air, Cotair, Royal Air etc.

---

## **Troisième Partie**

# **Analyse, Solutions et Recommandations à la situation du transport aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010**

Le diagnostic de la situation a révélé une hausse générale du transport aérien de l'UEMOA pour la période 2002-2010, dont les différents acteurs du secteur n'ont pas su tirer profit. Il sera, en effet, question dans cette troisième partie de notre étude, d'apporter les explications, les raisons de cet état de fait ; ce qui nous permettra, par la même occasion, de valider ou d'infirmer les hypothèses posées en amont, mais aussi de donner des solutions et recommandations à cette situation.

### **Chapitre I : les facteurs d'évolution du transport aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010**

#### **I.1 : les facteurs favorables à la hausse du trafic aérien**

##### **I.1.1 : l'accroissement de la mobilité des personnes et des biens**

Il est stimulé par les mesures de facilitation, mais aussi par le facteur gain de temps. La facilitation est un terme employé dans le traité de l'UEMOA sous le principe de la libre circulation des personnes et des biens (cf protocole n°2). Elle permet, dans une large mesure, d'alléger les procédures administratives et douanières qui seraient un frein au développement du transport aérien tel que la recherche de visa. La facilitation transparait également dans le programme commun du transport aérien de l'Union qui cherche à démocratiser le transport aérien inaccessible pour la majorité de la population<sup>1</sup> (de la même manière que la

---

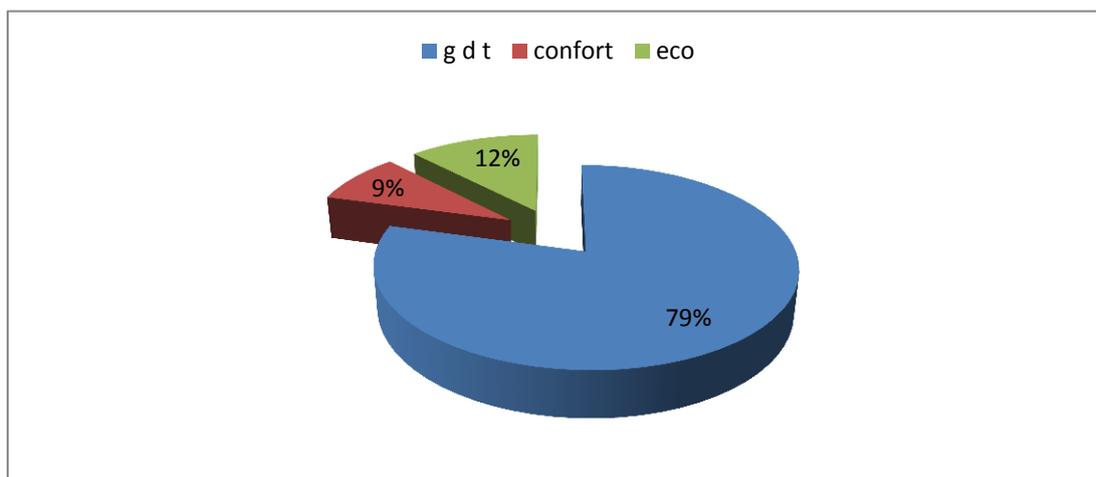
<sup>1</sup> Cf « objectifs, justifications et résultats attendus du Programme commun du transport aérien des Etats membres de l'UEMOA » par décision n°08/2002/CM/UEMOA du 27 juin 2002.

---

libéralisation a favorisé un service de transport aérien de meilleur qualité et à un prix avantageux)<sup>1</sup>.

Par ailleurs, le facteur « gain de temps », qui caractérise le transport aérien par rapport aux autres types de transport, participe au développement croissant du secteur. Il résulte de la combinaison entre la distance à parcourir et la nécessité de voyager pour des raisons d'ordre professionnel, familial, recherche de formation diplômante etc. Dans les questionnaires réalisés, il est apparu que 65 sur les 82 personnes, qui choisissent le transport aérien, sont motivées par le facteur « gain de temps » soit 79% en terme de représentation.

**Tableau n°19** : les principales raisons du choix du transport aérien



**Source** : données enquête 2012

### **I.1.2 : la mise en place de sociétés de transport et de normes juridiques**

L'année 2002 constitue le point de départ de la « normalisation » du secteur dans l'espace UEMOA. Elle a commencé avec le programme commun du transport aérien adopté le 27 juin 2002 suivi, depuis cette date, de Règlements, Décisions,

---

<sup>1</sup> « Libéralisation du transport aérien en Afrique : état de lieux, enjeux, problématique et perspectives » de Performance Management Consulting, Avril 2011 page 7.

---

Directives (cf I.1.3). Les différents textes, déjà adoptés, ont, dans une large mesure, participé à la « sécurisation » des affaires et des investissements en comblant les vides et lacunes juridiques qui empêchaient le déploiement en toute envergure de l'activité. Cela a permis d'assurer les acteurs et de supprimer les barrières qui freinent le décollage du secteur, entre autres les monopoles, les pratiques anticoncurrentielles, le manque d'autonomie des directions d'aviation civile.

La création de société de transport répond, en principe, à un besoin, à une demande. Dans le cadre de l'Union, bien que certaines sociétés soient créées par orgueil national (exemple le Cameroun et le Gabon, bien que ne faisant pas parti de l'Union, s'étaient vite retirés de Air Afrique<sup>1</sup> respectivement en 1971 et en 1976 pour créer leurs compagnies nationales), cela a servi à stimuler la demande et à l'élargir le marché. En effet au Togo, nous avons remarqué un trafic de passagers commerciaux hors transit passé de 199 544 en 2009 à 314 235 en 2010 (voir annexes page IV) soit une hausse de 57,47%. Et cette évolution croissante est à mettre au compte de la compagnie Asky qui a commencé son exploitation le 14 janvier 2010. A contrario, la disparition de transporteurs nationaux a négativement affecté le trafic aérien des pays où elles sont immatriculées. Et à titre d'illustration, nous avons au Sénégal une baisse de trafic de passagers commerciaux hors transit en 2008 et 2009, pour un taux de variation respectif de -7,80% et -3,28%. Ce moment correspond à la période des difficultés financières et de la cessation des activités de la compagnie nationale ASI.

**Tableau n°20** : bibliographie des compagnies aériennes nationales de l'Union durant la période 2002-2010

**Au Burkina Faso** : c'est à la compagnie Air Burkina que revient, en priorité, l'exploitation des droits de trafic du pays. Elle évolue sous le code IATA 2J, et est anciennement appelée Air Volta depuis l'aube des indépendances (1967). En 1990, Air Burkina fut partiellement privatisée par le Groupe Célestair. Elle est basée à Ouagadougou avec une flotte de 3 appareils, et un réseau de 13 destinations. Elle est en partenariat avec Air Mali et Ethiopian Airlines.

---

<sup>1</sup> Cf traité relatif au transport aérien en Afrique signé à Yaoundé le 28 mars 1961

---

**En Côte d'Ivoire** : la compagnie Air Ivoire (VU) a repris ses vols en 2002 sous le nom de Nouvelle Air Ivoire (SN Air Ivoire). Elle a été fondée en 1960, et a débuté ses activités 4 ans plus tard. Mais en 1999, elle suspend son exploitation pour des difficultés économiques, puis rachetée et renflouée par All Africa Airways. En 2006, avec la réception d'un Airbus 321 qui porte sa flotte à 5 appareils, la compagnie reprend les lignes vers Paris. Mais les conséquences de la crise politique ont fini par avoir raison sur elle avec une baisse de son trafic de 50%, et de son chiffre d'affaire de 60%. Le 5 février 2011, la motion de liquidation a été adoptée en assemblée extraordinaire des actionnaires.

**En Guinée** : la compagnie aérienne nationale Air Guinée (GI) a disparu en juillet 2002. Elle a été fondée en 1960 puis privatisée en 1992, et 8 ans plus tard, une nouvelle compagnie Air Guinée International devrait reprendre leur relais, mais elle n'a pas pu décoller.

**Au Mali** : la compagnie du Mali a été exploitée sous différents noms. Créée au début des indépendances (1962), elle portait le nom de Air Mali. En 2005, elle prend le nom de Compagnie aérienne du Mali (CAM), et effectue son premier vol le 6 juin 2006 sur la liaison Bamako-Mopti-Gao. En 2007, la CAM a transporté plus de 135 000 passagers avec une flotte composée d'un A319, de 2 MD87, 2 MD83 et d'un Saab340. Le 15 mai 2009, la CAM est rebaptisée Air Mali (IS) reprenant le nom de la société publique créée en 1962. En 1994, Air Mali devient Air Mali-Sa qui a cessé ses activités le 27 mars 2003..

**Au Sénégal** : c'est la compagnie Air Senegal International qui est exploitée sous le code IATA V7. Créée en 2000, elle effectue son premier vol le 23 février 2001 avec comme base l'aéroport international de Dakar. Sa flotte était composée de 4 appareils, et elle avait comme partenaire stratégique la Royal Air Maroc. En 2007, elle a réalisé un chiffre d'affaire de 113,21 millions d'euro<sup>1</sup>. En proie à de graves problèmes financiers, elle suspendra ses vols le 24 avril 2009, et la même année, une nouvelle compagnie Senegal Airlines (DN) est lancée. Elle effectua son premier vol en fin janvier 2011.

---

<sup>1</sup> Cf le site [wikipedia.org/wiki/Air\\_Senegal\\_International](http://wikipedia.org/wiki/Air_Senegal_International)

---

**Au Togo** : Air Togo était la compagnie nationale, avec comme cote IATA YT, qui a débuté ses opérations en décembre 2001. Après seulement 4 ans d'existence, elle a cessé toutes activités en juin 2005. En 2007 la compagnie Asky est fondée, et est exploitée sous le code IATA KP. Le premier vol inaugural s'est fait le 14 janvier 2010 entre Lomé et Ouagadougou. Elle dispose d'une flotte de 3 B737-700, d'un B737-790 et d'un Dash8. Elle est basée à Lomé, et a comme partenaire stratégique Ethiopian Airlines.

**Au Niger** : après la disparition d'Air Afrique, une compagnie nationale n'a pas vu le jour. Mais d'après un article paru le 5 septembre 2011 sur le site actuniger.com, le premier ministre Brigi Rafini y déclare « le Niger veut se doter d'une compagnie aérienne nationale ».

Pour le **Benin**, il faut signaler que tous les transporteurs aériens, certifiés par les autorités du pays en charge de l'aviation civile, ont fait l'objet d'une interdiction générale d'exploitation notamment de la part de l'Union Européenne<sup>1</sup> entre autres Benin Golf Air (A8), Trans Air Benin (N4).

### **I.1.3 : les corollaires de la hausse du trafic aérien**

L'évolution croissante du trafic aérien a comme effet :

- L'utilisation grandissante de gros porteurs à la place des petits porteurs (rapport d'activité de l'ASECNA année 2010 cf annexes page XVII)
- Le développement des autres secteurs de l'économie (hôtellerie, restauration, commerces etc.) avec la création d'emplois directs et indirects
- L'augmentation des taxes et redevances aéroportuaires

### **I.2 : les facteurs entravant le développement du secteur**

#### **I.2.1 : les facteurs d'ordre politique et financier**

Au premier rang des facteurs de déstabilisation du secteur, nous notons ceux d'ordre politique. D'abord, il s'agit de l'immixtion des politiques et plus généralement des Etats dans la gestion de cette activité, malgré la création

---

<sup>1</sup> Cf [www.liste-noire.org](http://www.liste-noire.org)

---

d'agences nationales en charge de l'aviation civile qui disposent d'une autonomie de gestion (article 4 du code communautaire de l'aviation civile). Au Sénégal par exemple, l'année 2008 correspond à une chute générale du trafic aérien (voir annexes page IV) qui peut être imputable à l'implication du ministre des transports aériens de l'époque dans le contrat de gestion qui liait le Sénégal à l'ASECNA, mais aussi à la gestion politique dont a été victime Air Senegal International. Cette gestion politique fait état de ses limites quand il s'agit de prendre des décisions stratégiques comme le choix de flotte, ou l'ouverture d'une desserte (rapport entre destinations et nombres de fréquence<sup>1</sup>). Ensuite, il y a les conflits armés qui découlent de considérations politiques, religieuses et ou culturelles. Ces situations de conflits ont, en effet, beaucoup handicapé le secteur du transport aérien surtout pour un pays comme la Côte d'Ivoire qui, juste après le début de la crise politico-militaire qui a éclaté le 19 septembre 2002, a enregistré une baisse du trafic aérien durant les 4 années suivantes, avec un taux de variation (2002-2006) de -61,44% pour le fret, de -10,68% pour les mouvements avions commerciaux, et de -4,30% pour les passagers commerciaux hors transit (voir annexes page II).

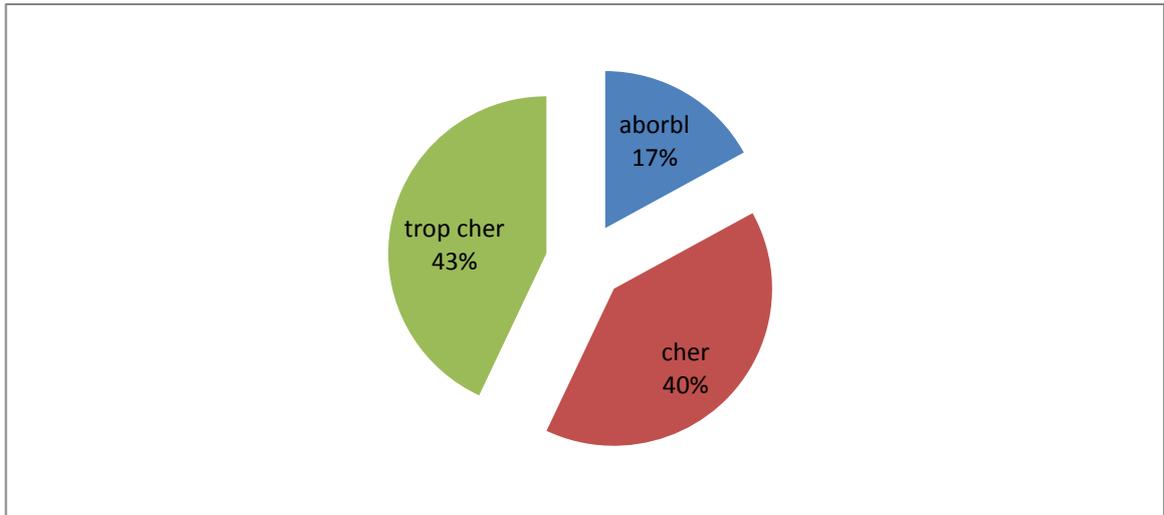
Par ailleurs, nous avons noté le facteur financier comme un frein qui empêche au secteur d'atteindre sa vitesse de croisière. Il y a d'abord, la cherté du prix du billet d'avion qui constitue le premier critère de choix d'une compagnie (33%, suivi du programme de vol pour 17%, des fréquences de vol 14%..)<sup>2</sup>. D'après notre enquête, seulement 17 sur 100 personnes (questionnaires n°1 et n°2) jugent abordable le billet d'avion, 40 individus pensent qu'il est cher, et 43 le déclarent trop cher.

---

<sup>1</sup> Cf « le transport aérien en Afrique » Délia Bergonzi, avril 2006 page 17.

<sup>2</sup> Cf « les critères de choix d'une compagnie » Survey of International air travel : US departement of commerce.

**Tableau n°21** : avis sur le prix du billet d'avion



**Source** : données enquête 2012

En passant à la loupe la structure du billet d'avion, nous comprenons aisément ce qui rend le titre du transport si cher. Sur le billet du tableau n°22, le trafic aérien, c'est-à-dire, le billet hors taxes est de 150 000 f sur les 262 100 f du prix TTC. Lorsque nous faisons la différence, nous nous retrouvons avec 112 100 f de taxes ce qui représente 42,72% du prix d'avion TTC ( $112100 \times 100 / 262100$ ).

**Tableau n°22** : structuration du prix d'un billet d'avion Dakar-Abidjan émis en 2009

CALCUL DU TARIF		: DKR KQ ABJ165.00KQ DKR165.00NUC330.00END	
		ROE454.541100XT18000ZE1500KQ7000SN4000DF12000RQ2000H	
		Z10000CI6000CI	
TARIF AERIEN	: XOF	150000	
TAXES	: XOF	22000YR	29600HP
TOTAL	: XOF	262100	60500XT
AVIS		112100	

Voir billet entier en annexe page XXIII

Cette cherté est aussi due aux redevances aéroportuaires<sup>1</sup> incorporées dans le tarif aérien. Ces redevances pratiquées dans la sous-région sont si chères qu'elles rendent les tarifs aériens, de notre zone géographique, presque aussi chers (et dans des cas plus chers) que ceux pratiqués pour et en Europe. Autrement dit, le tarif aérien d'un Dakar-Abidjan est de seulement 3300 f moins cher qu'un tarif aérien Dakar-Paris (en termes de distance Dakar-Paris (4206 kms ou 2625 miles) fait plus de deux fois la distance Dakar-Abidjan (1801 kms ou 1122miles)).

**Tableau n°23 :** comparaison de deux tarifs de billets d'avion émis en décembre 2009 avec comme destinations Dakar-Abidjan et Dakar-Paris

CALCUL DU TARIF		: DKR KQ ABJ165.00KQ DKR165.00NUC330.00END ROE454.541100XT18000ZE1500KQ7000SN4000DF12000RQ2000H Z10000CI6000CI		
TARIF AERIEN	: XOF	150000		
TAXES	: XOF	22000YR	29600HP	60500XT
TOTAL	: XOF	262100		
AVIS		112100		
CALCUL DU TARIF		: DKR UX X/MAD UX PAR M337.26NUC337.26END ROE454.541100XT18000ZE1500KQ7000SN4000DF3500JD1200QV		
TARIF AERIEN	: XOF	153300		
TAXES	: XOF	46000YO	29600HP	35200XT
TOTAL	: XOF	264100		
AVIS		110800		

Voir les billets entiers en annexe pages XXIII et XXIV

Il y a également les coûts élevés d'exploitation auxquels sont confrontées les compagnies aériennes. Parmi les charges les plus importantes, nous notons le carburant, les frais d'assistance, les taxes aéroportuaires, la maintenance. Selon les compagnies et le type de matériels d'exploitation dont elles disposent, les unes

<sup>1</sup> Il y en a de plusieurs sortes au départ. Elles sont relatives à la sûreté/sécurité, à l'aérogare, au développement des infrastructures aéroportuaires etc.

---

sont plus élevées que les autres. En effet notre questionnaire n°3 révèle que 6 sur les 8 compagnies<sup>1</sup> placent le carburant à la première place des charges, puis suivent les taxes aéroportuaires. Ces 6 compagnies aériennes sont : Air Burkina (2J), Air mali (I5), Air Senegal International (V7 selon un ancien responsable le carburant représentait 34% des charges), Kenya Airways (KQ), Nouvelle Air Ivoire (SN Air Ivoire), South Africa Airways (SA). Pour Ethiopian Airlines (ET), qui utilise sur l'escale de Dakar un B767-300 ayant une meilleure autonomie et une charge utile plus élevée, ce sont les taxes aéroportuaires qui occupent la première place de ces charges.

### **I.2.2 : les facteurs d'ordre organisationnel et infrastructurel**

Le développement du secteur tarde à décoller à cause d'abord de problèmes organisationnels. Ils sont mis nu par les lenteurs administratives et douanières, auxquelles sont confrontés les passagers dans nos aéroports. Ces lenteurs provoquent des encombrements dans les aéroports, et impactent sur l'organisation entre autres des correspondances pour les compagnies aériennes. Ensuite, il y a les problèmes infrastructurels. Certains passagers à destination finale, avec qui nous avons discuté, disent être restés autant de temps qu'ils ont fait pour le vol pour uniquement récupérer leurs bagages ; c'est-à-dire 1h30mn pour à peu près le temps de vol pour un Dakar-Bamako (1045kms). Ce problème est causé par l'étroitesse des zones réservées aux bagages, par un défaut de personnels et de tapis bagages fonctionnels et performants. Et si nous y ajoutons le temps de convocation des passagers (2 heures avant l'embarquement), le transport aérien émiette son avantage, en l'occurrence le gain de temps, qu'il a sur les autres modes de transports (routier, maritime, ferroviaire), et peut d'ores et déjà réellement être concurrencé par la route (grâce au développement des corridors). Nous notons aussi l'absence de modernité de nos aéroports incapables d'accueillir les appareils de dernière génération, tel que l'A380 (un des motifs de construction du nouvel aéroport de Diass au Sénégal), et le manque notoire d'aéroports secondaires. Et même dans les cas où ils existent, ils ne sont pas assez fonctionnels pour accueillir un trafic aérien digne de ce nom. Sur 100 personnes

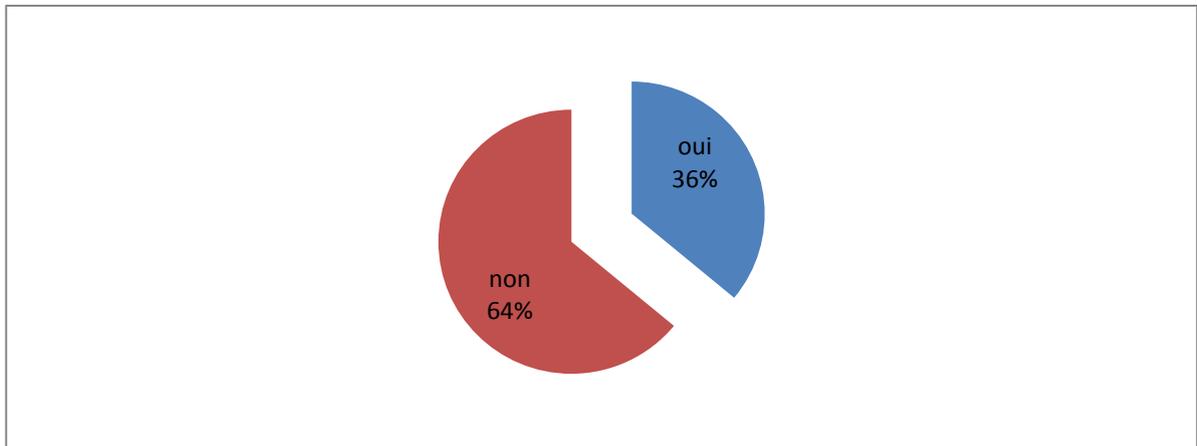
---

<sup>1</sup> Air Burkina (2J), Air Mali (I5), Air Senegal International (V7), Emirates (EK), Ethiopian Airlines (ET), Kenya Airways (KQ), Nouvelle Air Ivoire (SN Air Ivoire), South Africa Airways (SA)

---

questionnées (enquêtes n°1 et 2), 64 n'ont pas un aéroport de proximité, c'est-à-dire, elles se trouvent à plus de 30mn de route de l'aéroport, soit plus de 50 kms de distance de l'aéroport le plus proche.

**Tableau n°24** : l'existence d'aéroports secondaires



**Source** : données enquête 2012

Les compagnies aériennes de l'Union ne disposent pas de systèmes informatisés de gestion du trafic (un des défis du transport aérien africain<sup>1</sup>) propres à elles, à l'exemple de Air France qui dispose de Gaëtan, de bornes enregistrement libres services (bls) au niveau de l'aéroport de Dakar. En effet, les charges occasionnées par ces outils d'exploitation ne sont pas négligeables ; et le plus important est de signaler l'espionnage pratiqué par les compagnies cédantes qui les dominent dans la concurrence. Un autre phénomène à signaler, c'est l'utilisation de vieux appareils gourmands en carburant et nécessitant plus de maintenance. Pour de tels appareils, l'immobilisation, pour cause de maintenance ou de panne, a de réelles conséquences sur la rentabilité de l'activité (retour sur investissement, amortissement du matériel d'exploitation, indemnisation pour retard ou annulation de vol), mais aussi occasionne des retards et annulation de vols.

---

<sup>1</sup> Cf « le transport aérien en Afrique » D Bergonzi, Avril 2006 page 35.

---

### **I.2.3 : les implications de la mauvaise gestion**

Les principales conséquences sont les suivantes :

- La concurrence des autres modes de transport, en l'occurrence le transport routier qui se développe avec l'émergence des corridors.
- Une durée de vie limitée des sociétés de transport (à 10 ans d'existence au maximum, par exemple Air Sénégal International, Nouvelle Air Ivoire, Air Mali etc.).

### **I.3 l'évolution séquentielle du trafic aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010**

#### **I.3.1 les phases de hausse du trafic aérien**

Les courbes d'évolution (voir annexe XVIII) mettent en exergue les cycles d'évolution du trafic aérien de l'UEMOA.

Pour les passagers commerciaux hors transit, nous remarquons trois cycles d'évolution : de 2002 à 2005, de 2005 à 2008 et de 2008 à 2010. Entre 2002/2005 le taux de croissance est de 14,89%, de 18,12% entre 2005/2008 et de 2,21% entre 2008/2010.

Pour les mouvements avions, les phases d'augmentation se situent sur les périodes 2002 à 2004 avec un taux de 29,27%, de 2005 à 2007 pour un taux de croissance de 21,96%, et de 2009 à 2010 avec 1,80%.

Pour le fret, les cycles de hausse correspondent à la période 2002/2005 avec 29,27% de taux de croissance, à la période 2006/2008 avec un taux de 21,96%.

Ces évolutions notées se justifient : d'abord par la mise en place, en 2002, d'une gestion commune au moyen du Programme Commun du Transport Aérien ; ayant comme entre autres objectifs le désenclavement du territoire de l'Union, assurer une convergence des politiques sectorielles nationales, accroître les échanges commerciaux et les flux touristiques pour stimuler la croissance économique et renforcer l'intégration des Etats membres. Ensuite par une forte reprise de l'économie (fortement basée sur la production agriculture) en 2005 avec un

taux de croissance de 4,1% contre 2,8% l'année précédente (2004) grâce aux retour des bonnes conditions climatiques mais aussi à l'assainissement de la situation macroéconomique et financière dans nombre de pays membres.

Ces facteurs ont fait évoluer le transport aérien au-delà du taux moyen qui est de 2,49% pour les mouvements avions, de 4,12 pour les passagers commerciaux (voir calcul des taux à la page 31) pour les années 2003, 2004, 2006 et 2007.

**Tableau n°25 :** les variations annuelles du trafic aérien de l'UEMOA 2002/2010

An- nées	Variations annuelles du trafic aérien en %								Var en %
	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2010/2002
Mvts avions commercx	5,30%	3,46%	-3,81%	12,33%	11,16%	-9,39%	-0,51%	1,80%	20,09%
Pax comx hors transit	7,67%	4,24%	2,36%	6,11%	5,84%	5,17%	0,68%	1,52%	38,72%
Fret en tonnes	7,21%	12,71%	7,01%	-20,37%	22,55%	116,91%	-54,12%	dnd	Var % 09/02 25,53%

**Source :** à partir des données statistiques de l'ASECNA 2002/2010

### I.3.2 les phases de baisse du trafic aérien

L'Union a également connu des périodes de diminution de son trafic dont la durée dépend du type de trafic. Ainsi pour les mouvements avions commerciaux, les périodes du chute se situent entre 2004 et 2005 (-3,81%), entre 2007 et 2009 (-9,39%, -0,51%).

Pour le fret, c'est entre 2005 et 2006 avec -20,37%, et 2008 et 2009 avec -54,12%.

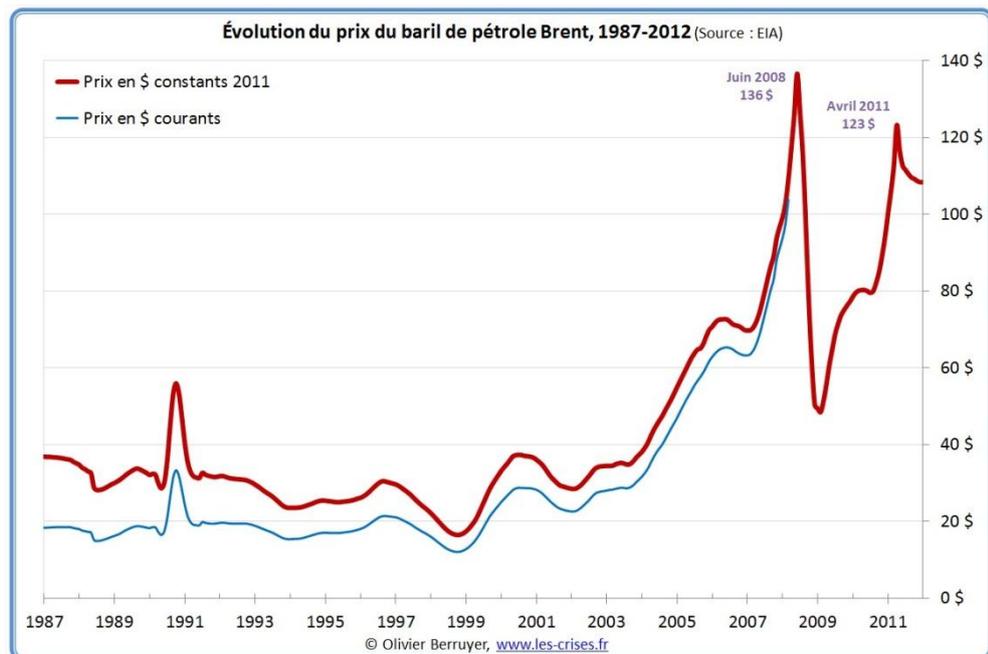
---

Pour les passagers commerciaux hors transit, le trafic en 2005 (2,36%) et 2008 (0,68%), est en dessous de la moyenne annuelle qui est de 4,12%.

Les raisons sont :

D'abord la destruction des installations pétrolières et la réduction de 25% des capacités de raffinage causées par l'ouragan Katrina et Rita en 2005 ; ce qui, par la même occasion, entraînait l'augmentation du prix du baril de pétrole que nous constatons en observant la courbe d'évolution du prix du baril de pétrole suivante, mais aussi une augmentation de la cherté du service aérien. Et c'est ce qui explique les chutes en 2005 pour les mouvements avions et passagers.

**Tableau n°26** : courbe d'évolution du prix du baril 1987-2012



**Source :** EIA

La baisse des mouvements avions en 2008 et 2009 se justifie par l'utilisation progressive des gros porteurs au détriment des petits porteurs. Entre 2003 et 2010, l'utilisation des gros porteurs a augmenté de 28% alors que celle des petits porteurs a diminué de -13,71%.

**Tableau n°27** : les types d'avions utilisés dans l'ASECNA entre 2003 et 2010

		Les principaux types d'avions utilisés de 2003 à 2010								Var en %
Tp d'appar	Tp de trafic	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2003
Gros porteur	Arriv/Départ	39 357	40 018	38 797	43 050	46 735	49 563	48 974	50 620	28%
	Survols	86 342	91 520	100 305	107 451	115 686	118 643	119 073	124 731	
Moyen porteur	Arriv/Départ	164 137	165 365	173 944	182 137	191 890	193 519	197 383	199 457	21%
	Survols	15 944	16 288	18 539	20 511	22 600	26 385	32 232	39 145	
Petit porteur	Arriv/Départ	48 417	45 847	47 002	44 248	41 677	40 568	37 433	41 778	-13,71
	Survols	577	802	559	564	548	842	887	691	

**Source** : rapport d'activités de l'ASECNA 2010

Il y a ensuite la crise financière de 2008 qui n'a pas manqué de toucher les passagers de l'Union mais également le prix du pétrole qui, en 2008, a atteint son plus haut niveau (136\$ en juin 2008 voir tableau n°26).

#### **I.4 l'évolution par pays du trafic aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010**

Les annexes XX, XXI, XXII nous renseignent du volume de trafic de chaque pays de l'UEMOA

##### **I.4.1 les pays avec plus de 10% du trafic de l'UEMOA**

Vient en tête le Sénégal avec 41% pour les passagers, 31% pour les mouvements avions et 30% pour le fret. De 2002 à 2010, les flux ont augmenté de 47,59% pour les mouvements avions, de 24,27% pour les passagers et de 28,88% pour le fret. Son rôle de « leader » se justifie par sa position géographique qui fait de lui un HUB dans la sous région. Il bénéficie également du conflit en Cote d'Ivoire en développant ainsi sa compagnie aérienne nationale ASI. Avec la cessation des activités de cette dernière, le Sénégal a vu son trafic passager baisser de -7,80% et -3,28% en 2008 et 2009 et les mouvements de -13,25% entre 2007 et 2008. La

---

disparition de ASI a affecté le trafic de l'Union surtout pour les mouvements avions qui ont connu un taux de variation de -9,39% entre 2007 et 2008.

Le Sénégal est suivi par la Cote d'Ivoire avec 21% des passagers, 20% des mouvements et 18% pour le fret. Malgré son statut de géant économique dans l'Union, elle reste freiner dans son l'élan par le conflit militaire de 2002. En effet durant les quatre ans qui ont suivi le conflit, le trafic a baissé à hauteur de -60,44% pour le fret, de -10,68% pour les mouvements avions et de -4,30% des passagers. Sur l'ensemble de la période 2002/2010, les mouvements avions ont connu une diminution de -15,15%, -33,46% pour le fret entre 2002 et 2009.

En troisième position, arrive le Mali avec 30% du trafic de fret, 16% pour les mouvements avions et 13% pour les passagers. Pour son trafic de fret, le Mali rivalise avec le Sénégal à la première place. En 2008, son trafic de fret a connu une hausse vertigineuse plus précisément dans les aéroports de Gao et de Mopti, en passant de 6 548,9 en 2007 à 107 821 en 2008. Cette hausse exponentielle ne correspond, en effet, à aucune activité (agricole, aide humanitaire, exploitation de minerai) pouvant justifier cette augmentation. Le trafic de fret du Mali a, en effet, entraîne, dans l'espace UEMOA, une taux de croissance de 116,91% entre 2008 et 2009.

#### **I.4.2 les pays avec moins ou égal à 10% du trafic de l'UEMOA**

Il s'agit pour les passagers commerciaux du Benin avec 9%, du Burkina avec 8%, du Togo avec 5%, du Niger avec 3% et de la guinée avec 0%.

Pour le fret, le Burkina a enregistré 8%, le Benin 6%, le Togo 5%, le Niger 3% et la Guinée 0%.

Et pour les mouvements avions commerciaux, la part du Togo et le Benin s'élève chacune à 10%, celle du Burkina à 8%, celle du Niger à 4% et celle de la Guinée à 0%.

---

Le marché de trafic de ses pays est :

D'abord fonction du niveau économique. Pour la Guinée qui enregistre moins de 1% du trafic de l'Union, plus de 88% de sa population vivait en dessous du seuil de pauvreté. A signaler également le fait que son trafic n'a commencé à être pris en compte par l'ASECNA qu'en 2008.

Ensuite de l'existence ou pas de compagnie aérienne nationale. Ces compagnies jouent un rôle déterminant dans le développement du trafic aérien des pays où elles sont immatriculées (baisse des mouvements avions au Sénégal et dans l'Union avec la cessation des activités de ASI). Et ce qui justifie la dernière place du Niger et de la Guinée qui ne disposent pas de compagnie aérienne nationale. Le Togo a vu son trafic augmenté de 57,47% pour les passagers et de 45,47% pour les mouvements avions entre 2009 et 2010. Cette période correspond au début de l'exploitation (14 janvier 2010) de la compagnie ASKY basée à Lomé (Togo).

Nous pouvons en effet résumer notre analyse par la matrice SWOT suivante :

<p style="text-align: center;"><u>Strengths, Forces</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Gestion et normes juridiques communes</b></li> <li>- <b>Augmentation graduel du trafic aérien</b></li> </ul>	<p style="text-align: center;"><u>Weaknesses, faiblesses</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>coûts élevés d'exploitation</b></li> <li>- <b>lenteur dans les procédures administratives et douanières</b></li> <li>- <b>manque d'équipements modernes d'exploitation</b></li> </ul>
<p style="text-align: center;"><u>Opportunities, Opportunités</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Recours aux nouvelles technologies</b></li> <li>- <b>Développement des autres secteurs de l'économie</b></li> </ul>	<p style="text-align: center;"><u>Treaths, Menaces</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>l'implication des politiques dans la gestion du secteur</b></li> <li>- <b>développement des corridors et la concurrence des compagnies étrangères</b></li> <li>- <b>la recrudescence des conflits armés et le développement du terrorisme dans la sous-région</b></li> </ul>

## Chapitre II : Solutions et Recommandations

Les solutions et recommandations, que nous allons tenter d'apporter, sont interdépendantes, c'est-à-dire, elles ont un rapport, un lien de dépendance. Autrement dit, la faisabilité des unes dépend de la réalisation des autres. Elles portent sur l'organisation juridico institutionnelle du secteur, les infrastructures et l'exploitation de l'activité.

---

## **II.1 Pour l'organisation juridico-institutionnelle**

Pour cet aspect, nos propositions sont les suivantes :

- La création de compagnies aériennes nationales devrait être soumise à une autorisation préalable des professionnels du secteur ou de l'agence en charge de l'aviation civile, pour éviter que de gros investissements ne soient engagés que pour des motifs politiques, ou d'orgueil national en lieu et place des soucis de rentabilité et de viabilité des projets.
- Il faudrait un changement du mode de désignation du directeur général de l'agence de l'aviation civile, pour lui permettre d'exercer « sans contrainte » l'autonomie de gestion que lui confère le code communautaire (article 4) de l'aviation civile repris par les codes nationaux. Par conséquent, il ne devrait plus être nommé par décret.
- Il faudrait limiter le nombre et le plafond des taxes et redevances aéroportuaires, qui rendent le service du transport aérien trop cher et inaccessible à la majorité de la population. En effet, selon le rapport mondial 2005 sur le développement humain du PNUD, les huit pays membres de l'UEMOA font partie des quarante-trois pays les plus pauvres de la planète, en termes de pauvreté monétaire (en 2003 au Burkina-Faso 46,4% des personnes vivaient en dessous du seuil de pauvreté). Pour les vols domestiques, ces taxes et redevances aéroportuaires devraient tout simplement être supprimées, pour permettre une meilleure compétitivité du secteur par rapport aux autres modes de transport, et augmenter la fréquence de voyage dans l'année. Le questionnaire n°1 a révélé que 14 étudiants étrangers sur 50 choisissent le transport routier à la place de l'aérien pour des raisons économiques, soit un taux de 28%.

-

## **II.2 Pour les infrastructures**

Au niveau des infrastructures, il faudrait :

- Une modernisation des installations aéroportuaires pour une gestion efficace des flux de trafic. En effet, la gestion automatisée, des passagers

---

grâce aux bornes d'enregistrement libre-service (BLS), des bagages et du fret avec l'identification par radio fréquence (RFID), devrait permettre de réduire considérablement les encombrements dans nos aéroports, mais aussi les charges d'exploitation (masse salariale, frais d'utilisation des systèmes informatisés etc.). Par ailleurs, au regard du développement du terrorisme et de ses ramifications dans la sous-région (Aqmi, Ansar Dine, Mujao, Boko Haram, Cheebabs, Touaregs etc.), et des procédés ingénieux utilisés pour échapper aux mesures d'inspection/filtrage de l'aviation civile (vêtements imprégnés d'explosifs, prothèses, implants mammaires et colis piégés, bombe anale etc.), il devient impératif d'augmenter le niveau de sûreté des aéroports de l'Union en ayant recours aux nouvelles technologies comme les scanners corporels et autres outils technologiques utilisés dans les aéroports modernes comme ceux de Schiphol (Amsterdam), d'Heathrow (Londres), d'Harts Field-Jackson (Atlanta) etc.

- Investir dans les aéroports secondaires pour une plus grande proximité de la destination finale des passagers. Car, beaucoup d'entre eux (64%) font plutôt du transport multimodal, avec plus d'une 1h 30mn de route après le lieu de débarquement. En effet, sur 27 passagers de l'UEMOA, les 19 ne disposent pas d'aéroports de proximité (secondaires), soit un taux de 70.37% (données du questionnaire n°2).
- Imposer l'utilisation d'aéronefs plus performants (moins gourmands, moins bruyant, moins polluants, plus sûrs) et respectueux des normes sur la pollution sonore et atmosphérique<sup>1</sup>.
- Acheter mieux (pas seulement moins cher), grâce à une bonne connaissance du contenu des engagements, et une bonne maîtrise des techniques de conclusion des contrats aéronautiques, en obtenant des fournisseurs des prix flexibles aux évolutions du marché et des technologies.
- Mieux adapter les programmes et fréquences de vols en fonction des besoins du marché, car ils sont des critères de choix d'une compagnie, qui

---

<sup>1</sup> Cf Résolution A36-22 de l'Assemblée de l'OACI Appendices A, B, C, D, E en vigueur le 28 septembre 2007. Rapport annuel du Conseil 2010 de l'OACI page 27 et suivants.

---

influent respectivement à hauteur de 17% et 14% selon le Département américain du commerce<sup>1</sup>.

### **II.3 Pour l'exploitation de l'activité**

Sur le plan de l'exploitation, les compagnies aériennes devraient :

- Adopter un modèle d'exploitation «low cost » compatible aux caractéristiques du marché de l'Union, avec des distances de 2h 30mn de vol maximum, des voyageurs prêts à payer moins cher en contrepartie de l'absence de services à bord (64% des personnes interrogées).
- Etre plus agressives et plus convaincantes sur le plan marketing, de la concurrence. En effet, les compagnies de l'union n'opposent pas une concurrence sérieuse aux compagnies étrangères. Ces dernières transportent plus de passagers (surtout les passagers à haute contribution) que nos compagnies, sur un marché qui n'est pas le leur. En effet, le questionnaire n°2 nous montre que 27 sur 46 passagers sont de nationalité d'un pays membre de l'UEMOA, mais que seulement 4 sont transportés par une compagnie de l'Union soit un taux de 14,81% de part de marché de nos compagnies.
- Création d'une banque de données (statistiques) sur le trafic aérien de l'Union, qui devrait aider à la prise de bonnes décisions aussi bien pour les exploitants que pour les autorités de l'Union. .

---

<sup>1</sup> Cf. Survey of International of Air Travel.

---

## Conclusion

En prenant en compte l'aspect transfrontalier, et l'impératif d'une gestion commune et concertée du secteur du transport aérien (ce qui aurait pu permettre d'éviter les attentats du 11 septembre 2001), des organisations, comme l'ASECNA et l'UEMOA, se sont attelées à faire de ce secteur une activité commune. Dans le cadre des huit pays de l'UEMOA, cette volonté a commencé, en 2002, avec l'adoption en juin 2002 du programme commun du transport aérien, suivi de paquets de textes composés de règlements, de décisions et de directives portant sur les différents aspects du secteur tels que la responsabilité, l'agrément, le statut des administrations d'aviation civile, l'attribution des créneaux horaires, les conditions techniques d'exploitation etc. Ce développement des normes juridiques du secteur est suivi de l'évolution croissante du trafic aérien sur l'ensemble de la période 2002-2010. Nous avons noté un taux de croissance global de 38,72% du trafic de passagers commerciaux hors transit, de 25,53% du trafic de fret et de 20,09% des mouvements avions commerciaux. Mais malgré cette évolution du trafic aérien, la plupart des compagnies aériennes de l'Union ne s'en sortent pas financièrement, et tombent en faillite au bout de dix années d'exploitation ; et c'est le cas d'Air Senegal International, Nouvelle Air Ivoire, la Compagnie aérienne di Mali, Air Togo, Air Guinée. Cet état de fait a permis de constater que le secteur, dans le cadre de l'Union, est handicapé par beaucoup de facteurs qui empêchent le décollage de l'activité. Il s'agit de l'immixtion des politiques (nomination de politique au poste de responsabilité, gestion basée sur des calculs politiques, et sur l'orgueil nation), de la cherté du service du transport aérien (avec des taxes et redevances aéroportuaires presque aussi chères que le tarif aérien), du manque d'infrastructures de qualité (aéroports coloniaux et exiguës, appareil vieux et gourmand en carburant), de l'absence notoire d'aéroports secondaires, de systèmes de management pas adaptés aux réalités du marché (flotte et offre de services inadéquats), et des conflits armés . A ces maux qui gangrènent le secteur d'activité de l'Union, nous avons tenté d'apporter des solutions et recommandations. Face à la vie éphémère de nos compagnies aériennes, et dans un souci de mieux rentabiliser l'activité, de mieux concurrencer les compagnies étrangères, l'avenir du secteur semble être dans la mise ne place

---

de compagnie multinationale ou communautaire à l'image de la défunte Air Afrique et ou de la prometteuse compagnie Asky. Parmi les lots de problèmes de l'activité du transport aérien, se trouve l'épineuse question de l'émergence de la menace terroriste dans notre sous-région suite aux révolutions arabes. Après être combattus en Afghanistan, au Pakistan, en Afrique du nord etc., ces terroristes ont trouvé une partie de l'Union comme « aéroport de dégagement », et ils y ont atterris plus particulièrement au nord du Mali et au Niger. Par conséquent, la question qui taraude, est celle de savoir comment faire face à la menace émergeante des mouvements terroristes dans notre sous-région (Aqmi, Ansar Dine, Boko Haram, Mujao) et les procédés ingénieux (vêtements imprégnés d'explosif, prothèses, implants mamelle et colis piégés, bombe anale etc.) utilisés pour échapper aux mesures d'inspection/filtrage en matière de sûreté d'aviation civile ?

---

## Références bibliographiques

### Etudes doctrinales

- ✚ « **Harmonisation, uniformisation et unification : plaidoyer pour un discours affiné sur les moyens d'intégration juridique** » par le Professeur adjoint Innocent Fetze KAMDAM de l'université d'Ottawa, Revue de droit uniforme 2008
- ✚ « **La problématique de l'intégration juridique : l'équation de la méthode** » par le Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Bulletin du transport multimodal n°00 jan, fév, mars 2004
- ✚ « **Le transport aérien en Afrique** » Etude de Delia BERGONZI, 1<sup>er</sup> african airlines forum, Avril 2006
- ✚ « **Les droits communautaires africains** » Revue de la faculté des sciences juridiques et politiques, Nouvelles Annales Africaines n°1
- ✚ « **libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique mise à l'épreuve par la politique américaine d'Open Skies : une approche d'encerclement des marchés aériens africains** » par Masonama MUANAMOSI, Doctorant en droit de l'université libre de Bruxelles (muanamosi.masonama@ulb.ac.be)
- ✚ « **Libéralisation du transport aérien en Afrique : état des lieux, enjeux, problématiques et perspectives** » par Performance Management Consulting, Avril 2011
- ✚ Note de travail de la commission de l'UEMOA lors de la 37<sup>ém</sup> session plénière de l'Assemblée de l'OACI
- ✚ « **Traiter les défis que rencontre la billetterie électronique en Afrique** » sur [www.aviationbusinessjournal.aero](http://www.aviationbusinessjournal.aero)
- ✚ « **UEMOA et le transport aérien** » du Professeur Ibrahima Khalil DIALLO, Bulletin du Transport Multimodal N°1Avril-Mai-Juin 2004

---

## Ouvrages

- ✚ **Cours de droit administratif** année 2005 du Professeur Demba SY de l'Université de Cheikh Anta DIOP de Dakar
- ✚ **Dictionnaire du Transport Aérien** de Pascal CAMBOURNAC, les Presses de l'Institut du Transport Aérien (ITA)
- ✚ **Doc 9060** Manuel du programme statistique OACI
- ✚ **La libéralisation du transport aérien : bilan et perspectives** sous la direction Marc GAUDRY et Robert R MAYES, les Presses de l'Institut du transport Aérien (ITA)
- ✚ **Les complémentarités Train/Avion en Europe** les Presses de l'Institut du Transport Aérien (ITA)

## Rapports d'activités

- ✚ Rapports annuels d'activités de 2002 à 2010 de l'ASECNA
- ✚ Rapport Bad 2002-2005 sur « tableau de bord des Etats membres de l'UEMOA »
- ✚ Rapport d'activités 2008 de l'Association Sénégalaise des Amis de l'aviation et de l'espace (ASAAE)
- ✚ Rapport mondial 2005 sur « le développement humain » du PNUD
- ✚ Rapport OACI éd spéciale 2011 sur « l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde »

## Sites internet

- ✚ [www.asecna.aero](http://www.asecna.aero)
- ✚ [www.air.valid.com](http://www.air.valid.com)
- ✚ [www.aviationbusinessjournal.aero](http://www.aviationbusinessjournal.aero)
- ✚ [www.liste-noire.org](http://www.liste-noire.org)
- ✚ [www.UEMOA.int](http://www.UEMOA.int)

---

## **Textes juridiques**

- ✚ Convention de Dakar du 25 octobre 1974
- ✚ Décision n°08/2002/CM/UEMOA du 27 juin portant adoption du Programme Commun du Transport Aérien dans les Etats membres de l'UEMOA
- ✚ Décret n°2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'ANACIM
- ✚ Loi n°2002-31 du 12 décembre 2002 portant Code de l'aviation civile du Sénégal
- ✚ Règlement n°01/2007/CM/UEMOA portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA
- ✚ Traité relatif au Transport Aérien en Afrique signé à Yaoundé le 28 Mars 1961
- ✚ Traité de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

---

# **Annexes**

**Le Trafic Aérien par pays de l'UEMOA<sup>1</sup> pour la période 2002-2010**

PAYS	BENIN			BURKINA-FASO		
	Cotonou			Ouagadougou, Bobo-Dioulasso		
Aéroports	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes
<b>2002</b>	5 423	229 894	2 808	5 772	218 209	3 828
<b>2003</b>	7 492	278 643	2 906	5 452	224 422	3 280
<b>2004</b>	7 304	263 175	3 044	5 456	239 724	6 175
<b>2005</b>	7 008	270 514	3 206,1	5 537	262 721	4 150,8
<b>2006</b>	7 227	313 420	3 846,6	5 638	261 693	4 446
<b>2007</b>	7 101	333 141	3 518	5 768	285 285	4 462,1
<b>2008</b>	8 468	353 508	3 655	6 632	321 092	3 914
<b>2009</b>	9 308	370 575	6 238,6	7 511	348 111	6 776,2
<b>2010</b>	10 409	382 804	dnd	7 511	348 111	dnd
<b>TOTAL</b>	<b>69 740</b>	<b>2 795 674</b>	<b>29 222,3</b>	<b>55 277</b>	<b>2 509 368</b>	<b>37 032,1</b>

**Légende(s)** : dnd : donnée non disponible

<sup>1</sup> Il s'agit des aéroports de l'Union figurant parmi le classement des 15 premiers aéroports communautaires en terme de volume de trafic (rapports d'activités de l'ASECNA).

**Le Trafic Aérien par pays de l'UEMOA<sup>1</sup> pour la période 2002-2010**

PAYS	COTE D'IVOIRE			GUINEE-BISSAO		
	Abidjan			Bissao		
Aéroports	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes
<b>2002</b>	16 804	713 745	14 456	XXX	XXX	XXX
<b>2003</b>	15 058	640 568	15 449	XXX	XXX	XXX
<b>2004</b>	15 738	670 085	13 485	XXX	XXX	XXX
<b>2005</b>	14 332	631 028	12 226	XXX	XXX	XXX
<b>2006</b>	15 009	683 041	5 574	XXX	XXX	XXX
<b>2007</b>	15 504	714 013	12 157	XXX	XXX	XXX
<b>2008</b>	14 306	871 268	6 239	1 329	64 012	378
<b>2009</b>	14 777	943 660	9 588,7	968	57 789	280,8
<b>2010</b>	14 258	874 402	dnd	dnd	dnd	dnd
<b>TOTAL</b>	<b>135 786</b>	<b>6 741 810</b>	<b>89 174,7</b>	<b>2 297</b>	<b>121 801</b>	<b>658,8</b>

**Légende(s)** : dnd : donnée non disponible

XXX : l'aéroport (de Bissao) n'était pas encore pris en charge par l'Asecna

<sup>1</sup> Il s'agit des aéroports de l'Union figurant parmi le classement des 15 premiers aéroports communautaires en termes de volume de trafic rapports d'activités de l'ASECNA).

**Le Trafic Aérien par pays de l'UEMOA<sup>1</sup> pour la période 2002-2010**

PAYS	MALI			NIGER		
	Bamako, Gao, Mopti			Niamey		
Trafic aérien	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes
<b>2002</b>	13 336	302 563	2 204	2 680	78 671	2 044
<b>2003</b>	14 231	357 710	4 514	3 439	100 606	2 101
<b>2004</b>	14 304	387 727	5 491	3 527	98 934	2 009
<b>2005</b>	11 344	491 147	6 739,9	3 463	97 394	3 851,7
<b>2006</b>	12 181	533 437	6 718,3	3 425	103 010	242,5
<b>2007</b>	11 949	508 203	6 548,9	3 464	103 113	2 488
<b>2008</b>	13 497	526 018	107 821	2 265	121 294	n.d.
<b>2009</b>	11 668	500 732	6 281,9	2 083	128 726	3 430,2
<b>2010</b>	11 718	516 284	dnd	2 733	98 683	dnd
<b>TOTAL</b>	<b>114 228</b>	<b>4 123 821</b>	<b>146 319</b>	<b>27 079</b>	<b>930 431</b>	<b>16 166,4</b>

**Légende(s) :** ndn : donnée non disponible

<sup>1</sup> Il s'agit des aéroports de l'Union figurant parmi le classement des 15 premiers aéroports communautaires en termes de volume de trafic (rapports d'activités de l'ASECNA).

**Le Trafic Aérien par pays de l'UEMOA<sup>1</sup> pour la période 2002-2010**

<b>PAYS</b>	<b>SENEGAL</b>			<b>TOGO</b>		
<b>Aéroports</b>	<b>Dakar</b>			<b>Lomé</b>		
<b>Trafic aérien</b>	<b>Mvts avions commercx</b>	<b>Pax comx hors transit</b>	<b>Fret en tonnes</b>	<b>Mvts avions commercx</b>	<b>Pax comx hors transit</b>	<b>Fret en tonnes</b>
<b>2002</b>	17 459	1 224 983	16 737	6 114	156 253	3 235
<b>2003</b>	19 832	1 374 377	16 715	5 670	172 292	3 600
<b>2004</b>	20 953	1 442 284	20 723	6 360	183 294	3 812
<b>2005</b>	22 299	1 449 942	24 800,1	6 851	157 036	3 602,4
<b>2006</b>	27 847	1 477 916	21 857,6	8 247	192 602	3 955
<b>2007</b>	31 537	1 631 593	24 913	13 101	197 992	3 072
<b>2008</b>	27 358	1 504 285	1 253	6 291	207 300	728
<b>2009</b>	28 506	1 455 637	21 571,7	6 024	199 544	2 716,3
<b>2010</b>	25 769	1 522 347	dnd	8 775	314 235	dnd
<b>TOTAL</b>	<b>221 560</b>	<b>13 083 364</b>	<b>148 570,4</b>	<b>67 433</b>	<b>1 780 548</b>	<b>24 720,7</b>

**Légende(s)** : ndn : donnée non disponible

<sup>1</sup> Il s'agit des aéroports de l'Union figurant parmi le classement des 15 premiers aéroports communautaires en termes de volume de trafic (rapports d'activités de l'ASECNA).

## Le Trafic Aérien par année des aéroports de l'Union<sup>1</sup> pour la période allant de 2002 à 2010

Aéroport <sup>s</sup>	ANNEE 2002			ANNEE 2003			ANNEE 2004		
	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes
Abidjan	16 804	713 745	14 456	15 058	640 568	15 449	15 738	670 085	13 485
Bamako	13 226	299 244	2 162	14 113	355 453	4 491	13 799	378 015	5 485
Bissao	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
Bobo Dioula	763	16 743	193	696	19 789	138	666	12 837	243
Cotonou	5 423	229 894	2 808	7 492	278 643	2 906	7 304	263 175	3 044
Dakar	17 459	1 224 983	16 737	19 832	1 374 377	16 715	20 953	1 442 284	20 723
Gao	110	3 319	42	118	2 257	23	80	1 694	2
Lomé	6 114	156 253	3 235	5 670	172 292	3 600	6 360	183 294	3 812
Mopti	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	425	5 018	4
Niamey	2 680	78 671	2 044	3 439	100 606	2 101	3 527	98 934	2 009
Ouagua	5 009	201 466	3 635	4 756	204 633	3 142	4 790	226 887	5 932
<b>TOTAL</b>	<b>67 588</b>	<b>2 924 318</b>	<b>45 312</b>	<b>71 174</b>	<b>3 148 618</b>	<b>48 565</b>	<b>73 642</b>	<b>3 282 223</b>	<b>54 739</b>

**Légende(s) :** XXX : aéroports (Bissao et Mopti) non encore pris en charge par l'Asecna

<sup>1</sup> Aéroports figurant dans le classement des 15 premiers aéroports communautaires en termes de volume de trafic (rapports d'activités de l'ASECNA).

## Le Trafic Aérien par année des aéroports de l'Union<sup>1</sup> pour la période allant de 2002 à 2010

Aéroports	ANNEE 2005			ANNEE 2006			ANNEE 2007		
	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes
Abidjan	14 332	631 028	12 226	15 009	683 041	5 574	15 504	714 013	12 157
Bamako	11 297	487 876	6 718,3	12 135	533 437	6 718,3	11 061	494 415	6 528
Bissao	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
Bobo Dioula	556	8 210	53,2	589	5 526	53,0	520	7 513	6,3
Cotonou	7 008	270 514	3 206,1	7 227	313 420	3 846,6	7 101	333 141	3 518
Dakar	22 299	1 449 942	24 800,1	27 847	1 477 916	21 857,6	31 537	1 631 593	24 913
Gao	n.d.	1 641	21,2	n.d.	n.d.	n.d.	176	2 679	20,9
Lomé	6 851	157 036	3 602,4	8 247	192 602	3 955	13 101	197 992	3 072
Mopti	47	1 630	0,4	46	n.d.	n.d.	712	11 109	n.d.
Niamey	3 463	97 394	3 851,7	3 425	103 010	242,5	3 464	103 113	2 488
Ouagua	4 981	254 511	4 097,6	5 049	256 167	4 393	5 284	277 772	4 455,8
<b>TOTAL</b>	<b>70 834</b>	<b>3 359 782</b>	<b>58 577</b>	<b>79 574</b>	<b>3 565 119</b>	<b>46 640</b>	<b>88 460</b>	<b>3 773 340</b>	<b>57 159</b>

**Légende(s) :** XXX : aéroport (Bissao) non encore pris en charge par l'Asecna

n.d. : non déterminé

<sup>1</sup> Aéroports figurant dans le classement des 15 premiers aéroports communautaires en termes de volume de trafic (rapports d'activités de l'ASECNA).

## Le Trafic Aérien par année des aéroports de l'Union<sup>1</sup> pour la période allant de 2002 à 2010

Aéroport <sup>s</sup>	ANNEE 2008			ANNEE 2009			ANNEE 2010		
	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes	Mvts avions commercx	Pax comx hors transit	Fret en tonnes
Abidjan	14 306	871 268	6 239	14 777	943 660	9 588,7	14 258	874 402	dnd
Bamako	12 485	511 261	5 981	11 668	500 732	6 281,9	11 718	516 284	dnd
Bissao	1 329	64 012	378	968	57 789	280,8	n.d.	n.d.	dnd
Bobo Dioula	491	6 338	682	400	5 043	25,1	n.d.	n.d.	dnd
Cotonou	8 468	353 508	3 655	9 308	370 575	6 238,6	10 409	382 804	dnd
Dakar	27 358	1 504 285	1 253	28 506	1 455 637	21 571,7	25 769	1 522 347	dnd
Gao	256	2 690	101 765	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	dnd
Lomé	6 291	207 300	728	6 024	199 544	2 716,3	8 775	314 235	dnd
Mopti	756	12 067	75	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	dnd
Niamey	2 265	121 294	n.d.	2 083	128 726	3 430,2	2 733	98 683	dnd
Ouagoua	6 141	314 754	3 232	5 997	334 140	6 751,1	7 511	348 111	dnd
<b>TOTAL</b>	<b>80 146</b>	<b>3 968 777</b>	<b>123 988</b>	<b>79 731</b>	<b>3 995 846</b>	<b>56 884,4</b>	<b>81 173</b>	<b>4 056 866</b>	dnd

**Légende(s) :** n.d. : non déterminé

dnd : donnée non disponible

<sup>1</sup> Aéroports figurant dans le classement des 15 premiers aéroports communautaires en termes de volume de trafic (rapports d'activités de l'ASECNA).

---

Le Trafic Aérien des Aéroports de l'Union<sup>1</sup> pendant la période 2002-2010

<b>An- nées</b>	<b>Mvts avions commercx</b>	<b>Pax comx hors transit</b>	<b>Fret en tonnes</b>
<b>2002</b>	67 588	2 924 318	45 312
<b>2003</b>	71 174	3 148 618	48 565
<b>2004</b>	73 642	3 282 223	54 739
<b>2005</b>	70 834	3 359 782	58 577
<b>2006</b>	79 574	3 565 119	46 640
<b>2007</b>	88 460	3 773 340	57 159
<b>2008</b>	80 146	3 968 777	123 988
<b>2009</b>	79 731	3 995 846	56 884,4
<b>2010</b>	81 173	4 056 866	dnd
<b>TOTAL</b>	<b>692 322</b>	<b>32 074 889</b>	<b>491 864,4</b>

**Légende(s) :** dnd : donnée non disponible

---

<sup>1</sup> Aéroports figurant dans le classement des 15 premiers aéroports communautaires en termes de volume de trafic (rapports d'activités de l'ASECNA).

**Tableau de variations du Trafic Aérien des aéroports de l'Union<sup>1</sup> pendant la période 2002-2010**

<i>An- nées</i>	Variations annuelles du trafic aérien en %								Var en %
	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2010/2002
Mvts avions commercx	5,30%	3,46%	-3,81%	12,33%	11,16%	-9,39%	-0,51%	1,80%	20,09%
Pax comx hors transit	7,67%	4,24%	2,36%	6,11%	5,84%	5,17%	0,68%	1,52%	38,72%
Fret en tonnes	7,21%	12,71%	7,01%	-20,37%	22,55%	116,91%	-54,12%	dnd	Var % 09/02 25,53%

**Légende(s)** : dnd : donnée non disponible

**NB** : le fret de 2010 n'étant pas disponible ; nous avons plutôt cherché la variation 2009/2002

<sup>1</sup> Aéroports figurant dans le classement de 15<sup>ers</sup> aéroports communautaires en termes de volume de trafic (rapports d'activités de l'ASECNA).

### Le Trafic Aérien des aéroports de l'Union<sup>1</sup> dans l'espace ASECNA de 2002 à 2010

Années	Mvts avions commerciaux		Taux repré- sentatif de	Pax commerciaux hors transit		Taux repré- sentatif de	Fret en tonnes		Taux repré- sentatif de
	Uemoa	Asecna	l'Uemoa	Uemoa	Asecna	l'Uemoa	Uemoa	Asecna	l'Uemoa
<b>2002</b>	67 588	211 248	31,99%	2 924 318	6 294 309	46,45%	45 312	148 534	30,50%
<b>2003</b>	71 174	215 413	33,04%	3 148 618	6 731 311	46,77%	48 565	134 078	36,22%
<b>2004</b>	73 642	221 972	33,17%	3 282 223	7 225 372	45,42%	54 739	167 748	32,63%
<b>2005</b>	70 834	2 18 869	32,36%	3 359 782	7 269 840	46,21%	58 577	162 714	35,99%
<b>2006</b>	79 574	2 28 024	34,89%	3 565 119	7 750 182	46,00%	46 640	158 688	29,39%
<b>2007</b>	88 460	2 53 800	34,85%	3 773 340	8 166 001	46,20%	57 159	213 994	26,71%
<b>2008</b>	80 146	2 33 729	34,29%	3 968 777	8 861 396	44,78%	123 988	326 365	37,99%
<b>2009</b>	79 731	232 913	34,23%	3 995 846	8 484 386	47,09%	56 884,4	317 711	17,90%
<b>2010</b>	81 173	238 899	33,97%	4 056 866	9 188 756	44,15%	dnd	dnd	dnd
<b>TOTAL</b>	<b>692 322</b>	<b>2 054 867</b>	<b>33,69%</b>	<b>32 074 889</b>	<b>69 971 553</b>	<b>45,83%</b>	<b>491 864,4</b>	<b>1 629 832</b>	<b>30,17%</b>

**Légende(s) :** dnd : donnée non disponible

<sup>1</sup> Aéroports figurant dans le classement de 15 premiers aéroports communautaires en termes de volume de trafic (rapports d'activités de l'ASECNA).

**Le classement<sup>1</sup> des pays de l'UEMOA par année et par volume de trafic**

2002						2003					
<i>Pays</i>	Mvts avions commercx	<i>Pays</i>	Pax comx hors transit	<i>Pays</i>	Fret en tonnes	<i>Pays</i>	Mvts avions commercx	<i>Pays</i>	Pax comx hors transit	<i>Pays</i>	Fret en tonnes
Sénégal	17 459	sénégal	1 224 983	sénégal	16 737	Sénégal	19 832	Sénégal	1 374 377	Sénégal	16 715
Cot d'Ivoire	16 804	Cot d'Ivoire	713 745	Cot d'Ivoire	14 456	Cot d'Ivoire	15 058	Cot d'Ivoire	640 568	Cot d'Ivoire	15 449
Mali	13 336	Mali	302 563	burkina-faso	3 828	Mali	14 231	Mali	357 710	Mali	4 514
Togo	6 114	Benin	229 894	Togo	3 235	Benin	7 492	Benin	278 643	Togo	3 600
Burkina-faso	5 772	burkina-faso	218 209	Benin	2 808	Togo	5 670	Burkina-faso	224 422	Burkina-faso	3 280
Benin	5 423	Togo	156 253	Mali	2 204	Burkina-faso	5 452	Togo	172 292	Benin	2 906
Niger	2 680	Niger	78 671	Niger	2 044	Niger	3 439	Niger	100 606	Niger	2 101
Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX

**Légende(s) :** XXX : aéroport (de Bissao) non encore pris en charge par l'ASECNA

<sup>1</sup> Ne prend en compte que les aéroports de l'Union figurant dans les 15 premiers aéroports communautaires (rapports d'activités de l'ASECNA).

**Le classement<sup>1</sup> des pays de l'UEMOA par année et par volume de trafic**

2004						2005					
<i>Pays</i>	Mvts avions commercx	<i>Pays</i>	Pax comx hors transit	<i>Pays</i>	Fret en tonnes	<i>Pays</i>	Mvts avions commercx	<i>Pays</i>	Pax comx hors transit	<i>Pays</i>	Fret en tonnes
Sénégal	20 953	Sénégal	1 442 284	Sénégal	20 723	Sénégal	22 299	Sénégal	1 449 942	Sénégal	24 800,1
Cot d'Ivoire	15 738	Cot d'Ivoire	670 085	Cot d'Ivoire	13 485	Cot d'Ivoire	14 332	Cot d'Ivoire	631 028	Cot d'Ivoire	12 226
Mali	14 304	Mali	387 727	Burkina-faso	6 175	Mali	11 344	Mali	491 147	Mali	6 739,9
Benin	7 304	Benin	263 175	Mali	5 491	Benin	7 008	Benin	270 514	Burkina-faso	4 150,8
Togo	6 360	Burkina-faso	239 724	Togo	3 812	Togo	6 851	Burkina-faso	262 721	Niger	3 851,7
Burkina-faso	5 456	Togo	183 294	Benin	3 044	Burkina-faso	5 537	Togo	157 036	Togo	3 602,4
Niger	3 527	Niger	98 934	Niger	2 009	Niger	3 463	Niger	97 394	Benin	3 206,1
Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX	Guinée-Biss:	XXX

**Légende(s) :** XXX : aéroport (de Bissao) non encore pris en charge par l'ASECNA

<sup>1</sup> Ne prend en compte que les aéroports de l'Union figurant dans les 15 premiers aéroports communautaires (rapports d'activités de l'ASECNA).

**Le classement<sup>1</sup> des pays de l'UEMOA par année et par volume de trafic**

2006						2007					
<i>Pays</i>	Mvts avions commercx	<i>Pays</i>	Pax comx hors transit	<i>Pays</i>	Fret en tonnes	<i>Pays</i>	Mvts avions commercx	<i>Pays</i>	Pax comx hors transit	<i>Pays</i>	Fret en tonnes
Sénégal	27 847	Sénégal	1 477 916	Sénégal	21 857,6	Sénégal	31 537	Sénégal	1 631 593	Sénégal	24 913
Cote d'Ivoire	15 009	Cote d'Ivoire	683 041	Mali	6 718,3	Cote d'Ivoire	15 504	Cote d'Ivoire	714 013	Cote d'Ivoire	12 157
Mali	12 181	Mali	533 437	Cote d'Ivoire	5 574	Togo	13 101	Mali	508 203	Mali	6 548,9
Togo	8 247	Benin	313 420	Burkina-Faso	4 446	Mali	11 949	Benin	333 141	Burkina-faso	4 462,1
Benin	7 227	Burkina-Faso	261 693	Togo	3 955	Benin	7 101	Burkina-Faso	285 285	Benin	3 518
Burkina-Faso	5 638	Togo	192 602	Benin	3 846,6	Burkina-faso	5 768	Togo	197 992	Togo	3 072
Niger	3 425	Niger	103 010	Niger	242,5	Niger	3 464	Niger	103 113	Niger	2 488
Guinée-Bissau	XXX	Guinée-Bissau	XXX	Guinée-Bissau	XXX	Guinée-Bissau	XXX	Guinée-Bissau	XXX	Guinée-Bissau	XXX

**Légende(s) :** XXX : aéroport (de Bissao) non encore pris en charge par l'ASECNA

<sup>1</sup> Ne prend en compte que les aéroports de l'Union figurant dans les 15 premiers aéroports communautaires (rapports d'activités de l'ASECNA).

**Le classement<sup>1</sup> des pays de l'UEMOA par année et par volume de trafic**

2008						2009					
<i>Pays</i>	Mvts avions commercx	<i>Pays</i>	Pax comx hors transit	<i>Pays</i>	Fret en tonnes	<i>Pays</i>	Mvts avions commercx	<i>Pays</i>	Pax comx hors transit	<i>Pays</i>	Fret en tonnes
Sénégal	27 358	Sénégal	1 504 285	Mali	107 821	Sénégal	28 506	Sénégal	1 455 637	Sénégal	21 571,7
Cote d'Ivoire	14 306	Cote d'Ivoire	871 268	Cote d'Ivoire	6 239	Cote d'Ivoire	14 777	Cote d'Ivoire	943 660	Cote d'Ivoire	9 588,7
Mali	13 497	Mali	526 018	Burkina-faso	3 914	Mali	11 668	Mali	500 732	Burkina-Faso	6 776,2
Benin	8 468	Benin	353 508	Benin	3 655	Benin	9 308	Benin	370 575	Mali	6 281,9
Burkina-Faso	6 632	Burkina-Faso	321 092	Sénégal	1 253	Burkina-Faso	7 511	Burkina-faso	348 111	Benin	6 238,6
Togo	6 291	Togo	207 300	Togo	728	Togo	6 024	Togo	199 544	Niger	3 430,2
Niger	2 265	Niger	121 294	Guinée-Bissao	378	Niger	2 083	Niger	128 726	Togo	2 716,3
Guinée-Bissao	1 329	Guinée-Bissao	64 012	Niger	n.d.	Guinée-Bissao	968	Guinée-Bissao	57 789	Guinée-Bissao	280,8

**Légende(s) :** n.d. : non déterminé

<sup>1</sup> Ne prend en compte que les aéroports de l'Union figurant dans les 15 premiers aéroports communautaires (rapports d'activités de l'ASECNA).

Le classement<sup>1</sup> des pays de l'UEMOA par année et par volume de trafic

2010					
<b>Pays</b>	<b>Mvts avions commercx</b>	<b>Pays</b>	<b>Pax comx hors transit</b>	<b>Pays</b>	<b>Fret en tonnes</b>
<b>Sénégal</b>	25 769	<b>Sénégal</b>	1 522 347	<b>Benin</b>	dnd
<b>Cote d'Ivoire</b>	14 258	<b>Cote d'Ivoire</b>	874 402	<b>Burkina-Faso</b>	dnd
<b>Mali</b>	11 718	<b>Mali</b>	516 284	<b>Cote d'Ivoire</b>	dnd
<b>Benin</b>	10 409	<b>Benin</b>	382 804	<b>Guinée-Bissac</b>	dnd
<b>Togo</b>	8 775	<b>Burkina-Faso</b>	348 111	<b>Mali</b>	dnd
<b>Burkina-Faso</b>	7 511	<b>Togo</b>	314 235	<b>Niger</b>	dnd
<b>Niger</b>	2 733	<b>Niger</b>	98 683	<b>Sénégal</b>	dnd
<b>Guinée-Bissac</b>	dnd	<b>Guinée-Bissac</b>	dnd	<b>Togo</b>	dnd

**Légende(s) :** dnd : donnée non disponible

<sup>1</sup> Ne prend en compte que les aéroports de l'Union figurant dans les 15 premiers aéroports communautaires (rapports d'activités de l'ASECNA).

Le classement<sup>1</sup> des pays de l'UEMOA par volume de trafic pendant la période 2002-2010

<b>Pays</b>	<b>Mvts avions commercx</b>	<b>Pays</b>	<b>Pax comx hors transit</b>	<b>Pays</b>	<b>Fret en tonnes</b>
<b>Sénégal</b>	221 560	<b>Sénégal</b>	13 083 364	<b>Sénégal</b>	148 570,4
<b>Cote d'Ivoire</b>	135 786	<b>Cote d'Ivoire</b>	6 741 810	<b>Mali</b>	146 319
<b>Mali</b>	114 228	<b>Mali</b>	4 123 821	<b>Cote d'Ivoire</b>	89 174,7
<b>Benin</b>	69 740	<b>Benin</b>	2 795 674	<b>Burkina-Fasc</b>	37 032,1
<b>Togo</b>	67 433	<b>Burkina-Fasc</b>	2 509 368	<b>Benin</b>	29 222,3
<b>Burkina-Fasc</b>	55 277	<b>Togo</b>	1 780 548	<b>Togo</b>	24 720,7
<b>Niger</b>	27 079	<b>Niger</b>	930 431	<b>Niger</b>	16 166,4
<b>Guinée-Biss</b>	2 297	<b>Guinée-Biss</b>	121 801	<b>Guinée-Biss</b>	658,8

<sup>1</sup> Ne prend en compte que les aéroports de l'Union figurant dans les 15 premiers aéroports communautaires (rapports d'activités de l'ASECNA).

**Les principaux types d'avions utilisés dans l'ASECNA de 2003 à 2010**

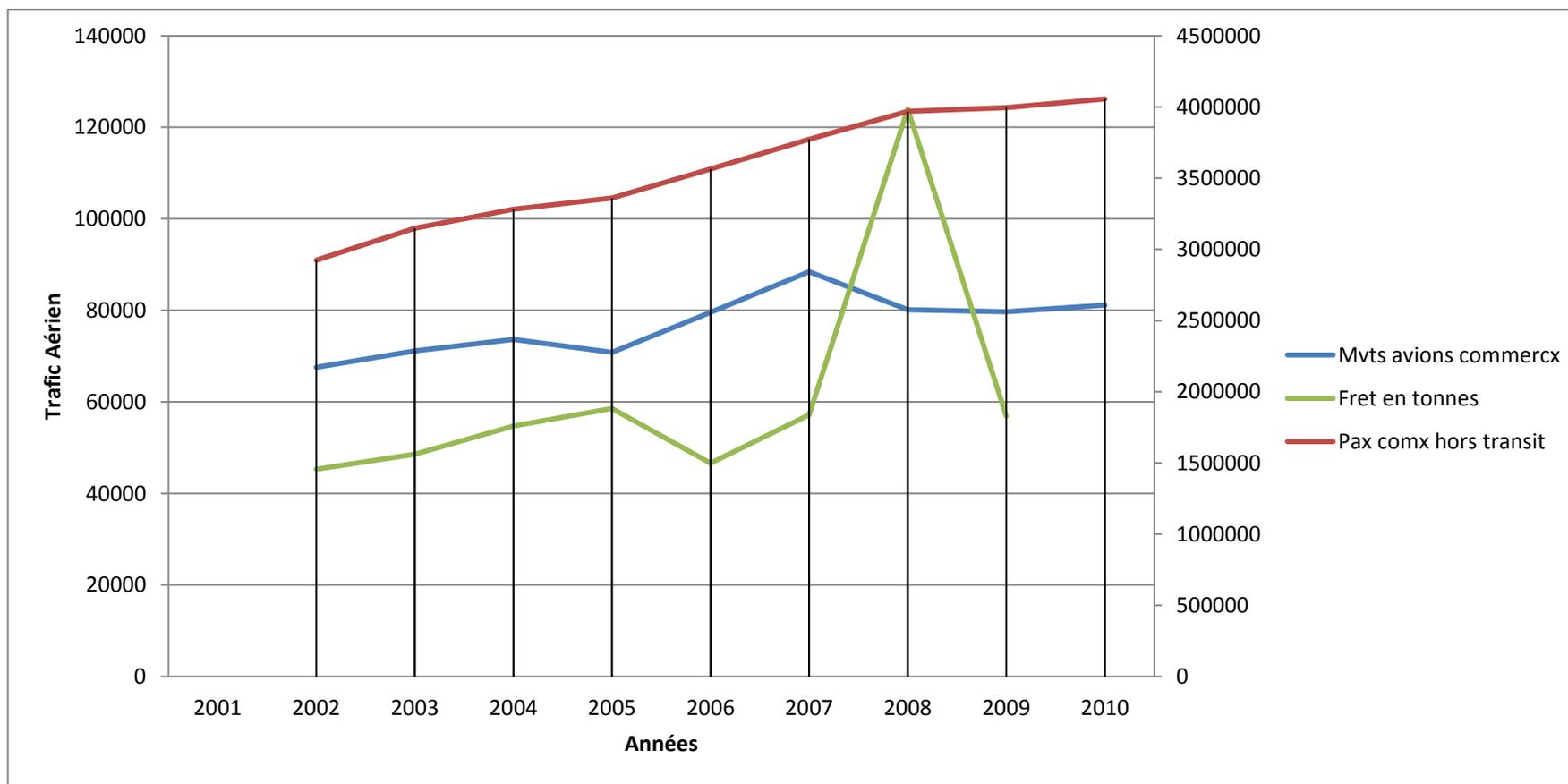
Les principaux types d'avions utilisés de 2003 à 2010										Var en %
Tp d'appar	Tp de trafic	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2003
Gros porteur	Arriv/Départ	39 357	40 018	38 797	43 050	46 735	49 563	48 974	50 620	28%
	Survols	86 342	91 520	100 305	107 451	115 686	118 643	119 073	124 731	
Moyen porteur	Arriv/Départ	164 137	165 365	173 944	182 137	191 890	193 519	197 383	199 457	21%
	Survols	15 944	16 288	18 539	20 511	22 600	26 385	32 232	39 145	
Petit porteur	Arriv/Départ	48 417	45 847	47 002	44 248	41 677	40 568	37 433	41 778	-13,71
	Survols	577	802	559	564	548	842	887	691	

**Légende(s) :** Tp d'appar : type d'appareil

Tp de trafic : type de trafic

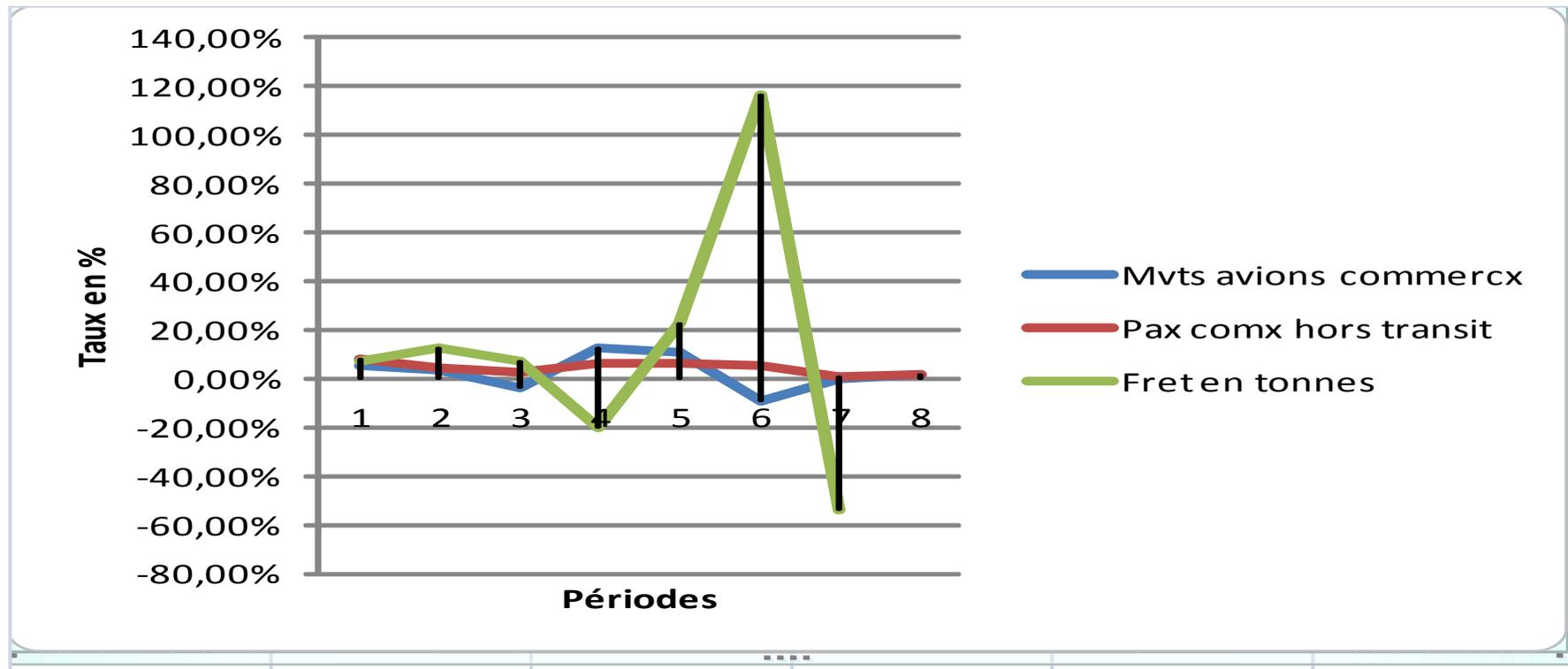
**Source :** rapport d'activités de l'ASECNA

## Courbes d'évolution du trafic aérien de l'UEMOA<sup>1</sup> de la période allant de 2002 à 2010



<sup>1</sup> Le trafic aérien de l'UEMOA désigne le trafic aérien des aéroports de l'Union.

## Courbes de variations du trafic aérien de l'UEMOA<sup>1</sup> pour la période allant de 2002 à 2010

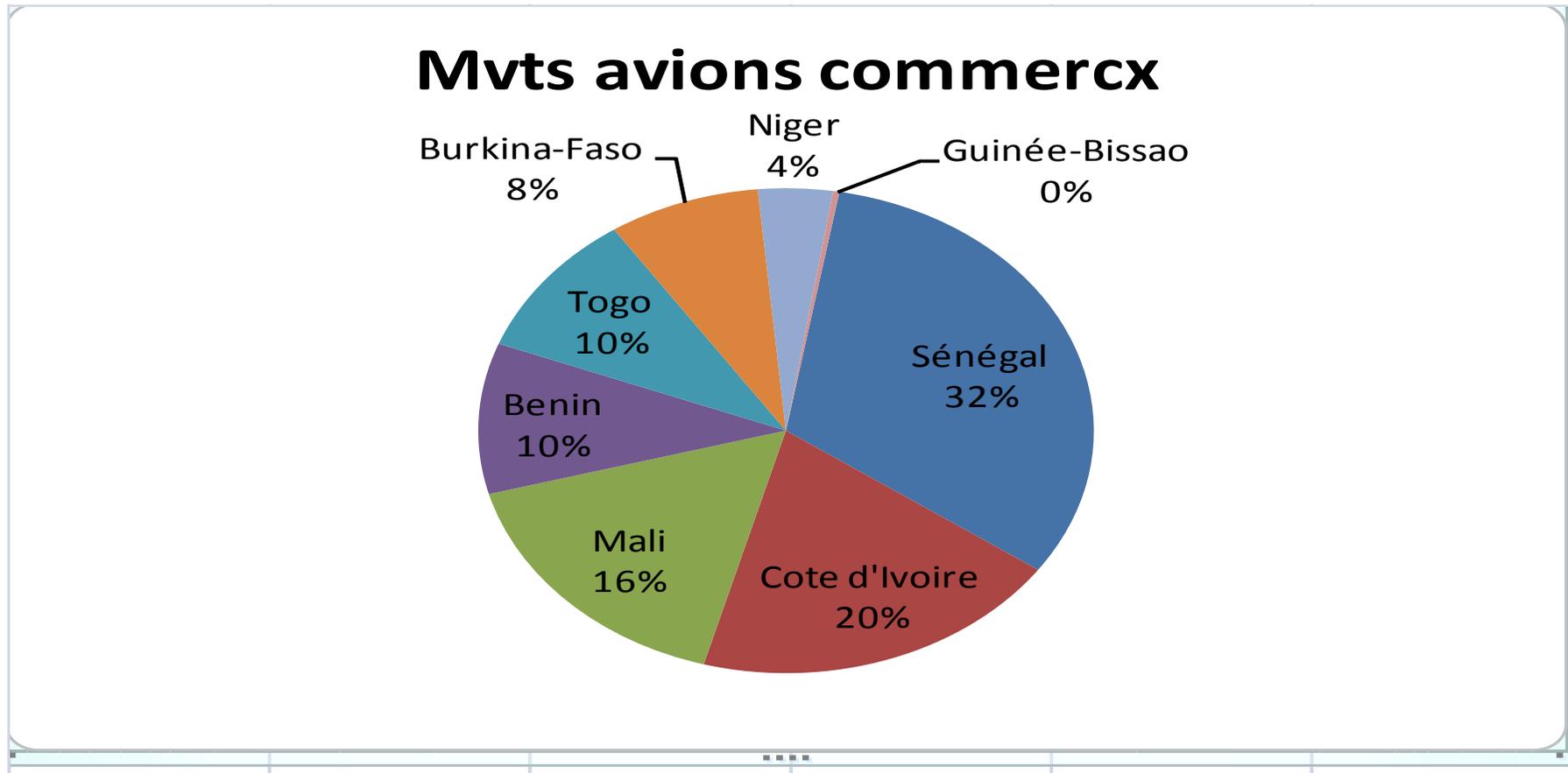


**NB :** les chiffres 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 correspondent respectivement aux variations de trafic des périodes 2003/2002, 2004/2003, 2005/2004, 2006/2005, 2007/2006, 2008/2007, 2009/2008, 2010/2009.

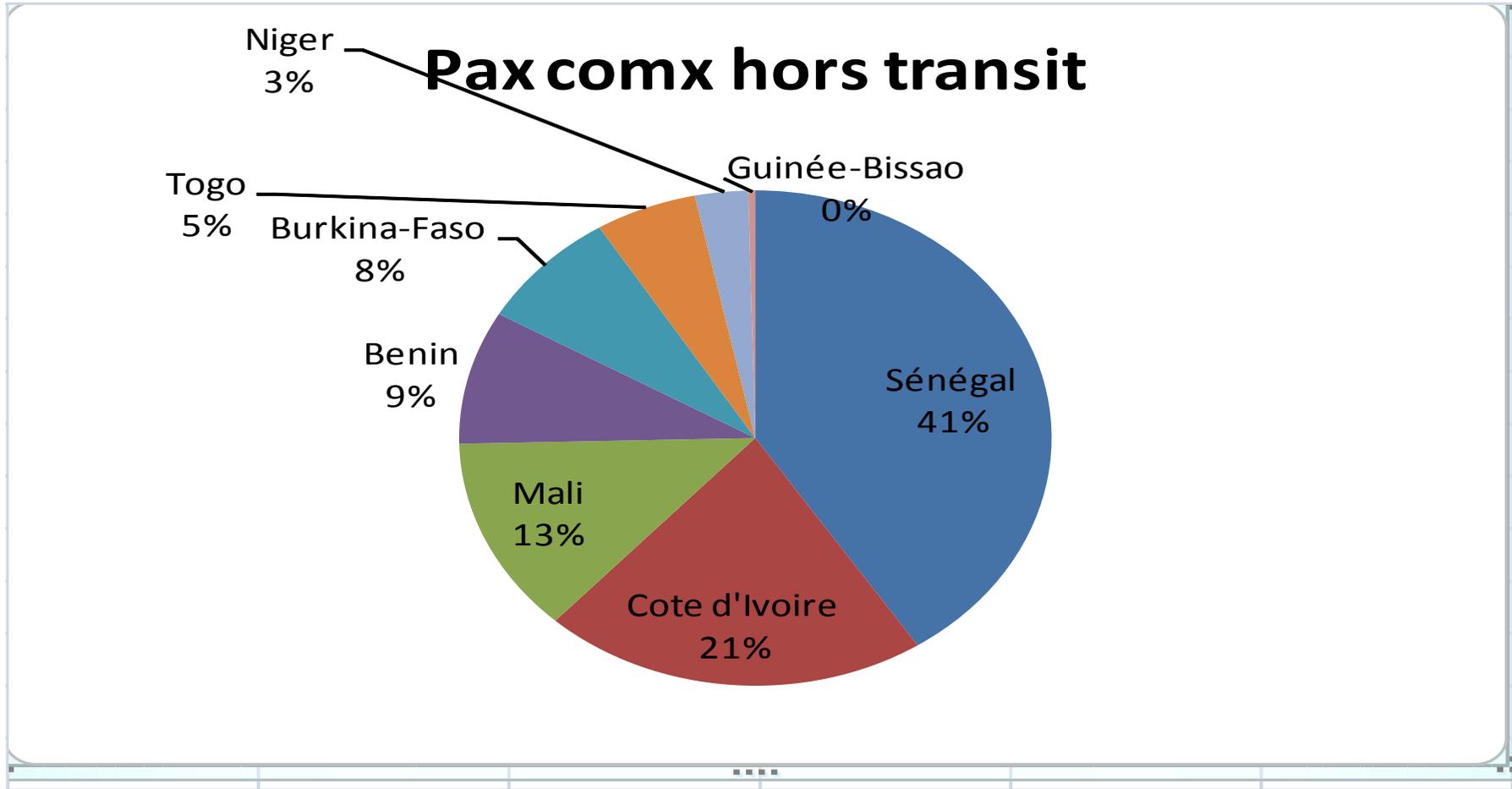
Nous n'avons pas pu trouver la variation de la période 2010/2009 du trafic de fret et pour cause le fret de l'année 2010 n'est disponible.

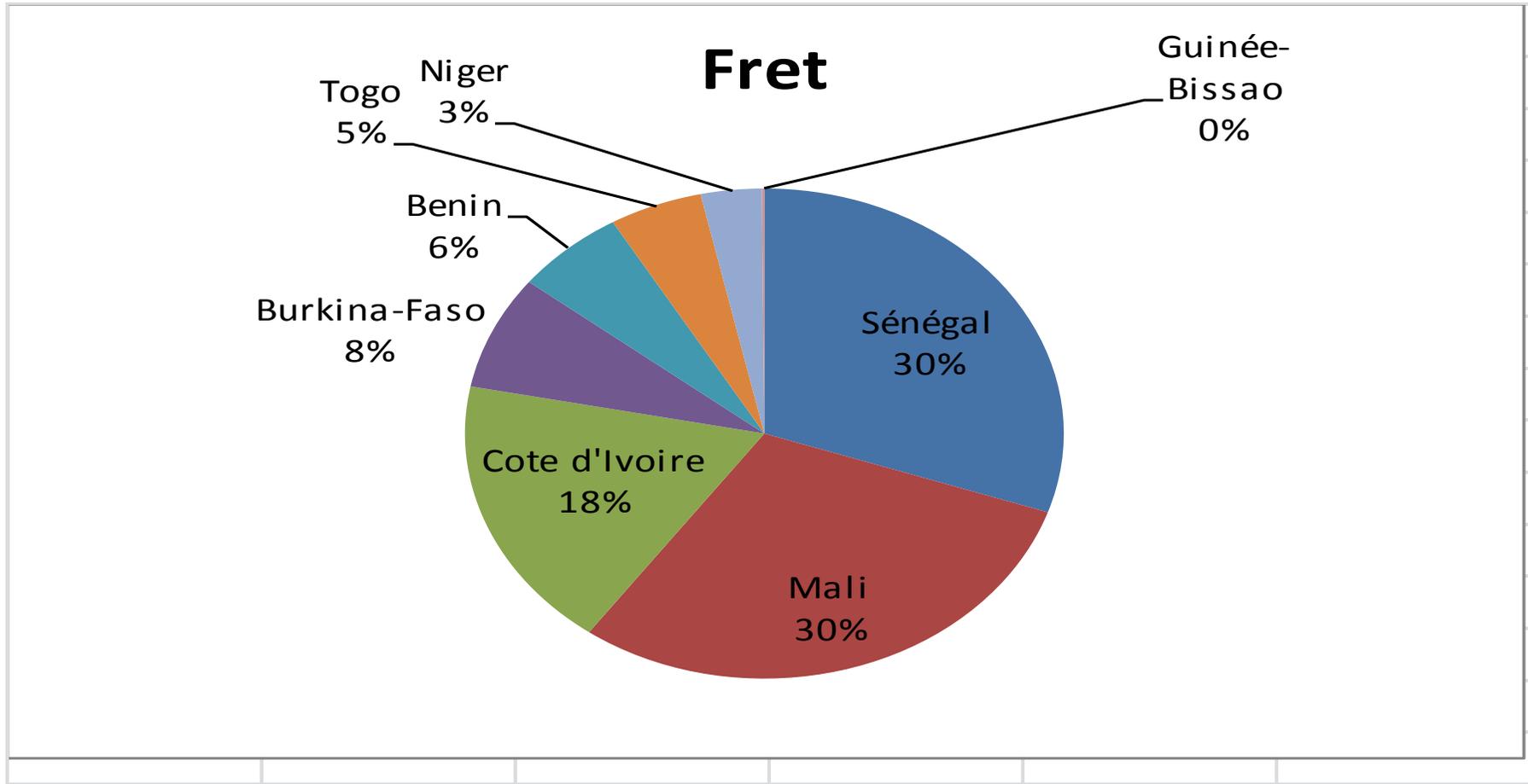
<sup>1</sup> Le trafic aérien de l'UEMOA désigne le trafic aérien des aéroports de l'Union.

La part de trafic aérien de chaque pays<sup>1</sup> de l'UEMOA pendant la période 2002-2010



<sup>1</sup> Pour seulement les aéroports de l'Union.





# LAREZ/RENE PIERRE MR 03DEC DKR ABJ

BILLET ELECTRONIQUE  
RECU ITINERAIRE PASSAGER

AFRICA TRAVEL GROUP  
LOT 174 ROUTE DE NGOR  
NGOR  
DATE: 26 NOVEMBRE 2009  
AGENT: 0005  
NOM: LAREZ/RENE PIERRE MR

TWA : 722 09885  
TELEPHONE: 221 338697422

COMPAGNIE EMETTRICE : KENYA AIRWAYS  
NUMERO DE BILLET : ETKT 706 3813546283  
REFERENCE DU DOSSIER: AMADEUS: 3YH66, AIRLINE: KO/WGSDJU  
DE /A VOI CL DATE DEP BASE TARIF NVAV NVAP BAG ST

DAKAR	KQ 0521 Q	03DEC 1700	QPX2MSN	03DEC 03DEC	30K OK
ABIDJAN			HEURE D'ARRIVEE: 1955		
ABIDJAN	KQ 0520 Q	07DEC 1315	QPX2MSN	07DEC 07DEC	30K OK
DAKAR			HEURE D'ARRIVEE: 1610		

A L'ENREGISTREMENT, VOUS DEVEZ PRESENTER UNE PIERCE D'IDENTITE AVEC PHOTOGRAPHIE, ET LE DOCUMENT DONT VOUS AVEZ DONNE LA REFERENCE A LA RESERVATION

ENDOSSEMENTS : NONREDO/NONRETT/NONREF  
PAIEMENT : NONREF

CALCUL DU TARIF : DKR KQ ABJ165.00KQ DKR165.00NUC330.00END  
ROE/54.541100XT/18000ZE/1500KQ/70000SN4000DF/12000RQ/2000H  
210000C/16000C/1

TARIF AERIEN	: XOF	150000		29600HP	
TAXES	: XOF	22000XR			60500XT
TOTAL	: XOF	262100		118100	

AVIS  
LE TRANSPORT ET LES AUTRES SERVICES FOURNIS PAR LE TRANSPORTEUR SONT SOUMIS AUX CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORT QUI SONT INCLUSES ICI, EN REFERENCE. CES CONDITIONS PEUVENT ETRE OBTENUES AUPRES DE LA COMPAGNIE EMETTRICE DU BILLET.

LE MOT 'BILLET ELECTRONIQUE' DESIGNE L'ITINERAIRE/RECU EMIS PAR LE TRANSPORTEUR OU POUR SON COMPTE, TOUT DOCUMENT ELECTRONIQUE S'Y RAPPORTANT ET, LE CAS ECHEANT, UN DOCUMENT D'EMBARQUEMENT.

AVIS  
LA CONVENTION DE VARSOVIE PEUT ETRE APPLICABLE SI LE VOYAGE DU PASSAGER COMPORTE UNE DESTINATION FINALE OU UNE ESCALE DANS UN AUTRE PAYS QUE LE PAYS DE DEPART. LA CONVENTION DE VARSOVIE REGIT, ET DANS LA PLUSPART DES CAS, LIMITE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR EN CAS DE MORT OU DE LESIONS CORPORELLES, AINSI QU'EN CAS DE PERTE OU D'AVARIE DE BAGAGES. VOIR EGALEMENT LES AVIS INTITULES 'AVIS AUX PASSAGERS INTERNATIONAUX CONCERNANT LA LIMITATION DE RESPONSABILITE' ET 'AVIS DE LIMITATION DE RESPONSABILITE EN MATIERE DE BAGAGES'.

BILLET ELECTRONIQUE  
RECU ITINERAIRE PASSAGER

RELAX VOYAGES  
BVD S. LIMAMOU LAYE-ROUTE  
LAYENE BP 8756 DAKAR  
DAKAR  
DATE: 05 DECEMBRE 2009  
AGENT: 0007  
NOM: DIOP/MBAYE MR  
IATA : 722 10110  
TELEPHONE: 221 338207659/3  
COMPAGNIE EMETTRICE : AIR EUROPA  
NUMERO DE BILLET : ETKT **996 3813617706**  
FORME D'IDENTIFICATION : PASSPORT A PRESENTER  
REFERENCE DU DOSSIER: AMADEUS: **YV03YM**, AIRLINE: UX/NE200

DE	/A	VOL	CL	DATE	DEP	BASE	TARIF	NVAV	NVAP	BAG	ST
DAKAR		UX 1322 V	06DEC	0030	VIOWSN	06DEC	06DEC	2PC	OK		
<b>MADRID BARAJAS</b> <b>HEURE D'ARRIVEE: 0555</b>											
<b>TERMINAL: 1</b>											
<b>MADRID BARAJAS</b> <b>UX 1027 V</b> <b>06DEC 0750</b> <b>VIOWSN</b> <b>06DEC 06DEC</b> <b>2PC</b> <b>OK</b>											
<b>TERMINAL: 2</b>											
<b>PARIS ORLY</b> <b>HEURE D'ARRIVEE: 0950</b>											
<b>TERMINAL: W</b>											

A L'ENREGISTREMENT, VOUS DEVEZ PRESENTER UNE PIERCE D'IDENTITE AVEC PHOTOGRAPHIE, ET LE DOCUMENT DONT VOUS AVEZ DONNE LA REFERENCE A LA RESERVATION  
ENDOSSEMENTS : UX ONLY/NONEND  
PAIEMENT : CASH

CALCUL DU TARIF : DKR UX X/MAD UX PAR M337.26NUC337.26END  
ROE454.541100XT18000ZE1500K07000SN4000DF3500JD12000V  
TARIF AERIEN : XOF **153300**  
TAXES : XOF **46000Y0** **29600HP** **35200XT**  
TOTAL : XOF **264100** **440800**

**AVIS**

LE TRANSPORT ET LES AUTRES SERVICES FOURNIS PAR LE TRANSPORTEUR SONT SOUMIS AUX CONDITIONS GENERALES DE TRANSPORT QUI SONT INCLUSES ICI, EN REFERENCE. CES CONDITIONS PEUVENT ETRE OBTENUES AUPRES DE LA COMPAGNIE EMETTRICE DU BILLET.

LE MOT 'BILLET ELECTRONIQUE' DESIGNE L'ITINERAIRE/RECU EMIS PAR LE TRANSPORTEUR OU POUR SON COMPTE, TOUT DOCUMENT ELECTRONIQUE S'Y RAPPORTANT ET, LE CAS ECHEANT, UN DOCUMENT D'EMBARQUEMENT.

LA CONVENTION DE VARSOVIE PEUT ETRE APPLICABLE SI LE VOYAGE DU PASSAGER COMPORTE UNE DESTINATION FINALE OU UNE ESCALE DANS UN AUTRE PAYS QUE LE PAYS DE DEPART. LA CONVENTION DE VARSOVIE REGIT, ET DANS LA PLEINTE DES CAS, LIMITE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR EN CAS DE MORT OU DE LESIONS CORPORELLES, AINSI QU'EN CAS DE PERTE OU D'AVARIE DE BAGAGES. VOIR EGALEMENT LES AVIS INITIALES 'AVIS AUX PASSAGERS INTERNATIONAUX CONCERNANT LA LIMITATION DE RESPONSABILITE' ET 'AVIS DE LIMITATION DE RESPONSABILITE EN MATIERE DE BAGAGES'.

**Billet d'avion Dakar-Paris émis en décembre 2009**

Julien René SARR

Master 2 en Management du Transport Aérien

Institut Supérieur des Transports (IST)

2<sup>ème</sup> Promotion

Page XXIV

---

**Questionnaire n° 1 destiné aux étudiants étrangers**  
**Mémoire de Master II en Management du Transport Aérien**  
**Institut Supérieur des Transports (IST)**

**Sujet** : Analyse de l'évolution du transport aérien dans l'espace UEMOA  
(Cocher la réponse vous correspondant)

- 1- Sexe : M  F
- 2- Nationalité : Béninois  Burkinabais  Ivoirien  Guinéen (Bissao)   
Malien  Nigérien  Sénégalais  Togolais  Autre Nationalité
- 3- Niveau d'étude : Licence  Master  Doctorat
- 4- Fréquence(s) des voyages dans l'année :  
0 fois  1 fois  2 fois  + de 2 fois
- 5- Raison principale du ou des voyages : Vacances  Famille  Contrat de travail
- 6- Le mode de transport le plus souvent choisi ou que vous choisiriez :  
Transport aérien  Transport routier  Transport ferroviaire
- 7- La raison du mode de transport ci-dessus choisi :  
Économique  Confort  rapidité gain de temps
- 8- Comment trouvez-vous le prix du billet d'avion ?  
Trop cher  cher  abordable
- 9- Auriez-vous souhaité payer moins cher le prix du billet d'avion en contrepartie de  
l'absence de services à bord ? Non  Oui
- 10- Avez-vous un aéroport ou aérodrome de proximité (moins de 30 mn ou 50 kms) du  
lieu de votre ville ou village d'origine ? Non  Oui

**MERCI DE VOTRE COLLABORATION**

---

**Questionnaire n°2 destiné aux passagers embarquant de Dakar**  
**Mémoire de Master II en Management du Transport Aérien**  
**Institut Supérieur des Transports (IST)**

**Sujet** : Analyse de l'évolution du transport aérien dans l'espace UEMOA

(Cocher ou remplir par la réponse vous correspondant)

- 1- Sexe : M  F
- 2- Nationalité : Béninois  Burkinabais  Ivoirien  Guinéen (Bissao)   
Malien  Nigérien  Sénégalais  Togolais  Autre Nationalité
- 3- Profession : libérale  Salarié  Commerçant  Sans emploi  Etudiant
- 4- Destination  Compagnie transporteur
- 5- Raison du voyage : Mission  Famille  Vacances  Commerce
- 6- Fréquence(s) par années du nombre de voyage : 1 fois  2 fois  + de 2 fois
- 7- Le mode de transport le plus souvent utilisé :  
Transport aérien  Transport routier  Transport ferroviaire
- 8- La raison principale du mode de transport ci-dessus choisi :  
Economique  Confort  Gain de temps
- 9- Comment trouvez-vous le prix du billet d'avion ? Trop cher  cher  abordable
- 10- comment trouvez les services à bord dans les avions ?  
Assez bon  Bon  Passable  Médiocre
- 11- Sur le trajet que vous effectuez, auriez-vous souhaité payer moins cher le prix du  
billet d'avion en contre partie de l'absence de service à bord ? Non  Oui
- 12- Avez-vous un aéroport ou aérodrome de proximité (moins de 30 mn ou 50 kms) du  
lieu de votre ville ou village d'origine ? Non  Oui

**MERCI DE VOTRE COLLABORATION**

**! BON VOYAGE !**

---

## Questionnaire n°3 destiné aux compagnies aériennes

### Mémoire de Master II en Management du Transport Aérien

#### Institut Supérieur des Transports (IST)

**Sujet** : Analyse de l'évolution du transport aérien dans l'espace UEMOA

(Encercler ou remplir par la réponse vous correspondant)

- 1- Code IATA de la compagnie  Nationalité
- 2- Nombre de dessertes hebdomadaires en partance de Dakar
- 3- Coefficient de remplissage de la compagnie sur l'escale de Dakar :  
- de 44%, entre 45 et 54%, entre 55 et 64%, + de 65%
- 4- Type(s) et nombre de places de ou des avions utilisé(s) par la compagnie sur l'aéroport de Dakar : .....
- 5- Moyenne d'âge de la flotte
- 6- Nombre d'heures d'utilisation par jour de votre appareil qui vol le plus dans la sous-région : - de 5h, entre 5h et 10h, + de 10 h
- 7- Temps d'escale de vos appareils sur l'aéroport de Dakar :  
- de 45mn, entre 45 et 1h, +1h
- 8- La cause la plus fréquente de retard est-elle imputable :  
A la société d'assistance  Au retard d'un vol précédent   
Aux autorités aéronautiques  Au climat
- 9- La cause la plus fréquente d'annulation de vol est-t-elle imputable : Aux mesures de sûreté et de sécurité  Au besoin de maintenance  Au manque de passagers
- 10- Classification des charges suivantes de la compagnie de la + lourde à la – lourde :  
⊗ Carburant, ⊗ maintenance, ⊗ taxe aéroportuaire, ⊗ frais d'assistance au sol.  
1.  2.  3.  4.

**MERCI DE VOTRE COLLABORATION**

---

## **Table des matières**

Introduction.....p 1

### **1<sup>ère</sup> Partie : cadre théorique et méthodologique**

Chapitre I : Cadre théorique

I.1 Problématique.....p 4

I.2 Clarification des concepts.....p 5

I.3 Objectif de la recherche.....p 8

I.3.1 Objectif général.....p 8

I.3.2 Objectif(s) spécifique(s).....p 8

I.4 Hypothèses de la recherche.....p 8

I.4.1 Hypothèse principale.....p 8

I.4.2 Hypothèse(s) secondaire(s).....p 8

I.5 Indicateurs de la recherche.....p 8

I.6 Délimitation de la recherche.....p 9

Chapitre II : Cadre méthodologique.....p 10

II.1 Outils et techniques de la recherche.....p 10

II.2 Difficultés de la recherche.....p 11

### **2<sup>ème</sup> Partie : Diagnostic de la situation du transport aérien dans l'UEMOA**

**de 2002 à 2010**

Chapitre I : Présentation du cadre d'étude.....p 12

---

I.1 Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).....	p 12
I.1.1 Géographie.....	p 13
I.1.2 Création, Missions et Organes de l'Union.....	p 13
I.1.3 La réglementation et les acteurs relatifs à l'activité du transport aérien au sein de l'UEMOA.....	p 15
I.2 L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).....	p 18
I.2.1 Présentation.....	p 18
I.2.2 Missions et Organigramme de l'ASECNA.....	p 20
Chapitre II : Etat du transport aérien dans l'union de 2002 à 2010.....	p 22
II.1 Une évolution croissante du trafic de passagers hors transit.....	p 22
II.1.1 De 2002 à 2005.....	p 23
II.1.2 De 2005 à 2008.....	p 24
II.1.3 De 2008 à 2010.....	p 24
II.2 Une évolution en dent de scie du trafic de fret et des mouvements avions commerciaux.....	p 24
II.2.1 L'évolution du trafic de fret.....	p 24
II.2.1.1 De 2002 à 2005.....	p 25
II.2.1.2 De 2005 à 2009.....	p 26
II.2.2 L'évolution du trafic des mouvements avions commerciaux.....	p 27
II.2.2.1 De 2002 à 2004.....	p 28
II.2.2.2 De 2004 à 2008.....	p 29
II.2.2.3 De 2008 à 2010.....	p 29

---

Chapitre III : La situation paradoxale de l'activité du transport aérien dans l'UEMOA de 2002 à 2010.....	p 30
III.1 : Le potentiel de l'activité du transport aérien.....	p 30
III.1.1 : L'existence d'un marché du transport aérien.....	p 30
III.1.1.1 Un marché en expansion.....	p 30
III.1.1.2 La représentativité du marché de l'UEMOA.....	p 32
III.1.2 Des conditions d'exploitation favorables.....	p 35
III.1.2.1 Les politiques aéronautiques.....	p 35
III.1.2.2 Les avantages géographiques.....	p 36
III.2 L'exploitation velléitaire de l'activité du transport aérien.....	p 38
III.2.1 Les problèmes organisationnels.....	p 38
III.2.1.1 Un système de management inadapté.....	p 38
III.2.1.2 Une gestion financière inappropriée.....	p 39
III.2.2 Les problèmes infrastructurels.....	p 40
III.2.2.1 L'état archaïque des aéroports de l'Union.....	p 40
III.2.2.2 Le vieillissement du matériel d'exploitation des compagnies aériennes.....	p 41

**3<sup>ème</sup> Partie : Analyse, Solutions et Recommandations à la situation du transport aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010**

Chapitre I : les facteurs d'évolution du transport aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010.....	p 42
------------------------------------------------------------------------------------------	------

---

I.1 : les facteurs favorables à la hausse du trafic aérien.....	p 42
I.1.1 : l'accroissement de la mobilité des personnes et des biens .....	p 42
I.1.2 : la mise en place de sociétés de transport et de normes juridiques .....	p 43
I.1.3 : les corollaires de la hausse du trafic aérien.....	p 46
I.2 : les facteurs entravant le développement du secteur .....	p 46
I.2.1 : les facteurs d'ordre politique et financier .....	p 46
I.2.2 : les facteurs d'ordre organisationnel et infrastructurel .....	p 50
I.2.3 : les implications de la mauvaise gestion.....	p 52
I.3 : l'évolution séquentielle du trafic aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010..	p 52
I.3.1 : les phases de hausse du trafic aérien.....	p 52
I.3.2 : les phases de baisse du trafic aérien.....	p 53
I.4 : l'évolution par pays du trafic aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010.....	p 55
I.4.1 : les pays avec plus de 10% du trafic de l'UEMOA.....	p 55
I.4.2 : les pays avec moins ou égal à 10% du trafic de l'UEMOA.....	p 56
Chapitre II : Solutions et Recommandations.....	p 58
II.1 Pour l'organisation juridico-institutionnelle.....	p 59
II.2 Pour les infrastructures.....	p 59
II.3 Pour l'exploitation de l'activité.....	p 61
Conclusion.....	p 62

---

## **Liste des tableaux illustratifs**

- Tableau n°1** : carte géographique des Etats membres de l’UEMOA.....p 12
- Tableau n°2** : carte géographique des dix-sept pays d’Afrique membres de l’ASECNA.....p 19
- Tableau n°3** : carte géographique des six FIR gérées par l’ASECNA.....p 20
- Tableau n°4** : liste des aéroports de l’Union gérés par l’ASECNA en vertu de l’article 2 de la convention de Dakar.....p 21
- Tableau n°5** : courbe d’évolution du trafic de passagers commerciaux hors transit dans l’espace UEMOA de 2002 à 2010.....p 22
- Tableau n°6** : courbe d’évolution des taux annuels de variations du trafic de passagers commerciaux hors transit dans l’espace UEMOA de 2002 à 2010...p 23
- Tableau n°7** : courbe d’évolution du trafic de fret dans l’espace UEMOA pendant la période 2002-2009.....p 25
- Tableau n°8** : courbe d’évolution des taux annuels de variation du trafic de fret dans l’espace UEMOA de 2002 à 2009.....p 26
- Tableau n°9** : courbe d’évolution des mouvements avions commerciaux dans l’espace UEMOA de 2002 à 2010.....p 27
- Tableau n°10** : courbe d’évolution des taux annuels de variation du volume des mouvements avions commerciaux.....p 28
- Tableau n°11** : la part de trafic de passagers commerciaux hors transit de l’UEMOA dans l’espace ASECNA de 2002 à 2010.....p 32
- Tableau n°12** : la part de trafic de fret de l’UEMOA dans l’espace ASECNA de 2002 à 2009.....p 33

---

<b><u>Tableau n°13</u></b> : la représentation de flux des mouvements avions commerciaux de l'UEMOA dans l'espace ASECNA de 2002 à 2010.....	p 33
<b><u>Tableau n°14</u></b> : la part de chaque pays de l'Union dans le transport aérien de passagers commerciaux hors transit dans l'espace UEMOA de 2002 à 2010...	p 34
<b><u>Tableau n°15</u></b> : la part de chaque pays de l'Union dans le flux des mouvements avion commerciaux de l'espace UEMOA de 2002 à 2010.....	p 34
<b><u>Tableau n°16</u></b> : la part de chaque pays de l'Union dans le transport aérien de fret dans l'espace UEMOA de 2002 à 2010.....	p 35
<b><u>Tableau n°17</u></b> : distances à vol d'oiseau entre Dakar et les autres aéroports communautaires.....	p 37
<b><u>Tableau n°18</u></b> : Impact de la distance sur le choix du mode de transport.....	p 37
<b><u>Tableau n°19</u></b> : les principales raisons du choix du transport aérien.....	p 43
<b><u>Tableau n°20</u></b> : bibliographie des compagnies aériennes nationales de l'Union durant la période 2002-2010.....	p 44
<b><u>Tableau n°21</u></b> : avis sur le prix du billet d'avion.....	p 48
<b><u>Tableau n°22</u></b> : structuration du prix d'un billet d'avion Dakar-Abidjan émis en 2009.....	p 48
<b><u>Tableau n°23</u></b> : comparaison de deux tarifs de billets d'avion émis en décembre 2009 avec comme destinations Dakar-Abidjan et Dakar-Paris.....	p 49
<b><u>Tableau n°24</u></b> : l'existence d'aéroports secondaires.....	p 51
<b><u>Tableau n°25</u></b> : les variations annuelles du trafic aérien de l'UEMOA de 2002 à 2010 .....	p 53
<b><u>Tableau n°26</u></b> : courbe d'évolution du prix du baril de pétrole 1987/2012 .....	p 54
<b><u>Tableau n°27</u></b> : types d'avions utilisés dans l'ASECNA de 2003 à 2010.....	p 55

---

## **Table des matières des annexes**

Le Trafic Aérien par pays de l'UEMOA pour la période 2002-2010.....	p I-IV
Le Trafic Aérien par année des aéroports de l'Union pour la période allant de 2002 à 2010.....	p V-VII
Le Trafic Aérien des Aéroports de l'Union pendant la période 2002-2010.....	p VIII
Tableau de variations du Trafic Aérien des aéroports de l'Union pendant la période 2002-2010.....	p IX
Le Trafic Aérien des aéroports de l'Union dans l'espace ASECNA de 2002 à 2010.....	p X
Le classement des pays de l'UEMOA par année et par volume de trafic.....	p XI-XV
Le classement des pays de l'UEMOA par volume de trafic pendant la période 2002-2010.....	p XVI
Les principaux types d'avions utilisés dans l'ASECNA de 2003 à 2010.....	p XVII
Les Courbes d'évolution du trafic aérien de l'UEMOA de la période allant de 2002 à 2010.....	p XVIII
Les Courbes de variations du trafic aérien de l'UEMOA pour la période allant de 2002 à 2010.....	p XIV
La part de trafic aérien de chaque pays de l'UEMOA pendant la période 2002-2010.....	p XX-XXII
Détails de Billets d'avion émis en décembre 2009 Dakar-Abidjan et Dakar-Paris .....	p XXIII-XXIV