

### **INTRODUCTION**

Depuis plusieurs décennies le transport aérien international est géré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) depuis sa création le 7 Décembre 1944 à Chicago, où s'étaient réunis environ cinquante pays pour essayer de le réglementer, au lendemain de la seconde guerre mondiale, afin que les passagers et les biens puissent être transportés dans de bonnes conditions de sûreté et de sécurité. Suite à cette rencontre la convention de Chicago a été adoptée par l'aviation civile internationale.

Au cours des années 60 et 70, date de la guerre froide, l'aviation civile a subi beaucoup d'actes d'intervention illicites dus à la décolonisation de certains pays, malgré l'adoption de la convention de Chicago, la plupart de ces détournements d'avions ont eu lieu en Amérique Latine.

Ainsi l'OACI a créé en 1970 un groupe de travail pour l'élaboration d'une annexe relative à la sûreté de l'aviation civile. La première édition de l'annexe 17 est entrée en vigueur en 1974, elle vient compléter et consolider la convention de Chicago.

De 1974 à 2012 nous avons assisté à 12 amendements<sup>1</sup> et sommes à la 9ème édition de l'annexe 17.

La sûreté occupe ainsi une place prépondérante dans l'aviation civile, autrement dit « Security » en anglais et définit comme étant une « combinaison des mesures ainsi que des moyens humains, matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites ». La sûreté renvoie aux domaines de la prévention et de la protection contre les actes volontaires et malveillants.

Notons qu'il existe une totale différence entre la sûreté et la sécurité, ce dernier appelé « safety » en anglais est un ensemble de mesures et moyens mis en place visant à améliorer la fiabilité du transport aérien (entretien des aéronefs, formation des équipages et des contrôleurs aériens). Ainsi, elle renvoie aux événements dont les causes ou circonstances sont involontaires, sans motif de nuire.

Cependant, il faut noter que la mise en œuvre des mesures de sûreté est devenue incontournable au niveau des aéroports internationaux depuis les Attentats du 11

---

<sup>1</sup> Des réserves par rapport à une directive ou à une loi

Septembre 2001, date à laquelle l'aviation civile internationale de la grande puissance des Etats-Unis a été atteinte par des actes de terrorisme, plus de trois mille morts causés par la défaillance des mesures de sûreté<sup>2</sup>. A partir de cette date, l'industrie aéronautique s'est sentie gravement menacée et consciente de sa vulnérabilité, aussi il a été compris que si les mesures de sûreté ne sont pas correctement appliquées le transport aérien risque de faire faillite. Il fallait donc une politique rigoureuse pour éviter que d'autres actes d'intervention illicites ne se reproduisent.

A cette époque la sûreté n'était pas complètement prise en compte au Sénégal, l'Asecna<sup>3</sup> qui avait comme mission principale la gestion technique et commerciale de tous les aéroports du pays s'occupait en même temps de la sûreté, cette dernière n'était pas véritablement une priorité pour l'Asecna.

C'est seulement en 1991 qu'un bureau sûreté et facilitation a été mise en place suite à la création de l'article 10 du code de l'aviation civile pour une meilleure prise en charge de la sûreté au niveau des aéroports du Sénégal. Cette prise de conscience s'est traduite par l'installation d'un comité local de sûreté à Dakar.

En effet en 1999 les Etats-Unis avaient demandé à l'Etat du Sénégal en tant que pays membre de l'OACI de s'adapter aux nouvelles exigences qui prendraient en compte les mesures de sûreté conformes aux normes internationales. Le Sénégal a ainsi élaboré son PNSAC (Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile).

Malheureusement en 2000 suite à l'inspection de l'aéroport international Léopold Sédar Senghor (AILSS) par la F.A.A<sup>4</sup> qui est l'organe chargée de réguler l'aviation civile américaine, il a été constaté des manquements dans la mise en œuvre des mesures de sûreté, l'Etat du Sénégal avait ainsi perdu ses prestigieux vols vers les

---

<sup>2</sup>Voir Annexe3

<sup>3</sup>Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et Madagascar

<sup>4</sup>Fédéral Aviation Administration

Etats-Unis qui ont arrêté tous les vols d'Air Afrique vers leur destination, ce qui était un désavantage pour l'économie et l'image même du pays. Ainsi, le Sénégal faisait parti des pays marginalisés au niveau international comme tous les autres pays Africains ne respectant pas les normes de sûreté mises en place par l'OACI.

C'est dans ce contexte qu'a été créé l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie qui est l'autorité compétente en matière de sûreté au Sénégal. Cette autorité est chargée de l'élaboration du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) et de sa supervision en plus de la Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor (HAALSS) créée en octobre 2001 et qui est chargée de la mise en œuvre des mesures de sûreté édictées par le PNSAC.

La remise à niveau de ces mesures de sûreté par l'application des normes, l'acquisition d'importants équipements, le recrutement et la formation du personnel, l'application rigoureuse des mesures de sûreté a permis la reprise des vols directs vers les états unis et l'arrivée de nouvelles compagnies de prestige comme le Delta Airlines, la South African Airways (S.A.A), les Émirats etc. Nous assistons donc à un redressement de la sûreté aéroportuaire à l'AILSS qui rend la destination de Dakar attractive.

Le choix du sujet « Analyse de la gestion de la sûreté à l'aéroport de Dakar » se justifie d'abord par le contexte actuel du développement à grande échelle des actes d'intervention illicites de par le monde et la situation de notre pays qui est entouré de pays en situation instable tels que le Mali, la Lybie, la Guinée,

Tous ces facteurs font que le Sénégal soit un pays sensible aux attaques terroristes, aux sabotages, etc. ; ce qui justifie la nécessité d'avoir un niveau de sûreté assez élevé pour faire face à cette situation. Ensuite l'impact qu'a la sûreté dans la gestion de tout aéroport international voulant être et/ou rester sûr nous a également poussés dans ce choix.

Au cours de notre étude nous allons faire l'analyse de la sûreté et proposer des stratégies à mettre en œuvre pour une meilleure gestion de la sûreté aéroportuaire à l'AILSS par :

- La présentation du cadre théorique et méthodologique
- Le diagnostic du secteur des transports aérien au Sénégal

- L'analyse des résultats de notre enquête et les recommandations pour une meilleure prise en charge de ce secteur.

## **CHAPITRE I. LE CADRE METHODOLOGIE**

### **I.1. LE CADRE THEORIQUE**

#### **I.1.1. LE CONTEXTE DE L'ETUDE**

Le Sénégal dispose de 15 aéroports qui sont théoriquement ouverts à la circulation aérienne publique. Néanmoins nous allons nous appesantir sur notre cadre d'étude qui est l'aéroport international Léopold Sédar Senghor de Dakar qui génère l'essentiel du Trafic car il est en mesure de recevoir tous les types d'avions y compris les gros porteurs.

Avec une croissance moyenne régulière de 7% par an depuis une décennie et un trafic Passagers de 1,2 millions de personnes pour 35 000 mouvements d'avions au cours des dix dernières années, l'aéroport de Dakar se positionne aujourd'hui comme une plate forme régionale de première importance. D'ailleurs il est le premier aéroport de l'UEMOA pour le trafic des passagers et participe ainsi considérablement à l'essor économique de notre pays.

#### **I.1.2. LA PROBLEMATIQUE**

L'Afrique accuse dans le secteur des transports aériens un retard considérable sur le reste du monde. Ce vaste continent représente aujourd'hui moins de 3% du marché mondial du transport aérien. Tous les pays africains réunis ne possèdent que 4% des appareils commerciaux actuellement en circulation.

Cependant, tiré par une croissance économique globale positive, le trafic aérien devrait connaître en Afrique un taux de croissance légèrement supérieur à la moyenne mondiale. L'avenir aérien du continent est donc loin d'être désespéré. Le développement du trafic aérien permettrait de développer les échanges (humains et de marchandises), le tourisme et les activités s'y rattachant, qui sont limités par l'insuffisance des infrastructures terrestres.

Cela est particulièrement vrai pour un pays comme le Sénégal qui, malgré sa position centrale en Afrique de l'Ouest, se trouve aujourd'hui dangereusement enclavé de par la médiocrité de ses infrastructures routières, ferroviaires.

Aujourd'hui, l'heure est à la libéralisation et à de profondes restructurations du secteur d'où la nécessité de se poser des questions sur le trafic aérien.

Néanmoins pour être compétitifs et compétents, les aéroports doivent indéniablement se conformer aux pratiques internationales en vigueur dans le domaine de la gestion de sûreté aéroportuaire.

D'autant plus que les vols importants qui drainent véritablement des gains de trafic assez conséquents sont ceux à destination de l'Europe et des Etats Unis. Et ces compagnies ne sont en collaboration qu'avec les aéroports internationaux d'un niveau de sûreté assez élevé c'est-à-dire des aéroports sûrs.

Cet aspect nous montre que la sûreté permet non seulement aux aéroports internationaux d'être non- marginalisés sur le plan international mais aussi elle participe également à l'émergence des pays surtout ceux en voie de développement comme le Sénégal.

L'état du Sénégal conscient de cela à beaucoup investi dans ce secteur avec :

- Le renouvellement de l'installation aéroportuaire,
- La formation du personnel,
- La création de structure spécialisée dans la sûreté aéroportuaire telle que l'ANACIM et la HAALSS
- Cependant malgré cet effort du gouvernement Sénégalais, les dispositifs de sûreté présentent des insuffisances au niveau organisationnel, humain et financier, ce qui rend le système de la sûreté aéroportuaire de Dakar un peu vulnérable.
- Pour mieux cerner notre sujet, nous proposons une série de questions :
- Les procédures mises en place par les autorités de l'aéroport L.S.S sont-elles conformes aux exigences de sûreté de l'aviation civile internationale?
- La gestion actuelle de la sûreté à l'aéroport Léopold Sédar Senghor permet-elle une prise en charge de l'ensemble des acteurs du secteur?
- Quel est l'impact de la sûreté dans l'organisation du transport aérien au Sénégal ?

### **I.1.3. L'HYPOTHESE DE RECHERCHE**

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

- L'octroi de moyens nécessaires aux entités chargées de la mise en-œuvre des mesures de sûreté pourra permettre d'asseoir une politique efficace dans ce secteur.
- La coopération et l'harmonisation entre les différents intervenants et une meilleure clarification des rôles de chaque intervenant seraient un atout essentiel à l'application des normes de sûreté à Dakar.
- L'Application effective des directives issues du cadre institutionnel serait un atout indispensable pour le développement du secteur aéroportuaire.

### **I.1.4. LES INDICATEURS DE RECHERCHE**

Nous avons choisi les indicateurs de recherche suivants :

- Nombre de services impliqués dans la gestion de la sûreté
- Types de procédures à respecter
- Nombre de manquements constatés
- Les moyens de contrôle exigés.

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

### **I.1.5. LES OBJECTIFS DE RECHERCHE**

Cette étude a pour objectif général de proposer des orientations stratégiques en vue d'améliorer l'applicabilité des normes de sûreté à l'aéroport de Dakar. Cela s'explique par la mise en place des outils qui permettent de rendre efficient et efficace la gestion de la sûreté à Dakar qui présente actuellement quelques failles. C'est dans cette optique que nous avons eu à proposer les recommandations suivantes:

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

### **I.1.6. LA REVUE DOCUMENTAIRE**

Toute recherche scientifique nécessite une documentation fournie qui est une étape importante de la recherche. C'est ainsi que nous avons eu à consulter de nombreux ouvrages et rapports en plus des sites internet pour une meilleure compréhension de notre thème d'étude. Malheureusement il n'existe pas encore beaucoup de travaux de recherche traitant de la sûreté aérienne en tant que tel. Cependant nous avons pu consulter le cadre normatif compilé les documents suivants :

- **L'Annexe 17 - 9<sup>e</sup> édition** comprend tout ce qui est normes<sup>5</sup> et pratiques recommandées<sup>6</sup> liés à la sûreté de l'aviation civile. Elle définit toutes les expressions utilisés dont la signification n'est pas couramment admise au sens du dictionnaire, Elle est divisée en cinq chapitres traitant en premier lieu des définitions des termes utilisés.

En second lieu des principes généraux qui comporte les buts, l'applicabilité, la relation entre sûreté et facilitation, les coopérations internationales, les équipements, la recherche et le développement.

En troisième lieu de l'organisation nationale de la politique, des programmes de formation AVSEC<sup>7</sup> national et d'aéroport, des autorités aéroportuaires, des programmes de gestion de la sûreté.

En quatrième lieu des mesures préventives de sûreté telles que les contrôles d'accès, les mesures applicables aux aéronefs et l'inspection/filtrage.

En dernier lieu' elle traite de la gestion de la riposte c'est-à-dire la continuité dans la fourniture des services de la navigation aérienne, la gestion et le compte rendu des actes d'intervention illicites.

Après avoir parcouru ce document, nous avons pu cerner le sujet d'une manière très nette parce que contenant les moindres détails de la sûreté dans le monde aérien ou nous évoluons.

- **Le PNSAC** (Programme nationale de sûreté de l'aviation civile) est le document de base qui définit la politique et organise la gestion de la sûreté au Sénégal, il doit être amélioré en permanence en tenant compte les changements

---

<sup>5</sup> Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, le matériel, les performances, le personnel et les procédures dont l'application est obligatoire

<sup>6</sup> Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, les performances, le personnel et les procédures dont l'application est souhaitable

<sup>7</sup> Sûreté de l'aviation

intervenues dans les textes internationaux mais également de l'expérience tirée de sa mise en œuvre ainsi que des suggestions ou des critiques des structures impliquées dans son application. Il est rédigé par l'ANACIM, autorité compétente et comprend ainsi la description exacte des principes et de la philosophie de la sûreté. Egalement c'est lui qui définit l'objet de l'Annexe17 et du manuel de sûreté de l'OACI, en plus de l'objet des instruments légaux de l'OACI.

Il permet donc d'identifier les principes majeurs de la formulation de la législation nationale, aussi stipule les éléments clés à prendre en considération pour une sûreté de bon niveau.

- **Le PSA** (Programme de Sûreté Aéroportuaire) est rédigé par l'organe chargée de la réalisation de mesures de sûreté à l'AILSS qui est la HAALSS, puisé du PNSAC afin de faire face aux AII<sup>8</sup> et validée par l'ANACIM avant d'être appliquée au niveau du plateau. Ce PSA guide les compagnies aériennes dans l'édiction de leur programme intérieur, comprend ainsi toutes les procédures à suivre afin de lutter efficacement contre les actes terroristes, ainsi que les d'intervention en cas de crise.
- **Le Manuel de sûreté** : concerne l'ensemble complet de normes, réglementations et précautions servant à mettre en les objectifs de politique nationale de l'Etat, en vue de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites. Il permet une riposte de façon coordonnée, de collecter, d'évaluer et de diffuser les renseignements et les menaces directes contre l'aviation civile et enfin de coopérer avec d'autre Etas afin de prévenir les AII. Ce programme se base sur des objectifs spécifiques de politique pour décrire qui, quoi et quand faire, il s'appuie sur des documents secondaires qui dictent les exigences qui doivent être appliquées.
- **Le règlement 11 de l'UEMOA** : qui est le référentiel en matière de sûreté pour tous les états membres qui doivent s'y conformer, permet ainsi une harmonisation des normes et procédures des différentes mesures de sûreté adaptés aux aéroports Internationaux des Etas membres de l'Union.

---

<sup>8</sup> Actes d'intervention illicites



## **Analyse de la gestion de la sûreté à l'aéroport de Dakar**

---

Il a pour objet d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre les AII dans l'aviation civile des Etats membres.

A cet effet le règlement édicte des mesures de sûreté visant les conditions de mise en œuvre. Soulignons qu'il permet également de fournir une base commune pour l'interprétation et l'application de dispositions pertinentes de la convention de Chicago et notamment de son Annexe 17.

## **CHAPITRE II : LE CADRE METHODOLOGIQUE DE RECHERCHE**

### **II.1. LA METHODOLOGIE DE RECHERCHE**

Pour comprendre les mécanismes de la gestion de sûreté, nous avons choisi de rencontrer des acteurs évoluant dans ce secteur à savoir les professionnels qui sont les premiers concernés par la mise en œuvre des mesures de sûreté. Et pour mieux cerner ces mécanismes, nous avons aussi rencontrés les agents d'exécution afin d'avoir une vision d'ensemble du processus en nous appuyant sur un panel varié d'acteurs.

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

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

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

Les visites de terrain nous ont été d'une grande utilité, car elles nous ont permis de confronter la théorie à la réalité qui existait dans la pratique des mesures de sûreté appliquées au sein de l'aéroport.

#### **II.1.1. LE GUIDE D'ENTRETIEN**

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

### **II.1.2. LES METHODES D'INTERVIEWS**

Ces méthodes nous ont permis d'avoir des éclaircissements sur l'organisation de la gestion de la sûreté, de savoir le rôle que joue chaque intervenant et d'avoir un aperçu sur l'état des moyens mis en place.

### **II.1.3. L'ECHANTILLONNAGE**

Nous avons choisi les structures qui interviennent dans la mise en place et la gestion de la sûreté au niveau national.

<b>N°</b>	<b>Structures</b>	<b>Nombre d'agents d'encadrement</b>	<b>Nombre d'enquêtés</b>
1	ANACIM	5	2
2	HAALSS	4	2
3	ADS	8	4
4	CSPA <sup>9</sup>	3	2
5	GMI <sup>10</sup>	3	2
6	UEA <sup>11</sup>	6	3
7	CGTA <sup>12</sup>	4	2
8	SSCD <sup>13</sup>	3	1
9	ECA <sup>14</sup>	10	5
10	Air France	4	2
TOTAL ENQUETES		50	25

Soit un total de 50% par structure concernée

**II.2.** Ces techniques consistent à collecter des données de terrain en utilisant divers supports, sans intervenir de manière significative sur le terrain (ou du moins, le plus souvent, en tentant de réduire l'impact de l'observation sur les groupes observés).

Ces techniques sont très variables. Elles peuvent varier suivant le contexte. La croissance des réseaux numériques a notamment

---

<sup>9</sup> Commission spéciale de la police de l'aéroport

<sup>10</sup> Groupement mobil d'intervention

<sup>11</sup> Unité d'escorte des aéronefs

<sup>12</sup> Compagnie de gendarmerie des transports aériens

<sup>13</sup> Sociétés de sûreté et contrôle documents

<sup>14</sup> Exploitants de compagnies aériennes

renforcé les techniques d'observation numérique : forums participatifs Online, Journaux en ligne, etc.

### **II.2.2.LES ENTRETIENS**

Les techniques d'entretien peuvent être dites passives, lorsqu'elles n'ont pas d'influence, ou très peu, sur la situation sociale étudiée.

L'entretien libre ou non-directif : Principalement pour les récits de vie, il n'y a pas ou vraiment peu de questions. Techniquement, on pose une question initiale au sujet, et le laisse s'exprimer sans l'arrêter ou l'orienter par ses propres remarques. Si le sujet ne parvient plus à continuer, il lui reformule alors les derniers propos qu'il a tenus, pour le relancer.

L'entretien directif : Nombreuses questions. Les réponses aux questions posées sont principalement oui/non.

Les résultats obtenus dans les entretiens varient parfois sensiblement suivant que l'on modifie un ou plusieurs de ces paramètres.

### **II.2. LES TECHNIQUES D'ANALYSE DES DONNEES**

Les instruments de collectes que nous avons utilisés nous conduisent à l'utilisation d'un procédé : l'analyse du contenu, qui permet d'identifier les thématiques liées aux sujets et de les analyser. On recherche également à identifier l'idéologie qui soutend la pensée de la personne interrogée. L'analyse des contenus se justifie par le fait que les données collectées ne sont pas toujours parlantes. Il faut les soumettre au questionnement, afin de leur trouver une valeur qui puisse permettre de les exploiter soit en vérifiant les hypothèses, soit en les infirmant.

### **II.4. DIFFICULTES RENCONTREES**

La première difficulté se situe au niveau de la recherche qui connaît quelques limites dues au fait que nous avons interrogé un nombre restreint du personnel, compte tenu du refus de certains

de répondre au questionnaire ; alors que la prise en compte de tous les acteurs aurait permis une étude plus exhaustive.

Nous n'avons pas pu accéder à certaines données chiffrées à cause de la rude concurrence dans le secteur.

### II.3. LA CLARIFICATION DES CONCEPTS

- **Analyse** : D'une manière générale l'analyse revient à faire la décomposition d'un tout dans ses éléments constitutifs et faire ressortir les éventuels limites au bon fonctionnement du système.
- **Acte d'intervention illicite** : Cette appellation couvre la capture ou le détournement d'un aéronef, le sabotage ou simplement une tentative
- **Aéroport international** : Tout aéroport que l'Etat contractant dans le territoire duquel il est situé à désigner comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.
- **Aéronef** : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- **Audit de sûreté** : examen approfondi de l'application de tous les aspects de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.
- **Autorité compétente de sûreté** : autorité désigné par un Etat, au sein de son administration, et chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'application du Programme National de Sûreté de l'aviation civile
- **Certification** : évaluation formelle et confirmation, par l'autorité compétente de la sûreté de l'aviation ou en son nom, qu'une personne possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable tel que défini par l'autorité compétente.

- **Contrôle de sûreté** : mesures établies visant à empêcher l'introduction d'armes , d'explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.
- **Enquête de sûreté** : évaluation des besoins en matière de sûreté, incluant le recensement des points vulnérables pouvant être exploités pour perpétrer un acte d'intervention illicite, et la recommandation de mesures correctrices.
- **Expéditeur connu** :
  - 1- Pour le fret, la personne qui a entrepris à l'origine de faire transporter un bien par avion pour son propre compte et qui traite de manière suivie avec un agent habilité ou un transporteur aérien sur la base des critères énoncés dans la présente annexe.
  - 2- Pour la poste, la personne qui a entrepris à l'origine de faire transporter des envois postaux pour son propre compte et qui traite de manière suivie avec une autorité/ administration postale réglementée. Son rôle c'est la gestion efficiente d'un processus de contrôle nécessaire de nature à accélérer l'acheminement des personnes ou des marchandises et épargner des délais opérationnels évitables.
- **Gestion** : selon « le ROBERT la gestion se rapporte à l'action et à la manière de gérer des ressources qui peuvent être d'ordre matériel, humaine et financier. La gestion peut aussi être définie comme la science des choix qui est donc une constituante vitale de toute organisation quelque soit son activité, sa taille et son objectif. Elle englobe toutes les dimensions de l'organisation. Il s'agit donc d'organiser, de diriger, de promouvoir ou d'animer un secteur en vue d'atteindre des objectifs bien définis.
- **Inspection / filtrage** : une opération préventive effectuée dans le but de détecter des articles prohibés c'est-à-dire une mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue de détecter précisément les armes, les explosifs ou tout autre engin dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite
- **Mesures de sûreté** : « les dispositions prises sur une base légale et /ou réglementaire pour organiser, coordonner, mettre en œuvre, évaluer et contrôler les moyens humains et matériels nécessaires à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite »

- **EDS** (Système de Détection d'Explosifs): Système ou combinaison de différentes technologies capable de détecter et par suite d'indiquer la présence dans un bagage d'une matière explosive, quel que soit le matériau de ce bagage.
- **Fret** : ce sont les marchandises de tout genre (médicaments, halieutiques, appareils, etc.), les journaux et les valises diplomatiques à l'exception des bagages de poste.
- **Poste** : comprend les sacs scellés et transportés par l'administration de la poste quelque soit le contenu
- **Mouvement** : est défini comme tout décollage et atterrissage d'un aéronef à un aéroport aux fins statistique sur le trafic d'aéroport (doc.-OACI 4444)

### II.4. LES DIFFICULTES RENCONTREES

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

La sensibilité du sujet nous a beaucoup restreints dans la mesure où certaines informations ne peuvent pas être connues du public, ce qui nous bloquait nettement dans notre travail. Mais au bout de nos efforts, nous avons pu vous présenter ce travail.

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

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

### **Graphique N° 1 : photographie aérienne de l'AILSS**



Source : enquête 2012

Aux alentours de l'AILSS comme un peu partout à Dakar, la sécurité de l'occupation foncière et immobilière bien que recherchée par les pouvoirs publics et



les personnes morales et physiques connaît des limites d'ordre juridique, institutionnel et d'autres découlant de situation de fait.

Nous avons notés une occupation irrégulière et anarchique des alentours de l'AILSS, ce qui peut poser des contraintes de sécurité. D'après nos informations, 70% des accidents d'aéronefs surviennent aux alentours des aéroports ; ce qui participe à l'installation d'une certaine insécurité à l'occupation foncière et immobilière, en gros ces habitants courent énormément de risques.

De même, les incohérences notées dans l'aménagement de l'espace urbain dues à un non application du PDU<sup>15</sup> ne permet pas aux populations d'accéder à une parcelle viabilisée ou au logement ; ce qui ne permet pas outre mesure d'éliminer efficacement les occupations irrégulières, de l'habitat planifié comme spontané.

### **I.1. L'HISTORIQUE DE L'AEROPORT DE DAKAR:**

Il portait le nom de Dakar-Yoff et est construit à proximité du village de Yoff, aujourd'hui remplacé par celui du premier président du Sénégal Léopold Sédar Senghor. L'AILSS a de nos jours 67ans, situé à 16km du centre de la capitale et couvrant une superficie de 800 hectares, il est la principale porte d'entrée vers le Sénégal. Sa partie sud abrite la base aérienne 160 Dakar-Ouakam de l'armée de l'air Française qui a été fermé en 2011 et une base de l'armée de l'air du Sénégal<sup>16</sup>.

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

Ainsi en 1943, 2000 travailleurs africains encadrés par les ingénieurs français et équipés du matériel prélevé des différents territoires de l'Afrique-Occidentale-Française (AOF), exécutent les terrassements, les ouvrages de drainage et le

---

<sup>15</sup> Programme de développement urbain

<sup>16</sup> Archives du Sénégal bibliothèque universitaire de Dakar

revêtement de la piste Est-Ouest de 2000m de longueur et 60m de largeur. Une deuxième piste sera réaliser en 1944 orientée Nord-Sud d'une longueur de 1530m et de largeur 55m.

Entre temps pour des besoins de guerre, les américains construisent à Bargny sur un terrain à deux pistes qui par la suite s'avère inutilisable, alors ils décident de se joindre à la construction de Yoff qui en fut accéléré et permis dès Juin 1944 le transit de 100 à 120 appareils par jour. De 1944 à 1946, Yoff est simultanément utilisé avec Ouakam, c'est le 1<sup>er</sup> Mai 1947 que Yoff sera définitivement rendu aux autorités françaises qui mettent tout en œuvre pour en faire un aéroport commercial.

La piste Nord-Sud sera rallongée de 500m en 1949 et les baraquements militaires aménagés en aérogare font place petit à petit à l'aéroport actuel qui sera inauguré le 17 Septembre 1949. Le 21 Octobre 1952, les 1<sup>er</sup> avions à réaction atterrissent sur la piste Est-Ouest prolongé de 200m, ensuite rallongée de 2400m et l'aéroport est désormais capable de recevoir tous les avions commerciaux en service.

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

En 1974 la piste sera encore rallongé de 650m en vue de recevoir des avions de types Boeing 747 et c'est en 1976 que la clôture de sécurité de l'ensemble du périmètre aéroportuaire d'une longueur de 1600m a été édifié<sup>17</sup>. Elle est équipée d'un retour défensif et d'une haie cactus pour un renforcement de la sécurité ainsi que d'un chemin de ronde pour la surveillance de ce périmètre à 5heures de vol de Paris et 8heures de New York', l'AILSS est le 1<sup>er</sup> aéroport de l'UEMOA en trafic passager, le 3<sup>e</sup> de la CEDEAO, 8<sup>e</sup> de l'Afrique devancé par Johannesburg et les aéroports du Maghreb.

## **I.2. LE CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE D'AVIATION CIVILE**

---

<sup>17</sup> Voir annexe2

Dans cette partie, nous présenterons d'une part, les conventions et organes qui régulent le transport aérien.

### **I.2.1. LA CONVENTION DE CHICAGO**

En 1944, il y'a eu la signature de la Convention de Chicago relative à l'Aviation Civile Internationale. Cette Convention organise le développement de l'aviation civile internationale. Elle a également été modifiée par le Conseil de l'Organisation Internationale pour rendre obligatoire, depuis novembre 2003, les dispositifs de fermeture de la cabine de pilotage, ultimes barrières contre la menace d'agression de l'équipage et de prise de possession de l'aéronef par des terroristes.

### **I.2.2. LA CONVENTION DE TOKYO**

Elle est relative aux infractions et à certains autres actes survenant a bord d'aéronefs qui sont en vol

- la sécurité de l'aéronef
- la sécurité des personnes et des biens
- le bon ordre et la discipline ou infractions pénales

Sa compétence s'étend de l'état d'immatriculation à l'état d'atterrissage de l'aéronef si la sécurité du dit Etat est menacée, ou si l'acte de terrorisme est commis par ou contre un ressortissant dudit Etat.

Seulement cette compétence ne concerne pas les aéronefs militaires, de la douane ou de la police.

La convention de Tokyo donne pouvoir au commandant de bord de retenir ou de débarquer le passager, de le remettre aux autorités compétentes

### **I.2.3. LA CONVENTION DE LA HAYE**

Elle est pour la répression de la capture illicite d'aéronef au sol et définit les infractions de capture illicite. Elle donne également obligation aux Etats ratifiant de réprimer l'infraction par des peines sévères, d'extrader ou de poursuivre sans exception le passager.

### **I.2.4. LA CONVENTION DE MONTREAL**

Elle concerne la répression d'AII met en clair le concept d'infraction dans l'aviation civile qui peut être défini de la sorte : la destruction des installations de la navigation aérienne pouvant compromettre la sécurité de l'aviation civile, la communication d'une fausse information, le placement d'un engin pouvant compromettre la sécurité de l'aviation civile pour ne citer que cela. Cette convention permet également aux Etats d'étendre leur compétence au delà de l'Etat d'immatriculation, de poursuivre ou d'extrader sans exception et de réprimer l'infraction par des peines sévères mais également de prendre toutes les mesures pratiques afin de prévenir ces infractions, de restituer le contrôle au commandant de bord légitime et rendre compte des incidents à l'OACI à chaque fois.

### **I.2.5. LA CONVENTION SUR LE MARQUAGE DES EXPLOSIFS**

Cette convention exige à l'Etat producteur d'interdire la fabrication d'explosifs non marqués c'est-à-dire non identifiable, Aussi à tout Etat partie à la convention d'interdire la circulation d'explosifs non marqués sur son territoire, à défaut d'avoir un contrôle strict et effectif sur la détention et les échanges des explosifs non marqués qui ont été introduits sur son territoire afin d'empêcher le détournement ou l'utilisation des stocks existants contre l'aviation civile internationale. Elle permet également l'introduction d'agent de marquage dans les explosifs plastiques pendant la fabrication, de contrôler la fabrication et le mouvement des explosifs non marqués au sein du territoire mais également exige à l'état contractant de créer une commission technique chargée de la recherche et du développement afin d'être au courant des changements qui peuvent survenir dans l'évolution technique dans la fabrication des explosifs. Elle donne également la possibilité de se débarrasser des explosifs par la consommation ou la destruction légitime, concerne les stocks existants d'explosifs non marqués détenus par les autorités exerçant des fonctions militaires ou de police. Tout Etat partie doit veiller à ce que ces stocks soient détruits ou utilisés à des fins contraires aux AII, c'est à dire rendus définitivement inoffensifs.

### **I.2.6. LE PROTOCOLE DE MONTREAL**

Définit les infractions additionnelles telles que la violence à l'encontre d'une personne, d'un aéroport, la destruction ou l'endommagement des installations d'un

aéroport ou d'un aéroport non en service et aussi la perturbation des services de l'aéroport.

En fait ce protocole vient compléter et consolider la convention de Montréal que nous avons vu en dessus.

### **I.2.7. LE REGLEMENT 11 DE L'UEMOA**

Il est d'ordre régional, celui du 16 septembre 2005 relatif à la sûreté de l'aviation civile et sa seconde édition élaborée fin 2011 et ainsi appliquée en 2011 permet l'harmonisation et le développement des systèmes de sûreté existants dans les aéroports Internationaux situés sur les territoires des Etats membres de l'Union, mais aussi et surtout adapter les mesures de sûreté au contexte des pays membres de l'UEMOA, sachant que chaque aéroport a sa spécificité.

Il a pour objet donc d'assurer la sécurité des passagers, équipements, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre les AII des Etats membres.

A cet effet, le règlement édicte des mesures de sûreté visant les conditions de mise en œuvre, mais également qu'il fournit une base commune pour l'interprétation et l'application des dispositions pertinentes de la convention de Chicago et notamment de son Annexe 17

### **I.2.7. LA LEGISLATION NATIONALE EN SURETE DE L'AVIATION**

Elle sert à introduire les dispositifs des conventions internationales ratifiées par l'Etat dans le droit criminel de l'Etat. Mais aussi, elle est nécessaire pour poser le fondement juridique et l'autorité du programme national AVSEC de l'Etat. Elle traite des extraditions, du droit criminel, des infractions et des responsabilités.

Nous avons les lois, les décrets les arrêtés les décisions qui sont les suivants:

#### **LOIS**

- Loi 02-31 du 24 décembre 2002 instituant le code de l'aviation civile.  
(Prévoir un livre sur la sûreté)
- Loi 87-47 du 28 décembre 1987 instituant le code des douanes.
- Code Pénal.
- Code de Procédure Pénale.

## **DECRETS**

- Décret 88-08 du 26 août 1988 concernant la Police de circulation dans l'enceinte de l'aéroport de Dakar.
- Décret 88-1256 du 08 septembre 1988 définissant les conditions d'accès à l'aéroport de Dakar.
- Décret 99-1172 du 03 décembre créant le programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC)
- Décret 01-743 du 01 octobre 2001 créant la Haute Autorité de l'Aéroport Léopold Sédar Senghor (HAALSS)
- Décret 03-384 du 28 mai 2003 concernant l'organisation et le fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM)
- Décret 04-1678 du 31 décembre 2004 concernant les redevances de l'ANACIM

## **ARRETES**

- Arrêté interministériel 01-776 du 20 février 2001 approuvant le PNSAC
- Arrêté 02-5683 du 02 février 2002 abrogeant et remplaçant l'arrêté 01-709 concernant l'organisation de la HAALSS
- Arrêté 4102/MIET/DAC/J DES 24 2002 portant habilitations des agents de la DAC à constater les infractions au Code de l'Aviation Civile et à ses règlements d'application
- Arrêté 9414/MIET/CAB du 08 décembre 2003 abrogeant et remplaçant l'arrêté n° 9737/DGT/DAC/DLAF du 14 août 1989 et portant création d'un comité consultatif mixte de sûreté et de la facilitation de l'aéroport LSS.

## **DECISIONS**

- Décision 04-178/MIET/AANACS/DTAET du 29 janvier 2004 portant nomination des inspecteurs de la sûreté et de la sécurité des vols à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile
- Décision 08-294 du 22 septembre 2008 et 08-1099 du 08 octobre 2008 portant sur les amendements du PNSAC.

- Décision 08-292 du 22 septembre 2008 instituant le Programme National de Formation à la Sûreté de l'Aviation.
- Décision 08-293 du 22 septembre 2008 instituant le contrôle de la qualité de la sûreté de l'Aviation Civile.
- Programme Sûreté de l'Aéroport LSS : décision 03-564 du 14 avril 2003 concernant son adoption.
- Décision 08-1025 du 18 septembre 2008 pour approbation du Programme Local de Formation HAALSS.
- Décision 10-1774 du 20 décembre 2010 pour approbation du Plan d'Urgence de l'Aéroport.

### **I.3. LES ORGANISMES DE REGULATION DU TRANSPORT AERIEN**

#### **I.3.1. L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI)**

En 1944, il y a eu la création provisoire de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. C'est en 1947 que la création de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) fut officielle. Elle a été instituée par la convention de Chicago, plus précisément dans son Article 43. Cette Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

- assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile Internationale dans le monde entier;
- encourager les techniques de conception et d'exploitation des Aéronefs à des fins pacifiques;
- encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile Internationale;
- répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;

- assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;
- éviter la discrimination entre États contractants;
- promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;
- promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

La Quintessence du Décret d'application du Nouveau Code de l'Aviation Civile du Sénégal. La loi n° 2002 - 31 du 24 décembre 2002 portant Code de l'Aviation Civile définit les documents, les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement de l'Aviation Civile et énonce les exigences en matière de sûreté aérienne visant à prévenir les accidents d'aviation. Aussi prévoit-elle que certaines matières soient réglementées par décret.

A ce titre, conformément aux normes et pratiques recommandations de la Convention de Chicago, les autorités publiques se sont fixé deux objectifs : l'adoption de textes portant application du code de l'Aviation Civile et relativement à la sûreté aérienne ; la certification de notre système d'aviation civile par les autorités américaines de l'aviation civile (FAA) pour l'obtention de la « catégorie 1 »<sup>18</sup>

Aussi, l'objet du décret de la sécurité de la navigation aérienne d'application, qui est le décret d'application du Code de l'aviation civile, est-il : de réglementer le secteur de l'Aviation Civile au Sénégal ; de satisfaire aux exigences en matière de sûreté aérienne au plan international ; de veiller au respect des conditions techniques d'exploitation des transports aériens et des Aéroports.

Ainsi, dans son paragraphe premier portant sur les Dispositions générales, en son Article premier, les conditions en matière de sécurité aérienne sont fixées par le présent décret. A cet effet les états sont soumis aux dispositions du présent décret.

### **I.3.2. L'INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA)**

---

<sup>18</sup> Catégorie qui permet aux équipages des compagnies Sénégalaises d'exploiter le ciel Américain



Fondée à la Havane à Cuba en 1945, l'Association Internationale du Transport Aérien, IATA en anglais, est une organisation commerciale internationale de sociétés de transport aérien dont le siège se trouve à Montréal. Depuis 2006, cette association regroupait plus de 260 compagnies aériennes, ce qui représentait 95% du trafic mondial.

L'IATA attribue des codes de trois lettres aux aéroports et les codes de deux lettres aux compagnies aériennes dans le monde entier. Elle est une référence globalement reconnue par les compagnies aériennes qui transportent des marchandises dangereuses, car, elle établit des règlements pour les expéditions des marchandises dangereuses et publie le Manuel IATA de règlement d'articles dangereux.

La certification des aérodromes et des exploitants de services aériens tels que l'agrément et le permis d'exploitation aérienne, l'immatriculation des aéronefs, la navigabilité des aéronefs et la circulation aérienne, les procédures applicables aux services de navigation aérienne, la licence du personnel navigant en vol et au sol, les conditions d'exploitation notamment les opérations aériennes, le travail aérien, les instruments et équipements de bord, les organismes de formation aéronautique.

Les télécommunications aéronautiques, l'assistance aéronautique, les cartes et services aéronautiques, la délivrance de cartes et services d'information aéronautique, l'assistance météorologique, l'adoption et le contrôle des unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol. Les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, les recherches et sauvetages. La protection de l'environnement.

Il revient au Ministre chargé des Transports Aériens de fixer par arrêté les conditions régissant ces différentes prérogatives aéronautiques. Mais aujourd'hui, force est de constater que le secteur "commence à bouger" depuis la création de la Haute Autorité de l'Aéroport International Léopold Sédar Senghor (HAALSS) en 2001 et la mise en place de la Loi 31-2002 du 12 décembre 2002 portant Code de l'Aviation Civile Nationale. Mieux, la restructuration de la Direction de l'Aviation Civile a abouti à un Décret pris en avril 2003 relatif à la création de l'ANACIM qui est une avancée significative dans le processus de renforcer nos outils institutionnels pour faire face aux enjeux actuels de l'aviation civile internationale.

Actuellement alors, l'obtention de la catégorie 1 souhaitée par le Gouvernement du Sénégal pour son administration de l'aviation civile, reste une priorité pour l'ensemble des responsables et acteurs du secteur aéroportuaire que sont, en plus de l'ANACIM (nouvelle dénomination de l'ANACS), la HAALSS, l'ADS, la Représentation de l'ASECNA au Sénégal.

Ces acteurs travaillent depuis à se doter de compétence et d'expertise de qualité en matière d'aviation civile, à bien se structurer en conséquence et à disposer des moyens nécessaires pour assurer ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté.

Aussi tous les acteurs aéroportuaires s'accordent sur la nécessité de travailler en synergie et en complémentarité afin que le Sénégal puisse prétendre à la classification en catégorie 1 délivrée par l'administration fédérale américaine de l'aviation civile aux pays dont l'administration de l'aviation civile répond aux normes de l'OACI. A cet effet, "la catégorie 1 permet aux équipages des compagnies sénégalaises d'exploiter le ciel américain".

D'ailleurs, la réforme du secteur du transport aérien sénégalais traduit la volonté du Sénégal d'améliorer la productivité et la rentabilité de ce secteur en vue de renforcer son incidence sur l'économie nationale et particulièrement dans les secteurs porteurs du tourisme et du commerce. Cette réforme s'est réalisée via un de ses projets phares : la deuxième phase du Programme Sectoriel des Transports (PST2) dont le principal bailleur est la Banque Mondiale.

Les principales composantes de cette réforme ont porté sur l'actualisation du cadre juridique et réglementaire de l'aviation civile par l'élaboration d'une nouvelle loi portant Code l'aviation civile (Loi 31-2002 du 12 décembre 2002), l'élaboration de nouveaux règlements techniques et économiques d'application du nouveau code, adoptés par les professionnels et acteurs du secteur lors des journées de validation tenues en août 2003.

Il s'y ajoute la restructuration de la Direction de l'aviation civile et la création de l'ANACIM dotée de l'autonomie financière et de gestion (entité créée en avril 2003 suite à un décret), le renforcement des capacités de l'ANACIM par le développement des ressources humaines de qualité, compétentes et performantes, et le financement adapté des structures du secteur.

Par ailleurs, si dans l'enceinte de l'aéroport, il semble ne pas y avoir de problèmes majeurs, tel n'est pas le cas aux alentours et sur les espaces attenants à l'aéroport. En effet, il se passe que les autorités aéroportuaires doivent faire face aujourd'hui à un phénomène urbain sans précédent matérialisé par une prolifération de l'habitat planifié comme spontané dans des zones de sécurité réservées aux emprises radioélectriques, acoustiques et autres emplacements d'appareillage de navigation aérienne, un adossement de constructions mitoyennes à l'aéroport et des installations le long du mur de clôture de l'aéroport et d'anciens bâtiments aéroportuaires reconvertis à un usage d'habitat...

Cette implantation d'habitations entraîne non seulement des problèmes de sécurité dans et aux abords de l'aéroport, mais il y a l'émergence dans le sillage de cette forte présence humaine de nouvelles problématiques de l'exploitation aéroportuaire et à la navigation aérienne : il s'agit des déchets liquides et solides qui attirent les oiseaux. Ceux-ci constituent dans le jargon aéronautique le risque aviaire qui est une cause des plus redoutées d'accidents d'aéronefs.

Aussi, ce mal trouve sa racine dans la croissance urbaine effrénée aux alentours de l'aéroport comme l'indique la carte suivante qui montre une spatialisation de l'interférence entre des communes d'arrondissement qui sont des établissements humains à forte densité humaine et d'importants paramètres aéroportuaires et aéronautiques de l'AILSS que sont les zones de servitudes radioélectriques, les zones de dégagements et les zones de servitudes acoustiques.

#### **I.4. L'ORGANISATION DE L'AEROPORT LEOPOLD SEDAR SENGHOR**

Déjà, en début 2002, un audit de la Direction de l'Aviation Civile a été réalisé afin de monter un nouveau système de gestion, moins tributaire de l'ASECNA. Ce qui devrait alors déboucher sur l'élaboration d'un nouveau Code de l'Aviation Civile au remplacement de la direction(DAC), par une agence nationale de l'aviation civile, une structure totalement autonome, tant dans son fonctionnement que dans sa gestion financière, et qui devait voir ses pouvoirs renforcés, notamment dans le domaine de la surveillance des compagnies.

Des mesures d'accompagnement ont été prévues dans le cadre de cette réforme. Il s'agit de l'élaboration des manuels techniques des inspecteurs de la sécurité du transport aérien, des standards de recrutement, de formation et des procédures de

qualification des inspecteurs de la sécurité du transport aérien. Entre dans le cadre de ces mesures, l'ensemble des procédures relatives à la délivrance des licences du personnel aéronautique (pilotes, personnel affecté à l'entretien et à la maintenance des avions, hôtesses de l'air et stewards, contrôleurs de la circulation aérienne...).

Ce faisant, la création d'une telle administration autonome de l'aviation civile devrait être une innovation qui traduirait la préoccupation actuelle des Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) qui, au titre de l'amélioration des systèmes de transport aérien, aurait recommandé l'attribution d'un système juridique approprié et une autonomie financière et de gestion aux structures nationales chargées de l'Aviation civile.

Cependant, selon une dépêche du quotidien sénégalais "Wal fadjri" du 03 juin 2004, la Banque Mondiale s'inquiétait de la gestion du secteur de l'aviation civile nationale du fait des lenteurs enregistrées dans la mise en œuvre de la réforme dans ce domaine. Et ce, malgré que l'administration de l'aviation civile soit classée aujourd'hui en catégorie 2, qu'elle soit conforme aux normes de sûreté de l'OACI, qu'elle ait reçu la certification de la FAA (Administration Américaine de l'Aviation Civile) et qu'elle ait même reçu des missions d'audit de l'OACI suite à la mise en place de normes de sûreté plus restrictives au niveau continental. En effet, la création de l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie du Sénégal (ANACIM), devrait permettre le passage de l'administration de l'aviation civile de la catégorie 2 à la catégorie 1 selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

### **I.5. LES INSTALLATIONS AEROPORTUAIRES ET SES DEPENDANTS**

En ce qui concerne les équipements au niveau des terminaux, nous avons l'aérogare passagers avec :

- Zone Police : Pif (point d'inspection filtrage) 3 positions complètes (RX, portique, moniteur, magnétomètre); cameras de surveillances
- Salle transit : Pif RX<sup>19</sup>, portique, moniteur, magnétomètre
- Zone arrivée : 2 RX et moniteur
- Sous sol : 2 EDS (A et B); un RX hors gabarit et un moniteur

---

<sup>19</sup> Rayon x

- L'explosif Détection System (EDS) pour le contrôle des bagages de soute,
- Un appareil portatif de détection d'explosifs et de stupéfiants (y compris les traces de poussières d'explosifs),
- Un portique appelé SENTINEL II capable de détecter les traces d'explosifs et de stupéfiants sur les passagers,
- Deux (02) scanners pour l'inspection filtrage du fret aérien,
- Des chiens renifleurs d'explosifs,
- Du matériel roulant (deux véhicules 4x4 et deux quads) pour l'escorte des aéronefs et les patrouilles dans les aires de mouvement.
- Au salon d'honneur : RX, moniteur, magnétomètre, caméras de surveillance pour le PIF
- Au Pavillon présidentiel : RX, moniteurs et magnétomètre
- Aérogare pèlerin : RX, portique, magnétomètre, moniteur.

Les problèmes d'environnement et de développement durable sont assez préoccupants au niveau des alentours de l'AILSS. Du fait de sa position de presqu'île, la zone est confrontée à une érosion côtière qui frappe notamment Yoff, Ngor, Ouakam et les Almadies. En effet, ces bandes de terre de l'extrême Ouest de la presqu'île du Cap-Vert ont pour la plupart des pointes et prolongements très avancés dans l'Océan atlantique qui souffrent de phénomènes naturels tels que l'avancée de la mer est accentuée par l'action de l'homme qui organise une extraction frauduleuse et un prélèvement clandestin du sable marin ; d'ailleurs, les cordons dunaires littoraux ont complètement disparu de la localité.

S'agissant de la pollution sonore, « le bruit est un phénomène acoustique produisant une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante » (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit). Aussi, si le phénomène physique est relativement facile à mesurer, son aspect psychoaffectif et physiologique est-il difficilement quantifiable de façon objective.

Ainsi, le développement du trafic aérien que n'a pas cessé de connaître l'AILSS a fini d'exposer, de façon aiguë et chronique, les populations résidentes et riveraines aux agressions acoustiques. De plus, les constructions et autres bâtiments portent des fissures qui sont en partie les stigmates manifestes des vibrations des aéronefs.

En outre, l'explosion urbaine que connaît Dakar, et plus particulièrement cette zone, fait qu'il y a un crucial et récurrent problème foncier qui malheureusement s'accroît davantage d'année en année. Autant l'habitat dit planifié souffre d'irrégularités et d'illégalités foncières, autant l'habitat spontané se développe vertigineusement du fait d'une absence de maîtrise de la planification spatiale et de la gestion urbaine.

Le corollaire à cela est manifeste dans le secteur de l'assainissement. En effet, si le réseau d'égout existant dans les anciennes cités est aujourd'hui rattrapé d'une vétusté, les communes d'arrondissement épousant les villages traditionnels de Yoff, Ngor et Ouakam ne disposent pas de système d'assainissement performant et normé, ni de système de gestion des déchets solides efficace.

Les dépôts incontrôlés de déchets se multiplient et s'amoncellent à la plage, dans les coins de rues, le long des axes routiers, et surtout aux alentours immédiats de l'aéroport ; d'où la survenance d'une nouvelle problématique socio-environnementale : le risque aviaire auquel les autorités aéroportuaires sont aujourd'hui appelées à faire face pour sécuriser la navigation aérienne, et ce dans un nouveau contexte politique et institutionnel marqué par une pluralité d'acteurs.

Après les indépendances l'aéroport de Dakar a été confié à l'Asecna pour sa gestion commerciale et technique. En 1992, un contrat particulier (l'article 10 de la convention) a été introduit pour laisser au Sénégal la gestion commerciale et à l'Asecna la gestion technique.

## **CHAPITRE II : LES MISSIONS DEVOLUES AUX ACTEURS INTERVENANTS**

Il y a une multitude d'acteurs intervenants dans le secteur de la sûreté à l'AILSS bien connu du public comme l'ANACIM, la HAALSS et les ADS, mais les services de l'ordre y jouent un rôle capital ; nous avons la police, la gendarmerie et la douane qui effectuent les contrôles de sûreté. Ils évaluent la performance du service de sûreté ou assistent aux tests en situation opérationnelle. Ils peuvent aussi établir des constats de manquements aux règlements.

### **II.1. L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE (ANACIM)**

Nommé Direction de l'Aviation Civile (DAC) avant 2004, elle est l'autorité compétente. Elle a une fonction administrative autonome, créée par la loi 2002 du 24 décembre 2004 et s'appelé ANACS jusqu'en 2011 (Agence Nationale de l'Aviation Civile). Le 28 juillet 2011 elle est fusionnée avec l'agence de météorologie et porte le nom de l'ANACIM qui est placée sous autorité hiérarchique du ministre chargé de l'aviation civile à la suite de recommandations de l'OACI qui était de créer un statut approprié aux administrations nationales de l'aviation civile, de sorte à leur permettre

d'assurer de manière adéquate leur mission de supervision de la sûreté de l'aviation civile à Dakar ; mais aussi des directives de l'UEMOA allant dans ce sens. En effet elle a une mission régaliennne c'est-à-dire qu'elle doit :

- Exécuter la politique de l'Etat du Sénégal dans ce secteur
- Promouvoir l'aviation civile au Sénégal
- Négocier des accords internationaux dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'Etat du Sénégal
- élaborer une réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes de l'OACI
- mettre à la disposition de tous les autres acteurs intervenants des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile pour leur application (PNSAC<sup>20</sup>) élaboré selon les normes de l'OACI
- contrôler l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signés et ratifiés par le Sénégal
- Gérer le portefeuille des droits de trafic issus des accords signés par l'état
- contrôler toutes les activités pouvant concourir au développement de l'aviation civile. A ce titre, elle a aussi pour rôle la gestion de qualité en procédant aux inspections, aux enquêtes et aux audits pour une bonne suivie des programmes de sûreté garantissant ainsi l'efficacité de ce programme.

En effet l'ANACIM doit réévaluer constamment le niveau de la menace contre les opérations d'aviation civile à l'intérieur du territoire et ajuster en conséquence les éléments pertinents de son Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile. Elle doit aussi élaborer et de mettre en œuvre un Programme National de Contrôle de la Qualité afin de s'assurer de l'efficacité du PNSAC PNFSA<sup>21</sup>

Ceci dans le but de recenser les besoins de sûreté et pour procéder à des inspections de la mise en œuvre et de test des contrôles de sûreté afin de s'assurer de l'efficacité de son Programme National de Sûreté de l'aviation

---

<sup>20</sup> Programme National De Sûreté de l'Aviation Civile

<sup>21</sup> Programme National du Fret de l'Aviation Civile



civile, et que ces procédures sont adoptées conformément à la procédure prévue dans le règlement. Décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM).

## **II.2. L'AGENCE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE EN AFRIQUE ET MADAGASCAR (ASECNA)**

L'ASECNA a été créé en 1959 par une convention signée à Saint-Louis (Sénégal), remplacé par la convention signée à Dakar le 15 octobre 1974. Elle gère un espace aérien de 16 100 000 km<sup>2</sup> réparti en 6 régions d'informations de vol Antananarivo, Brazzaville, Dakar, Océanique, Dakar, Terrestre, Niamey et Ndjamena. L'ASECNA assure : le contrôle de la circulation aérienne, le guidage des avions, la transmission des messages techniques et de trafic, l'information de vol, ainsi que le recueil des données et enfin la prévision et la transmission des informations météorologiques.

Elle supervise également 27 aéroports internationaux et 76 aéroports nationaux et régionaux situés sur le territoire de ses membres. Il s'agit principalement du Bénin, du Faso, du Cameroun, de la Centrafrique, des Comores, de la Côte d'Ivoire, de la France, du Gabon, de la Guinée Bissau, de la Guinée équatoriale, de Madagascar, du Mali, de la Mauritanie, du Niger, de la République du Congo, du Sénégal, du Tchad, et du Togo.

## **II.3. LA HAUTE AUTORITE DE L'AEROPORT LEOPOLD SEDAR SENGHOR (H.A.A.L.S.S)**

Elle est une structure administrative créée par décret présidentiel en octobre 2001. Elle est rattachée au premier Ministre et est placée sous tutelle technique du Ministre chargé de l'aviation civile. Elle a pour mission d'assurer la sûreté des biens et des passagers dans l'enceinte de la zone aéroportuaire de Dakar.

Les domaines d'intervention de la HAALSS sont:

- la mise à jour d'un programme de sûreté de l'aéroport (PSA)
- la confection et de la délivrance des badges
- l'inspection/filtrage des bagages de soute et du fret
- la formation du personnel responsable et agents de sûreté

- la sensibilisation des usagers de l'aéroport en sûreté de l'aviation civile sur tous les problèmes de la sûreté de l'aviation civile
- la définition des moyens d'intervention appropriés à mettre en place en cas de menace
- la formulation de recommandations en matière de sûreté à prendre en compte dans le plan d'aménagement et des installations aéroportuaires
- le contrôle d'accès et de la circulation des personnes et des biens à l'intérieur des zones réservés de l'aéroport.
- la réalisation de toutes les enquêtes, inspections et vérifications relatives aux problèmes de la sûreté de l'aéroport
- le suivi de l'application des recommandations issues des réunions des comités de sûreté et des organismes en matière de contrôle de la sûreté
- la mise en application des normes et pratiques recommandés par l'OACI et établies par l'ANACIM.

Il existe une norme dans le règlement 11 de l'UEMOA qui exige à chaque Etat membre d'assurer à l'autorité compétente désignée les moyens financiers, matériels et humains nécessaires à la réalisation des objectifs définis dans son Programme National de Sûreté et donc la HAALSS puisent ses ressources des redevances de sûreté versés par les compagnies et prélevés sur chaque billet de transport ainsi que des ressources mises à sa disposition par les partenaires au développement en vertu d'accords conclus avec le gouvernement du Sénégal.

#### **II.4. LES AEROPORTS DU SENEGAL (A.D.S)**

Elle doit prendre en compte les besoins en sûreté dans la conception et la construction de nouvelles installations ainsi que les modifications apportées aux installations existantes. Elle est en cheval entre la HAALSS et l'ANACIM et a pour mission :

- De s'occuper de la maintenance, de l'entretien des équipements
- de gérer le domaine commercial de l'aéroport de Dakar
- gérer les infrastructures c'est-à-dire les installations
- protéger la centrale électrique

#### **II.5. LE COMMISSARIAT SPECIAL DE LA POLICE DE L'AEROPORT**

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

#### **II.6. LE GROUPEMENT MOBILE D'INTERVENTION (G.M.I) ET L'UNITE D'ESCORTE DES AERONEFS**

Ils sont rattachés à la haute autorité de l'aéroport et se charge :

- de contrôler l'accès aux zones d'enregistrement, de tri et litige bagages
- de contrôler l'accès à la zone « Arrivée ».
- d'escorter les aéronefs jusqu'à leur décollage pour empêcher toute intrusion dans les cavités des trains d'atterrissage ou tout autre acte de malveillance pouvant nuire à l'aviation civile.
- D'effectuer des patrouilles de sûreté dans les secteurs sensibles de l'aéroport au moyen de véhicules.

#### **II.7. LA DOUANE DE L'Aéroport International Léopold Sédar Senghor**

Elle a pour mission :

- Le contrôle les marchandises et les bagages des passagers au départ comme à l'arrivée
- Le contrôle la régularité des importations et des exportations ainsi que les transports de moyens de paiement.
- L'inspection /filtrage du fret en collaboration avec la HAALSS

#### **II.8. LES EXPLOITANTS DE COMPAGNIES AERIENNES**

Les exploitants d'aéronefs fournissant des services au départ de ces aéroports et donc doivent s'assurer de :

- mettre en œuvre et maintenir des programmes de sûreté (PS) respectifs répondant aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile déjà mis en place par la HAALSS

- s'assurer de la bonne marche de son programme de sûreté pour les procédures et pratiques à suivre. Ce PS est soumis à l'approbation de l'ANACIM qui en assure par la suite son contrôle.

#### **II.9. LE GROUPEMENT OPERATIONNEL DE L'ARMEE DE L'AIR.**

Ils participent à la protection de l'aviation civile contre les actes illicites à l'aéroport de Dakar, ils sont installés à Ouakam précisément au camp Lemonnier. Ils apportent leur concours dans la détection et l'enlèvement d'engins explosifs mais aussi dans l'intervention de l'armée sur l'aéroport.

#### **II.10. LA COMPAGNIE DE GENDARMERIE DES TRANSPORTS AERIENS (C.G.T.A)**

Elle protège les entrées principales de l'aéroport de Dakar de même que le pavillon présidentiel, le salon d'honneur, le hangar de l'avion présidentiel, les arrivées et départs coté piste, les pistes d'atterrissage et de décollage, les airs de mouvement, la centrale électrique, le bloc technique, la tour de contrôle et la zone fret.

#### **II.11. LES SOCIETES DE SURETE ET DE CONTROLE DOCUMENTAIRE**

Elles sont agréées par l'agence nationale de l'aviation civile du Sénégal après avoir satisfait aux formalités administratives. Elles se chargent donc du contrôle des documents de voyage avant l'accès des passagers aux comptoirs d'enregistrement, de la surveillance des bagages enregistrés et du fret après inspection filtrage et de leur escorte jusqu'aux aéronefs pour chargement ainsi que l'escorte des bagages à partir de l'aéronef jusqu'aux tapis de la zone de livraison des bagages, etc.

### **CHAPITRE III. LES MESURES DE SURETE A L'AILSS**

Ces mesures de sûreté sont assez nombreuses mais les plus importantes sont l'inspection/filtrage et les contrôles d'accès, elles servent à protéger le transport aérien contre l'accident, le sabotage, l'attentat, l'agression, le détournement, les actes d'intervention illicites qui ont bousculé le monde aérien d'une façon inquiétante depuis<sup>22</sup>. Les agents de sûreté qui effectuent ces contrôles, travaillent à l'aide des PEN<sup>23</sup> mis à leur disposition par l'autorité compétente. Chaque Etat contractant doit prendre des mesures afin de s'adapter aux normes internationales.

Ces mesures jouent un rôle important dans la chaîne de sûreté, elles sont faites selon certains moyens mis en œuvre tels que les équipements de détection radioscopique ou d'explosifs, par une fouille, par une chambre de simulation des conditions de vol, par des systèmes infrarouges conventionnels, des palpations ou une combinaison de ces moyens.

Elles ont généralement lieu à l'entrée de la zone de sûreté à accès réglementé. Notons qu'il y a une différence de perception entre l'inspection/filtrage des bagages de cabine, de soute, du fret et des bagages à l'arrivée. Cette principale mission trouve son origine dans les normes et pratiques recommandées de

---

<sup>22</sup> Voir Annexe1

<sup>23</sup> Les procédures d'exploitation normalisées

l'annexe 17 de l'OACI<sup>24</sup>, des plans nationaux de sûreté ou des plans de sûreté des aéroports.

Les personnes en charge du contrôle d'inspection / filtrage sont des agents de l'état (HAALSS, police, douane). Cependant pour le contrôle des documents, nous avons les délégués des compagnies aériennes en matière de sûreté qui effectuent ces mesures de sûreté, ces derniers évoluent donc dans le privé (EAS<sup>25</sup>, SICASS<sup>26</sup>, ARMANTE International). Ils sont tenus:

- de réaliser les contrôles conformément à la réglementation en vigueur
- de suivre des formations initiales et continues et des entraînements périodiques
- procéder à des tests de performance en situation opérationnelle, d'appliquer un programme de sûreté et un programme d'assurance qualité.

Il faut nécessairement des équipements adaptés et normalisés pour la mise en œuvre de ces mesures et également un personnel bien formé d'où la nécessité de la formation continue du personnel.

### **III.1.INSPECTION/FILTRAGE**

Cette expression revient toujours dans le long de notre étude, ceci confirme tout simplement qu'il est indispensable dans l'application des mesures de sûreté.<sup>27</sup>

#### **III.1.1.INSPECTION/ FILTRAGE DES PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES**

##### **III.1.1.1. PASSAGERS ET BAGAGES DE CABINE**

Pour les bagages de cabine : l'opération vise à détecter des articles interdits tels que les armes à feu, les couteaux et instruments tranchants, les instruments contondants, les explosifs, munitions, liquides inflammables (aérosols, laque),

---

<sup>24</sup> Doc 8973 de l'Annexe 17,9<sup>e</sup> édition

<sup>25</sup> Experts Associés Sûreté

<sup>26</sup> Société Internationale de Contrôle Aéroportuaire et de Service de Sûreté

<sup>27</sup> Voir Annexe1

les articles neutralisants et incapacitants, en gros tous articles pouvant être utilisés comme une arme lors du vol et perturber ce dernier.

Il existe des normes de contrôle de sûreté qui stipule que tous les passagers ainsi que leurs bagages doivent faire l'objet d'une inspection/filtrage avant d'être autorisés à accéder à l'aéronef. Et pour ce faire, nous avons le contrôle des passagers qui se passe à des endroits différents selon qu'il s'agit de passagers au départ ou de passagers en transit :

- Pour les passagers en partance, le contrôle se fait après l'enregistrement, avant la salle d'embarquement.
- Pour les passagers en transit, l'identification se fait au niveau de la porte donnant à la salle de transit.

L'inspection/filtrage consiste à vérifier si le passager n'a pas sur lui, ou son bagage à cabine un EEI<sup>28</sup> ou des articles interdits dans ses bagages à main, elle est faite par les agents du Commissariat de la Police Spéciale de l'Aéroport qui est l'autorité chargée de la mise en œuvre des normes relatives au contrôle de sûreté des passagers et de tous leurs bagages à main, tous les passagers doivent faire l'objet d'une inspection /filtrage avant d'être autorisés à accéder à bord d'un aéronef ou à une zone stérile.

Ce contrôle se fait au moyen de machines à radioscopie, de portiques de détection de métaux, de magnétomètres et au besoin de fouille corporelle ou une combinaison de ces deux méthodes selon les circonstances mais aussi la disponibilité de matériels adéquats et du personnel qualifié est nécessaire. Ce qui pose en général des problèmes c'est le manque d'effectifs pour certains vols comme le Corsair qui draine plus de 400 passagers<sup>29</sup>, ce qui fait que les agents sont parfois hyper débordés, donc peuvent mal effectuer ce contrôle. Notons aussi le manque de maintenance à temps fait parfois défaut, qui peut entraîner une mauvaise interprétation de l'agent qui est devant son moniteur.

### **III.1.1.2. INSPECTION/FILTRAGE DES BAGAGES DE SOUTE**

---

<sup>28</sup> Engin Explosif improvisé

<sup>29</sup> Vol charter( plus de trois cents passagers)

Pour les bagages de soute elle consiste à détecter les articles prohibés interdits en soute tels les engins explosifs improvisés, les produits corrosifs, les articles pouvant faire croire qu'il s'agit d'une arme mortelle, les articles et substances chimiques et biologiques pouvant être utilisés dans les attentats.

Ce contrôle se fait à Dakar par les agents de sûreté de la HAALSS depuis 2001, elle n'était pas une exigence avant cette date ce qui prouve donc son importance dans la chaîne de sûreté. Elle se fait grâce à deux EDS et RX pour les bagages hors gabarit. Ces agents sont confrontés pratiquement aux mêmes problèmes que nous venons de citer la dessus.

### **III.1.1.3. INSPECTION/FILTRAGE DU FRET ET DE LA POSTE**

Cette mesure est d'une très grande importance du fait de la complexité de la vulnérabilité du fret, et il existe beaucoup d'intervenants dans le trafic du fret, ce n'est pas seulement le propriétaire du bagage transporté et la compagnie aérienne qui le transporte comme ça se passe dans le trafic passager, Le contrôle du fret est régie par le Programme National de Sûreté du Fret de l'Aviation Civile (PNFSAC) qui est un document élaboré par l'ANACIM et qui permette d'organiser la gestion de sûreté au niveau du fret aérien et introduit ainsi la notion d'agent habilité dans le dispositif de gestion de la sûreté. Elle est faite par les agents de sûreté de la HAALSS en collaboration avec la Douane.

### **III.2.LE CONTROLE DES ACCES**

L'aéroport de Dakar est divisé en deux zones pour une gestion efficace de la sûreté aéroportuaire qui sont sous la responsabilité de la gendarmerie: la première appelé aire de mouvement ou coté piste et qui comporte la totalité ou une partie des bâtiments adjacents tels que le hall de départ, dont l'accès est réglementé et la seconde appelé cote ville qui est le terminal des passagers et le public y a accès sans restriction.

#### **III.2.1. LE CONTROLE AU COTE VILLE**

Ce côté ville est aussi appelé aérogare et donc est composé de bâtiments destinés aux voyageurs.



Toutes les zones de l'aérogare accessibles au public telles que les aires de stationnement des usagers, les voies publiques d'accès à l'aérogare, les installations de location de voitures, les aires d'attente de départ des taxis et des moyens de transport au sol et toute installation hôtelière située à l'intérieur de l'aérogare doivent faire l'objet d'une surveillance dissuasive. Des patrouilles sont effectuées dans les aérogares pour la surveillance de la circulation des personnes et l'inspection de tout endroit susceptible de dissimuler un objet suspect.

Des dispositions sont prévues aussi pour garantir que ces zones publiques peuvent être bouclées rapidement en cas d'accentuation de la menace. Cependant le hall d'enregistrement est sous la responsabilité de la police qui gère le contrôle d'accès à l'entrée de cette zone, le contrôle des documents de voyage ainsi que l'inspection/filtrage des bagages de cabine en même temps que le contrôle des passagers.

### **II.2.2. LE CONTROLE AU COTE PISTE**

Les points d'accès entre le côté ville et le côté piste sont délimités par des passages, contrôlés par la gendarmerie et constituent un point sensible de la chaîne de sûreté aéroportuaire parce que contenant l'air de trafic et le tour de contrôle qui est souvent victime d'AII<sup>30</sup>.

Et pour superviser les zones de sûreté, le port du badge d'accès délivré par la HAALSS est obligatoire pour toutes les personnes travaillant dans l'aéroport ou le fréquentant régulièrement, les employés de l'aéroport et des compagnies aériennes ainsi que ceux d'autres organisations. Le badge comporte le nom et la photographie du porteur, la période de validité, ainsi que la signature de la HAALSS, mais également une indication des zones de l'aéroport auxquelles le porteur est autorisé à accéder. Il est porté de manière apparente et visible par son détenteur pendant son service dans toutes les zones réglementées pendant un an ou deux avant d'être renouvelé si nécessaire.

---

<sup>30</sup> Voir Annexe 6

L'accès aux zones côté piste est contrôlé en permanence, pour dissuader les personnes non autorisées à pénétrer dans cette zone et aussi empêcher la pénétration d'articles interdits. Ceci est aussi valable pour les véhicules qui sont utilisés côté piste et qui doivent rester côté piste dans la mesure du possible. Ils ne doivent passer au côté ville que pour d'éventuelles réparations, si cela n'est pas possible au côté piste.

Les véhicules devant se déplacer entre le côté ville et le côté piste doivent être munis de macarons individuels et spécifiques délivrés à ces véhicules par La HAALSS. Tout autre véhicule appelé à se rendre au côté piste n'est admis qu'après contrôle. Le moyen utilisé pour limiter l'accès des personnes et des véhicules aux seules zones qui y sont indiquées sont les badges et les macarons, gérés par la HAALSS.

### **III.2.3.LE CONTROLE POUR EVITER LES MELANGES DE FLUX**

Pour parler de sûreté aéroportuaire, il faudrait une étanchéité des circuits d'embarquement et de débarquement, ce qui signifie que les passagers qui débarquent ne doivent pas être en rapport avec ceux qui embarquent dans une zone déjà stérile. Ceci est valable pour les passagers en transit ou en correspondance, les exploitants de compagnies aériennes ou leurs délégués doivent se charger d'assurer que tous les passagers en transit ou en correspondance ainsi que leurs bagages ont fait l'objet de contrôles de sûreté appropriés pour empêcher que des articles non autorisés ne soient introduits à bord des aéronefs.

Ce contrôle consiste donc à éviter que les passagers ayant été soumis à un contrôle n'entrent pas en contact avec les passagers non soumis à un tel contrôle, mais il peut évidemment arriver que ce cas de figure se présente et donc les mesures que l'on va citer seront impératives :

- d'abord on évacue la zone stérile et on passe à une fouille complète des passagers conformément aux procédures en vigueur.
- ensuite on passe à une nouvelle inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages avant de les autoriser à embarquer dans l'aéronef.
- enfin dans le cas où l'aéronef a été en contact avec un de ces passagers, on fouille complètement la cabine.

### **III.3. LE CONTROLE DES AERONEFS**

Ce contrôle est d'une grande importance, d'autant plus que toutes les mesures de sûreté de l'OACI visent à protéger l'aéronef, les passagers et les installations aéroportuaires et ainsi donc l'aéronef reste un point essentiel de la chaîne<sup>31</sup>. Ce contrôle est sous la responsabilité des compagnies aériennes qui sont les exploitants traditionnels, mais qui peuvent déléguer ce travail à des sociétés de sûreté privées.

L'aéronef doit être fouillé de fond en comble par ces agents de sûreté, après avoir été stérilisé, il doit être surveillé par la gendarmerie et par les sociétés d'assistance au sol jusqu'à son envol pour être sûr que rien a été introduit dans l'aéronef.

Si l'aéronef passe une nuit après son contrôle, on y met une pastille numérotée au niveau de la porte d'entrée prouvant ainsi la fiabilité du contrôle. Aussitôt avant le décollage, l'équipage passe à un dernier contrôle. Seulement en cas de menace accrue, on peut faire la réconciliation bagage –passager avec un bingo<sup>32</sup>.

### **III.4. LES CONTROLES DE LA RESTAURATION ET DES PROVISIONS A BORD**

Ces contrôles sont mis en œuvre par la société à l'AILSS nommée SERVAIR (compagnie internationale) qui fournit les provisions de bord et la restauration aux compagnies aériennes conformément à son programme de sûreté approuvé par l'autorité compétente. Ses agents donc prélèvent de façon aléatoire un échantillon des mets confectionnés en fin de fabrication, afin de dépister tout objet étranger, arme ou explosif pouvant nuire à la sécurité aérienne. Seulement, le fait de vérifier manuellement ou par rayons X les centaines de millions de plats ou autres livrées chaque année par les entreprises de restauration aérienne est d'un coût astronomique. Les entreprises concernées n'indiquent pas le pourcentage de la production faisant l'objet de vérifications et il n'est pas certain que les employés affectés à la supervision des produits destinés à la restauration en vol, même s'ils interceptaient un plat trafiqué,

---

<sup>31</sup> Voir Annexe4

<sup>32</sup> Liste du nombre de passagers

seraient à même d'identifier la menace qu'il constitue. Il se dit, par exemple, que des groupes terroristes ont mis au point un explosif à base de plastic en forme de steak haché qu'on serait bien en peine de repérer au milieu d'un hamburger.

Tout en reconnaissant quelques lacunes du côté des entreprises de restauration en vol, les analystes situent toutefois les négligences les plus graves au niveau de l'aéroport lui-même. Les contrôles de sécurité concernant le personnel qui réceptionne, charge et transporte ces produits au sein de l'aéroport varient d'un endroit à l'autre. Les repas sont emballés dans des conteneurs scellés afin de garantir qu'on ne peut y accéder entre le moment où ils quittent leur lieu de fabrication et celui où ils sont chargés dans l'avion. Seulement les équipages de bord peuvent constituer un dernier rempart contre les failles de sécurité, à condition de savoir quoi chercher.

### **III.5. LES CONTROLE RELATIFS AUX CYBERMENACES**

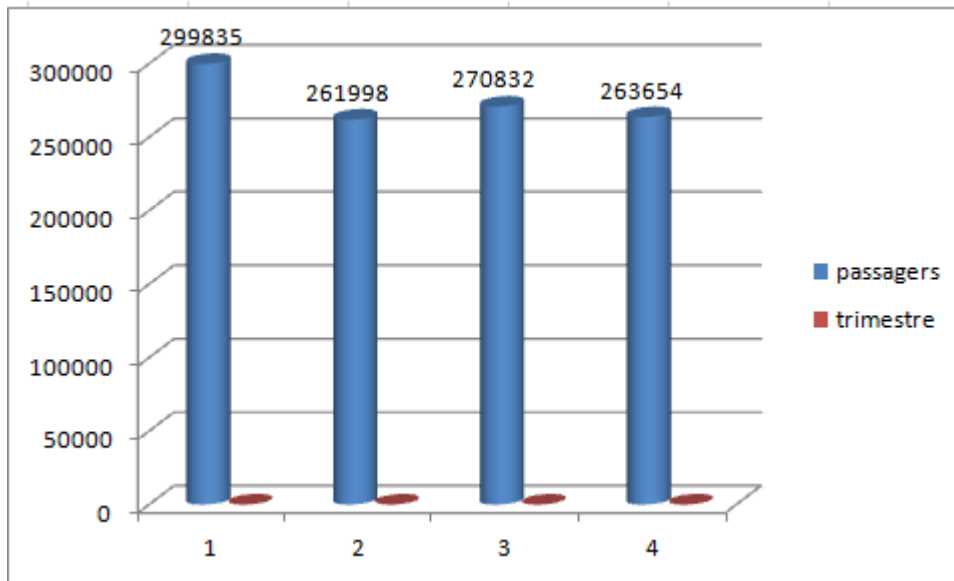
On ne peut pas parler de sûreté sans souligner les cyber menaces qui sont des systèmes de technologie de l'information et des communications utilisés au fin de l'aviation civile internationale et qui sont de plus en plus d'actualité de nos jours. Ces mesures de sûreté doivent donc être convenablement gérées afin d'éviter une faille dans le système mais aussi des effets néfastes sur le mouvement des passagers au départ c'est-à-dire la facilitation dans le domaine commercial, ce qui est essentiel dans la gestion générale de l'aéroport.

## **CHAPITRE I : LE CADRE ANALYTIQUE**

### **I.1. PRESENTATION DES RESULTATS**

Au cours du premier trimestre le nombre de pax était plus important que le second trimestre jusqu'à un taux de progression avoisinant les 3%. ceci s'explique par la haute saison contrairement à ce qui se passe à la basse saison

#### **Graphique 2 : Histogramme du trafic pax de 2000 à l'AILSS**

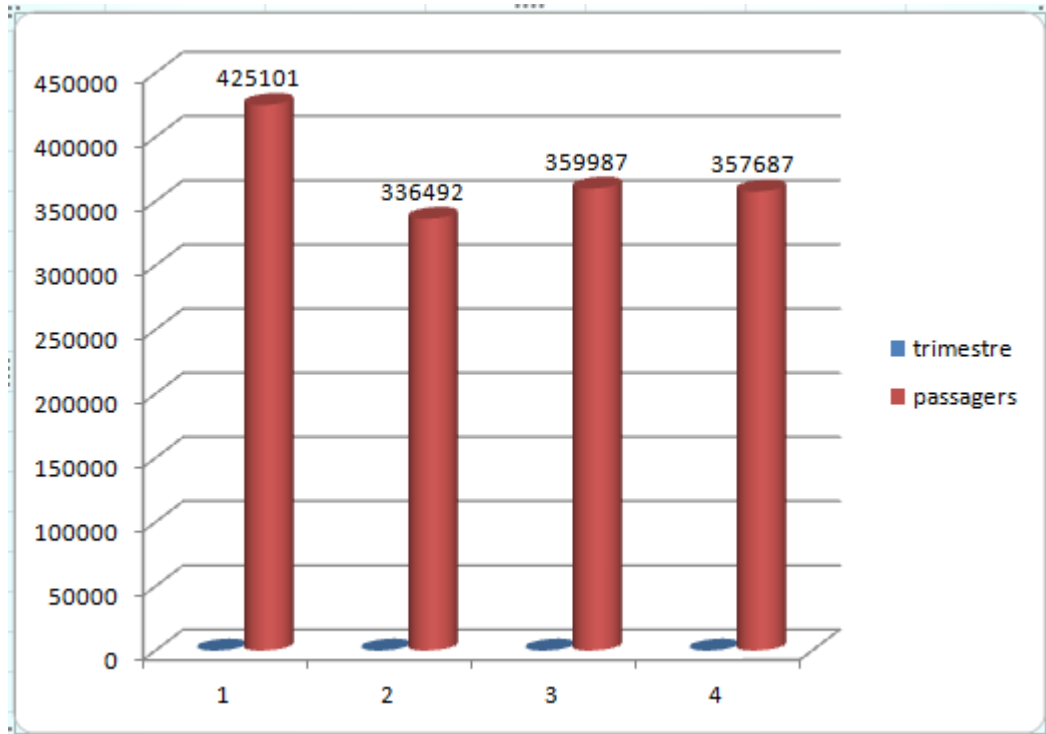


Source : Bureau Statistique ADS

Cette histogramme constitue une photographie du nombre de pax quittant Dakar pour des destinations internationales et même nationale en 2000, date à laquelle le Sénégal avait perdu ses prestigieux vols vers les Etats-Unis comme nous l'avons expliqué tantôt. Cet histogramme nous permet d'illustrer nos dires, nous voyons nettement qu'à cette date l'AILSS enregistrait un volume de pax très faible, conséquence du non prise en compte de l'importance de la sûreté dans le trafic aérien.

En somme il existe un niveau très faible du trafic pax à Dakar à cette période. Le pays avait donc grand besoin de relever ce niveau afin de pouvoir participer activement au développement du pays sachant que le transport aérien est moyen de développement sûr et rapide.

**Graphique 3 : histogramme du trafic aérien en 2004 à l'AILSS**



Source : Bureau Statistique ADS

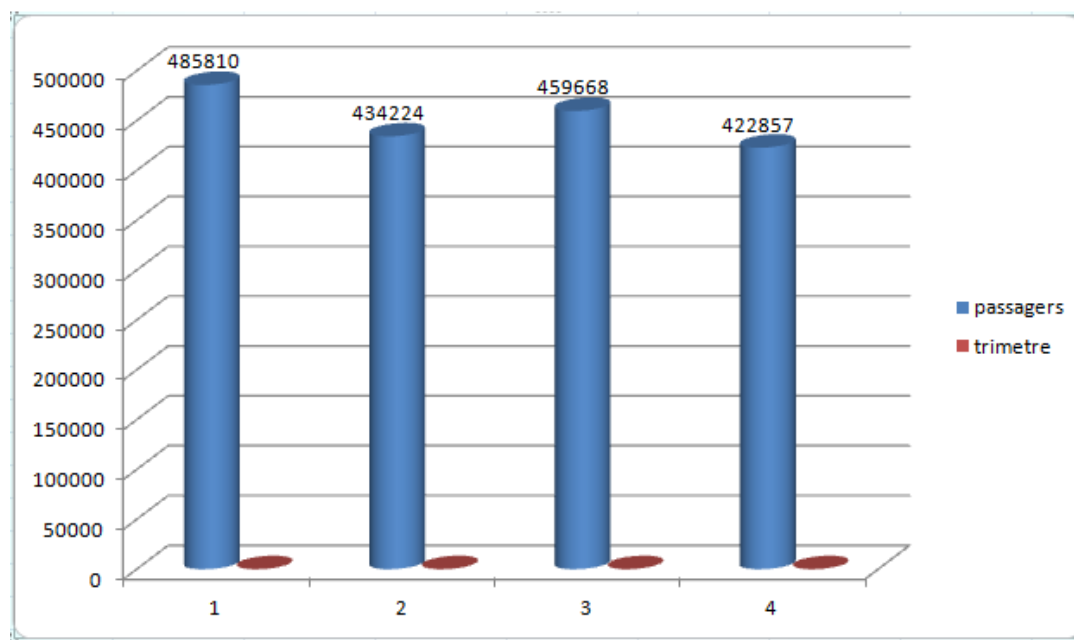
Cette histogramme nous permet d'illustrer qu'il y'a eu une nette évolution du taux de croissance avoisinant 5,3 % du trafic pax par rapport à l'année que nous venons d'étudier, ce qui démontre l'impact qu'a eu la sûreté dans la gestion globale du trafic pax à l'aéroport de Dakar.

Cette progression est le fruit des investissements qui ont eu dans ce domaine, nous voulons parler de la mise en place de structures spécialisées dans le domaine de la sûreté, de la création d'infrastructures nouvelles et adéquates, de la formation et la sensibilisation de toutes personnes évoluant dans l'enceinte aéroportuaire, sachant que « la sûreté est l'affaire de tous ». Ce qui a conduit à atteindre ce niveau assez significatif en trafic pax, d'où la position de l'AILSS dans l'UEMOA (1<sup>e</sup> rang)

Par contre nous avons notés une baisse de la croissance avec un taux de 2,7 % en ce qui concerne le second trimestre de presque la moitié du premier trimestre, ce qui s'explique par des dysfonctionnements dans la gestion du système aéroportuaire en général : gestion commerciale et technique des ADS c'est-à-dire des lenteurs dans l'exécution de certaines tâches, retards des vols dus aux pannes des infrastructures, lourdeurs administratives et tout ceci se reflète dans la qualité de service offerte à Dakar entraînant ainsi l'arrêt de

certaines compagnies, beaucoup de compagnies se plaignaient des lenteurs et lourdeurs auxquelles elles faisaient face et qui se reflétaient par la suite par des réclamations des passagers ou des résultats pas très fameux de leur gestion. La mise en place d'une politique adaptée à la situation actuelle du trafic aérien afin de pouvoir régler cette situation, était plus que nécessaire. Il y'a eu une petite évolution trimestrielle en dent de scie pour le reste de l'année.

**Graphique 3 : histogramme du trafic passager en 2008 0 L'AILSS**



Source : Bureau Statistique ADS

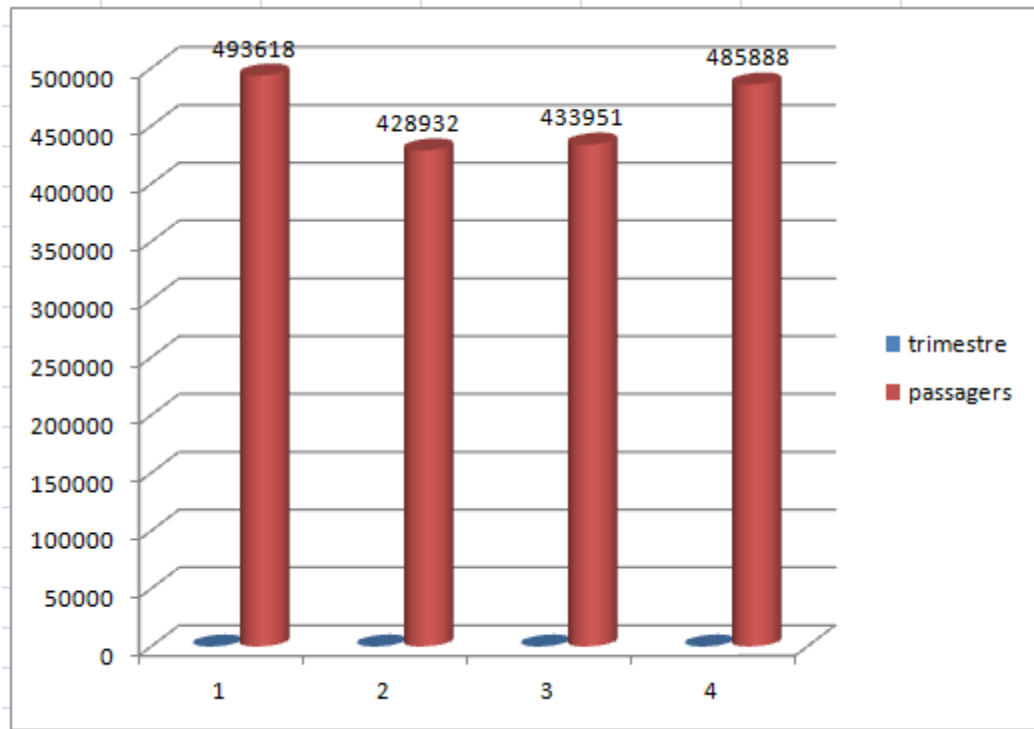
Cet histogramme nous prouve qu'il y a eu des améliorations dans le secteur aéronautique de Dakar, le taux a progressé de 2%, les différents acteurs ont pris les choses en main en mettant en place une politique de facilitation dans le but d'alléger le travail aux compagnies aériennes en plus du bon niveau de sûreté qu'a atteint l'AILSS après les audits et inspection de la TSA<sup>33</sup> et de l'UEMOA, ce qui a boosté le développement du secteur aérien à Dakar d'une manière significative.

**Graphique 4 : Histogramme du trafic passager en 2011 à l'AILSS**

<sup>33</sup> Transport Security aviation



## Analyse de la gestion de la sûreté à l'aéroport de Dakar

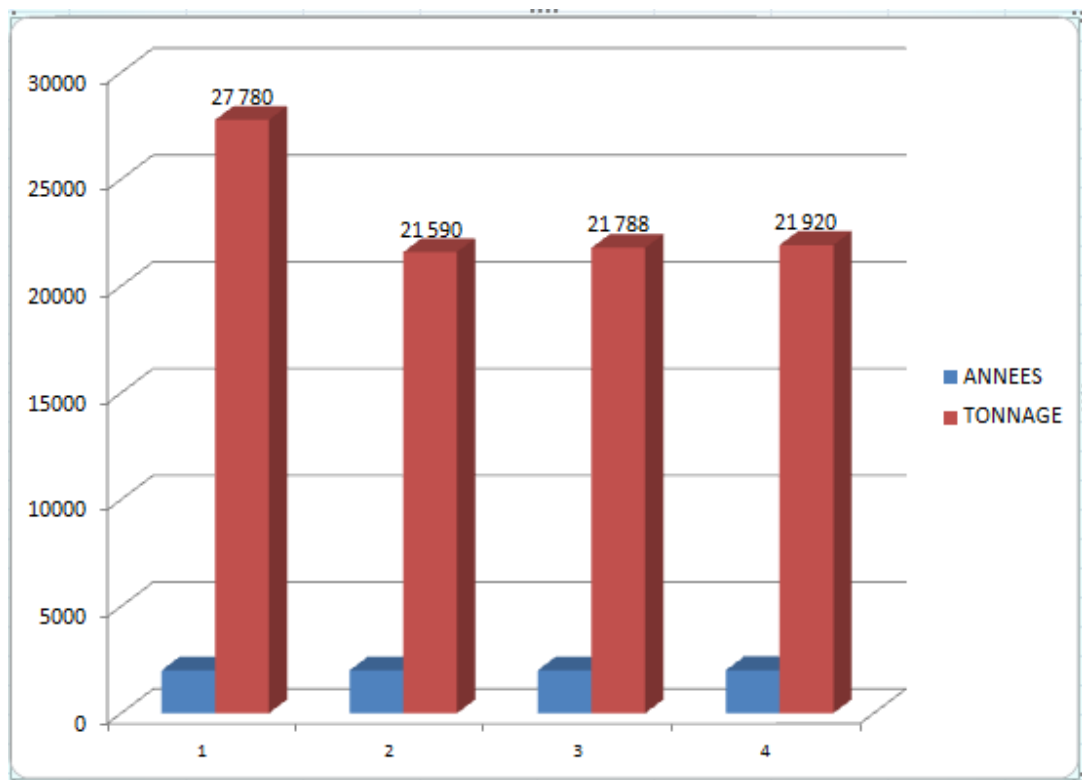


Source : bureau Statistique ADS

D'une manière générale le volume du trafic pax maintient une tendance normale et assez importante par rapport au reste de la sous région ce qui se traduit par cet histogramme. On note une baisse dans le second trimestre et le troisième d'un taux égal à 1,4%. Ce qui s'explique par les perturbations d'ordre sociopolitique qui se sont traduites par la publication des conventions dans le but de réduire les vols de certaines compagnies tels que : SN. Brussel, Nigeria, air ivoire, xl Airways France, Afriqiya, Swiftair, Mauritania ; air Europa, TACV, Turkish.

Fort heureusement au cours du quatrième trimestre, la situation est redevenue normale et a atteint ses niveaux habituels entre 300 et 400000 passagers.

Graphique 6 : Histogramme de l'évolution du fret de 2000 -2011



Source: bureau des statistiques de l'ADS

En 2000 le niveau de croissance du fret était très élevé, environ 27780 de tonnes,

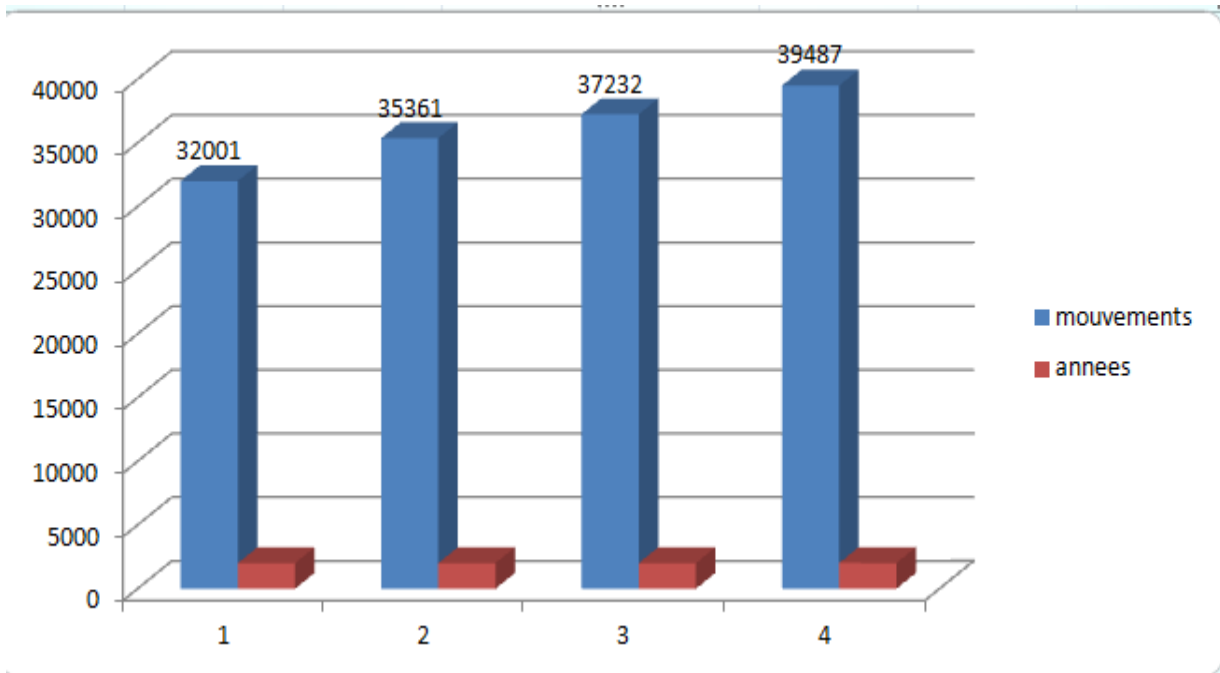
ceci est dû d'abord à l'évolution du commerce extérieur et de l'ampleur qu'a pris l'exportation de nos

Seulement depuis 2004 la croissance du fret a littéralement baissé, parce que les pays comme les États-Unis ont réduit le fret.

Ce qui prouve d'avantage l'impact de la sûreté dans le développement du trafic aérien,

il faudrait donc réhabiliter les équipements au niveau du fret.

Graphique 7: Histogramme des mouvements d'aéronefs de 2000 à 2011



Source : Bureau Statistique ADS

Nous voyons avec l'analyse de cet histogramme que le mouvement des aéronefs était très faible en 2000 avec juste 32000 mouvements dans l'année, ce qui s'explique par la perte des vols prestigieux qu'avait enregistré l'AILSS du fait de l'état du niveau de sûreté à cette période.

Heureusement il y'a eu une croissante évolution notée entre 2000 et 2004 avec un taux de 1,5%, date à la quelle des remises à niveau ont été effectués dans le domaine de la sûreté avec la création de la HAALSS, le renouvellement des équipements de sûreté, le recrutement d'agents de sûreté et de la formation du personnel, Ceci nous prouve tout simplement que la sûreté est un moyen incontournable de rendre compétitif un aéroport.

Seulement de 2008 à 2010, il y a eu une légère baisse de l'évolution du trafic mouvements due en grande partie aux perturbations de l'économie mondiale. Certaines compagnies trouvaient plus de rendement dans la desserte vers certains pays où la demande n'y était pas assez forte. Ceci donc a impacté sur l'évolution du trafic pax à l'AILSS à cette date et jusqu'à nos jours d'ailleurs.

**I.2.SYNTHESES DES DONNEES DE L'ANALYSE**

<b>FORCES</b>	<b>FAIBLESSES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Système semi-centralisé adapté</li> <li>• Situation géographique à l'AILSS favorisant un hub pour la sous région</li> <li>• Avancée du niveau de sûreté à l'AILSS</li> <li>• Investissements lourds dans le domaine aérien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non suivie de la gestion de qualité des procédures de sécurité</li> <li>• Répartition des redevances de sûreté non maîtrisées</li> <li>• Non coordination des acteurs nationaux et internationaux</li> <li>• Formation continue des agents non planifiée</li> </ul>
<b>MENACES</b>	<b>OPPORTUNITES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crises politique dans les pays de la sous région</li> <li>• Développement du terrorisme à l'international</li> <li>• Croissance de la technologique permettant aux terroristes d'être en avance sur le système</li> <li>• Le facteur humain non maîtrisé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipements de dernière génération (de plu en plus sophistiqués et adaptés).</li> <li>• Globalisation des mesures de sûreté au niveau international.</li> <li>• Suivie de la qualité par les audits et inspections de la TSA, OACI et autres organismes internationaux.</li> </ul>

Nous avons vu qu'avec la méthode SWOT L'AILSS présente des avantages au plan géographique comme nous l'avons précisé ci-dessus et a énormément investi en équipements et matériels et en ressources humaines. Parallèlement n

## **CHAPITRE II. LES RECOMMANDATIONS POUR AMELIORER LE SECTEUR**

### **II.1. SUR LE PLAN TECHNIQUE**

#### **II.1.1. LA CLOTURE DU PERIMETRE DE L'AEROPORT**

Nous avons remarqué des dysfonctionnements dans la gestion technique de l'aéroport, la direction technique censée résoudre les problèmes accuse souvent des retards ou même n'effectuent pas les travaux à temps, ce qui pénalise et les structures de sûreté et les compagnies aériennes.

Au moment de nos interviews, entretiens et des visites de terrain nous avons vu qu'il y'avait une faille importante dans la chaîne de sûreté à ce niveau. Le mur de clôture de l'AILSS est accessible à qui le souhaite malgré la patrouille qu'effectuent les agents de la HAALSS. L'enceinte n'étant pas entièrement clôturée et peut être escaladée par des malfaiteurs. Pour y remédier, il faudrait créer un retour défensif assez sûr pour assurer une sûreté étanche sur ce périmètre. Précisons que cette clôture est gérée par les ADS, qui se charge de la sécurité du périmètre ainsi que de sa sûreté.

Au cours de nos enquêtes, nous avons vu qu'il y'a eu des accidents à ce niveau dus à des négligences. Ce qui aggrave la situation, c'est que les alentours de l'AILSS sont habités d'une façon anarchique comme nous l'avons souligné dans la seconde partie de notre étude.

Il faudrait donc impérativement clôturer ce périmètre en respectant bien sûr les normes internationales dans ce domaine afin de réduire les risques d'intrusion des malfaiteurs ou des personnes déséquilibrées pouvant faire tort à l'aviation civile à l'AILSS. Aussi prendre des dispositions pour l'application des mesures prises par le gouvernement du Sénégal à l'encontre des riverains et donc arrêter la montée fulgurante et anarchique du foncier autour du site.

Sans oublier d'augmenter l'effectif pour le contrôle d'accès à ce niveau en permanence et en continuité. Dans l'aviation civile nous avons trois sortes de systèmes qui permettent à chaque aéroport de mener à bien les contrôles de sûreté au départ des passagers qui sont les suivants :

### **II.1.2. ADOPTION D'UN SYSTEME DECENTRALISE D'INSPECTION/FILTRAGE.**

Il existe trois types de systèmes d'inspection/filtrage dans la gestion de la sûreté aéroportuaire, les Experts ne s'accordent pas sur les avantages et inconvénients de chacun de ces systèmes. Chaque Etat et chaque administration aéroportuaire devra les évaluer et décider du système qu'ils estimeront le mieux adapté à la configuration de l'aéroport, en tenant compte de tous les facteurs qui entrent en jeu.

Certains spécialistes pensent qu'il est plus avantageux de choisir le système centralisé qui réduit au minimum les possibilités que des armes à feu et autres engins dangereux soient remis subrepticement aux passagers qui ont déjà été inspectés/filtrés à l'entrée de la salle d'attente présenterait le même avantage, pour autant que l'on vérifie soigneusement avant d'utiliser cette salle qu'aucune arme n'est cachée et qu'on maintienne strictement la stérilité de cette salle chaque fois qu'on l'utilise.

Néanmoins étant humains et donc pouvant faillir à leur mission, les agents de sûreté peuvent ne pas contrôler un objet s'il faut accélérer l'inspection des passagers en raison du départ imminent de l'aéronef, ce qui peut entraîner des dommages irréparables si jamais un incident se produisait.

D'autres estiment qu'il est avantageux de séparer le plus possible l'aéronef du point où un malfaiteur doit se présenter au contrôle de sûreté et que les systèmes semi centralisés permettent une telle séparation. Le système semi-centralisé autorise une séparation dans le temps et dans l'espace, puisque le poste de contrôle se situe habituellement à des dizaines de mètres de la porte d'embarquement.

Le filtrage des passagers et de leurs bagages avec minutie nécessite un temps assez long pour que le processus de sûreté soit mené à bien. Si les contrôles de sûreté ne sont pas exécutés de façons efficaces, le respect des mesures de sûreté sera compromis, du fait que l'encombrement aux points de contrôle pourra être exploité par des personnes cherchant à contourner le système de sûreté. Pour toutes ces raisons le système semi-centralisés que nous avons à l'aéroport de Dakar est approprié. Seulement le système décentralisé est également

efficace, car il permet la séparation à la fois dans le temps et dans l'espace. La plupart du temps, les passagers ignorent à quel poste l'aéronef doit stationner et ceci présente des avantages du système. La séparation accrue dans le temps et dans l'espace contribue à améliorer le délai d'intervention des services de sûreté.

Cependant il faudrait beaucoup de moyens matériels et humains pour ce système d'inspection/filtrage, Le système décentralisé accroît la sûreté en permettant aux agents chargés de l'inspection/filtrage de s'acquitter de leur tâche à un rythme plus posé, donc avec plus de soin. Par ailleurs, il est probable que les difficultés éventuelles seront plus facilement résolues et que les agents de sûreté, moins pressés répondront aimablement aux questions des passagers.

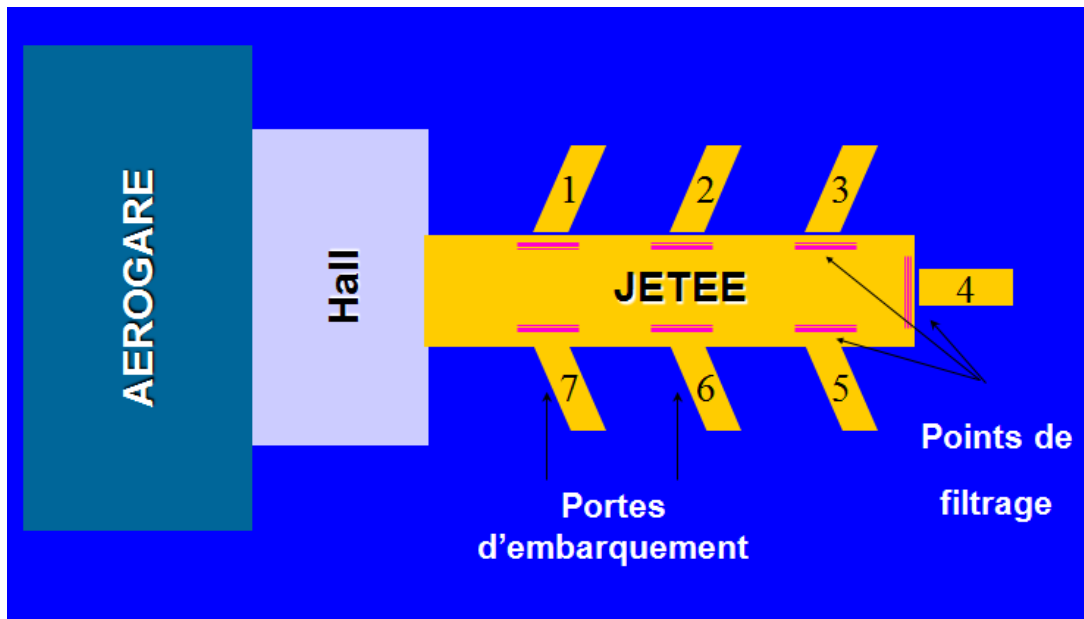
Ceux-ci risqueront moins de s'agglutiner au poste de contrôle pour embarquer au plus vite sur un aéronef qui est manifestement prêt à les recevoir. Les perturbations des vols qu'entraînent les retards peuvent avoir une incidence négative sur le déploiement du personnel de sûreté dans ce type de système.

Et un pourcentage très important de passagers est désormais soumis à un examen complémentaire.

Ainsi dans le souci de parfaire notre gestion de sûreté, l'adoption du système décentralisé avec les perspectives de l'ouverture de l'AIBD serait un atout. On pourra ainsi appliquer l'inspection/filtrage à l'entrée de chaque salle d'embarquement.

Seulement notons qu'il y a deux inconvénients qui est d'abord l'aspect financier (trop coûteux) et ensuite le fait que les passagers non filtrés soient trop proches du piste et donc peuvent atteindre l'aéronef en cas d'AII plus facilement que dans le système semi centralisé.

Schéma d'un système d'inspection/filtrage décentralisé



On voit sur ce schéma qu'il y'a à chaque porte d'embarquement un PIF, d'où la nécessité de disposer de moyens humains, matériels et techniques assez fournis pour pouvoir appliquer ce type de système.

### II.1.3. L'ADOPTION DU PROLILING

Actuellement c'est une mesure de sûreté additionnelle qu'effectuent certaines compagnies comme la South African Airlines et DELTA Airlines, doit être systématiquement intégré dans les mesures de sûreté. Le profiling est une surveillance accrue qui se concentre uniquement sur les comportements suspects de certains passagers qui agissent différemment des passagers ordinaires.

Pour que le profiling soit efficace, il faudra que les agents de sûreté fassent plus attention à la personne qu'aux objets susceptibles d'être dangereux qu'elle transporte. Parallèlement, les agents privés devront suivre une formation pour permettre un contrôle au faciès efficace. Une appréciation subjective qui devra néanmoins se baser sur des éléments précis : personnes nerveuses, se déplaçant constamment...

Le risque est de tomber dans l'abus en contrôlant systématiquement toute personne ressemblant de près ou de loin au portrait qu'on peut se faire d'un terroriste..., mais le profiling reste une mesure de sûreté adaptée à la situation actuelle de la sûreté.



## **II.2. SUR LE PLAN SOCIAL**

### **II.2.1. LA SURETE ET FACILITATION**

De nos jours la sûreté figure parmi les premiers services qu'attendent les clients des aéroports et constitue ainsi un enjeu d'excellence qui s'inscrit dans la stratégie d'entreprise. C'est pourquoi, au delà du respect des normes et recommandations, il faudrait intégrer la notion d'amélioration constante de la qualité de son dispositif qui intègre très en amont les besoins et les demandes de ses passagers.

Et pour cela il faudrait que tous les acteurs évoluant dans ce secteur s'activent à mettre en place une politique de l'entreprise en matière de sûreté qui est de faire de la sûreté une composante applicable, intégrée, efficace et économiquement optimisée des processus d'exploitation au service des clients. Ce qui pourrait améliorer la qualité et la professionnalisation des mesures mises en œuvre et rendre leur application cohérente, qui serait avantageux au développement de la sûreté à l'AILSS

### **II.2.2. LA RATIONALISATION DES DIFFERENTS ACTEURS**

Concernant les agents de l'Etat pratiquant la sûreté, la HAALSS chargée de la formation et de la sensibilisation de tout le personnel de l'aéroport est en permanence confronté à un véritable problème, ce qui s'explique par le fait que les agents de l'Etat soient affectés au bout d'un certain temps très limité d'ailleurs (deux ans en général), ainsi la HAALSS perd du temps et des moyens à revenir souvent sur ses formations, qui devaient être que des recyclages ou des formations continues. Nous avons l'impression qu'elle marche en arrière, ce qui n'est avantageux dans la gestion de ce secteur.

Il faudrait donc prélever un nombre, les former et les maintenir dans le secteur de la sûreté ou les maintenir à leur poste de contrôle après formation pour cinq années au minimum.

On peut aussi prendre l'exemple de l'aéroport de Roissy ou les agents de gendarmerie, de police basés à l'aéroport ne font rien d'autre que de la sûreté et ceci leur permet d'acquérir une maîtrise totale du sujet c'est-à-dire avoir de l'expérience avérée en la matière.

### **II.2.2.1. AMELIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL**

De bonnes conditions de travail sont toujours nécessaires pour atteindre les objectifs visés. Ainsi, le personnel d'encadrement devrait prendre en compte les besoins d'ordre financier, social, matériel de ses agents d'exécution pour instaurer une ambiance familiale. Ceci permet d'éviter non seulement la robotisation du personnel d'exécution qui peut être néfaste au bon déroulement du travail, mais aussi d'éviter la pression trop élevée chez le personnel qui effectue déjà un travail stressant parce que la vie de milliers de passagers est entre ses mains.

Ensuite, une formation continue du personnel étant une exigence de l'OACI, ne doit pas être négligé, d'autant plus que c'est très bénéfique à la sûreté, ça permet aux agents d'être « in » à chaque fois et de ne pas tomber dans la routine.

Nous constatons qu'il y a une contrainte essentielle à la sûreté à l'AILSS, la gendarmerie responsable des contrôles accès aux zones de sûreté à accès réglementé affecte ses agents déjà formés au bout de deux ans de service à l'aéroport, ce qui porte préjudice au système aéroportuaire. Ainsi, ces agents de l'Etat sont formés plus qu'ils ne devraient l'être en matière de sûreté, ce qui est lourd financièrement et techniquement.

Pour la motivation du personnel, il faudrait créer un système d'animation des équipes c'est-à-dire prendre en compte leur réclamations et les responsabiliser assez pour qu'ils se sentent plus imprégnés. Aussi nous entendons par motivation une rémunération assez conséquente du personnel de sûreté pour éviter qu'il y est risque de corruption, effectuant un travail délicat et donc doivent être à l'abri de certains besoins.

Aussi, payer des primes de rendement au personnel à chaque fois qu'il est possible est un moyen de motivation et des primes de risque, d'autant plus que la sûreté n'est que la prévention des risques et donc tout le personnel qui tourne autour est exposé à des dangers.

## **II.3. SUR LE PLAN ECONOMIQUE :**

### **II.3.1. L'OPTIMISATION DES RESSOURCES ALLOUEES A LA SURETE ET A LA REPARTITION DES REDEVENCES**

Tout au long de notre étude, nous avons constatés qu'il y'a eu des procédures financières assez lourdes et trop longues, ce qui fait qu'en cas d'urgence, les acteurs concernés se trouvent dans l'impossibilité de résoudre les problèmes. Ici on s'intéresse à l'optimisation des affectations des ressources financières destinées à la gestion de la sûreté c'est à dire à la répartition de ces ressources allouées à ce secteur. Cette question est importante dans le contexte de la sûreté des aéroports dans la mesure où l'affectation de ces ressources dépendra non seulement de la qualité du service offerte aux usagers mais aussi au développement de la sûreté.

Ainsi, si la question de la qualité du service de sûreté est essentielle, la recherche de solutions qui maintiennent le coût de la sûreté à des niveaux acceptables, la bonne répartition équilibrée des redevances de sûreté sont aussi importante pour garantir en permanence des niveaux de sûreté élevés. En menant les enquêtes, nous avons remarqué que la structure chargée de la mise en application des mesures de sûreté n'a que 40% des redevances de sûreté, la répartition de l'assiette des redevances de sûreté contrairement à l'ADS qui se charge des équipements et des installations au sein de l'aéroport et qui perçoit 60% de ces redevances, ce qui est un manquement dans le système.

Pour atteindre les objectifs visées, et avoir un développement harmonieux de la sûreté à Dakar, l'Etat devrait mettre en place un projet de décret pour fixer le taux ou la clef de répartition des redevances afin de donner plus de moyens nécessaires à la mise en œuvre des mesures de la sûreté à l'AILSS.

Ceci devrait permettre à la HAALSS, après avoir identifié les besoins en sûreté, décelé les manquements, de se donner les moyens d'acquérir, de mettre en œuvre les dispositifs afin d'accéder au développement harmonieux de la sûreté à l'Aéroport Léopold Sédar Senghor.

### **II.3.2. LA REHABILITATION DES EQUIPEMENTS**

Nous avons remarqué lors de nos visites des sites, qu'il y avait souvent des pannes au niveau des équipements tels que les EDS, qui pose un problème d'efficacité des mesures de sûreté.

Ainsi donc la réhabilitation des équipements permettra aux structures spécialisés de disposer des moyens financiers, de pouvoir relever le niveau des

équipements c'est-à-dire acquérir des matériels adaptés aux nouvelles exigences et avoir accès aux formations pour les agents de sûreté permettant de garder un niveau de sûreté irréprochable à l'aéroport de Dakar.

En particulier dans l'achat d'équipements de dernières générations tels que:

- le R.X.en 3D<sup>34</sup> qui est beaucoup plus performant parce que détecte une gamme complète d'explosifs en déterminant la présence et la position d'une menace quelconque. Le RX en 3D reconstitue fidèlement le bagage ce qui permet une détection efficace même pour les configurations les plus complexes, leur qualité d'image est exceptionnelle, il donne des images nettes et très précises ce qui est d'une grande utilité dans la perception et l'interprétation des images par l'opérateur.

- le logiciel de projection d'Images Fictives ou d'images de menace appelé Threat Image Projection " TIP " en anglais, qui peut être installé sur certains appareils de radioscopie des bagages et qui permet d'évaluer les agents de sûreté à chaud et/ou à froid dans l'exécution de leur tâche. Ce logiciel permet de superposer des images virtuelles d'articles interdits à l'image d'un bagage réel soumis à l'examen radioscopique et contribue directement à accroître la capacité de l'opérateur à détecter de tels articles. Ce qui permettra à la HAALSS de maintenir à un certain niveau ses agents et donc de pouvoir déceler les manquements à temps de chacun des agents de sûreté et donc prévoir des recyclages ou formations par rapport aux résultats des tests du logiciel.

- les portiques de dernières générations dont la sensibilité du système de détection des masses métalliques a été considérablement augmentée.

- Des détecteurs de trace d'explosifs qui aident les agents de sûreté dans la précision de leur tâche. On a eu un exemple aux Etats Unis récemment un habit piégé par les terroristes qui ont mis la masse organique de l'explosif sous forme de sous-vêtement et c'est grâce à cet appareil que la TSA a pu détecter cet explosif qui n'avait aucun fil ou autre chose pouvant apparaître avec un EDS ou RX dont nous disposons à l'heure actuelle.

---

<sup>34</sup> Un appareil radioscopique qui donne des images à trois dimensions, l'agent de sûreté a la possibilité de tourner l'image pour voir le dessus, le dessous et le coté du bagage traité

- Scanneurs corporels utilisés par de nombreux aéroports de nos jours pour détecter tous engins explosifs depuis l'attentat manqué contre l'Airbus de Northwest Airlines le jour de Noël, dont l'auteur était un jeune Nigérian qui avait introduit l'explosif sous forme de ceinture dans le vol. Ces scanners, qui ressemblent à des cabines, permettent de voir ce qu'un passager dissimule sous ses vêtements et notamment des substances invisibles pour les détecteurs classiques.

### **II.4. SUR LE PLAN POLITIQUE :**

#### **II.4.1. REORGANISATION DES SERVICES.**

Nous avons remarqué qu'il y'a un obstacle à la bonne marche de la sûreté à l'AILSS, dans la mesure où les responsabilités ne sont pas définies clairement, la délimitation des tâches pour chaque structure serait un plus dans la gestion de sûreté afin de situer les responsabilités en cas de besoin et à temps.

Aussi, nous avons remarqué qu'un problème d'autorité se posait de temps en temps. Un nouvel organigramme devrait voir le jour afin de donner plus de pouvoir aux acteurs principaux, constituerait également un avantage. Comme nous l'avons dit en dessus, la direction technique des ADS n'exécute pas à temps les recommandations venant de telle ou telle structure (HAALSS) compagnies aériennes, bureau de sûreté des ADS, ce qui entrave réellement la bonne marche du secteur.

Il faudrait donc penser à de véritables modifications afin de remédier à cette situation inconfortable que vit le monde de la sûreté à l'AILSS.

#### **II.4.2. LA COORDINATION ENTRE LES ACTEURS DE LA SURETE**

Théoriquement on parle de synergie et de complémentarité entre acteurs intervenant dans le secteur, mais en réalité on note un déphasage de ces dires pour des raisons d'ordre humain en grande partie « chacun reste de son côté en pointant du doigt l'autre ». Tout au long de notre étude, nous avons notés que pratiquement chacune des entités ci-dessus travaillait sans qu'il y'ai un inter connectivité nette, sauf bien sur les délégataires de l'Etat (police, douane, gendarmerie et autres) et aussi les délégataires des compagnies aériennes (les sociétés d'assistance au sol, les sociétés de contrôle document de voyage et de sûreté), ceci sous prétexte de défauts institutionnels qu'on va analyser plus

tard. L'ADS ne consulte pas la HAALSS pour l'achat des équipements de sûreté, ce qui entraîne toujours une non-conformité entre le besoin réel des exécutants et le matériel mis à leur disposition. Ainsi pour améliorer cette situation, il faudrait que ces trois principaux acteurs puissent avoir une vision convergente de la mission qui les lie.

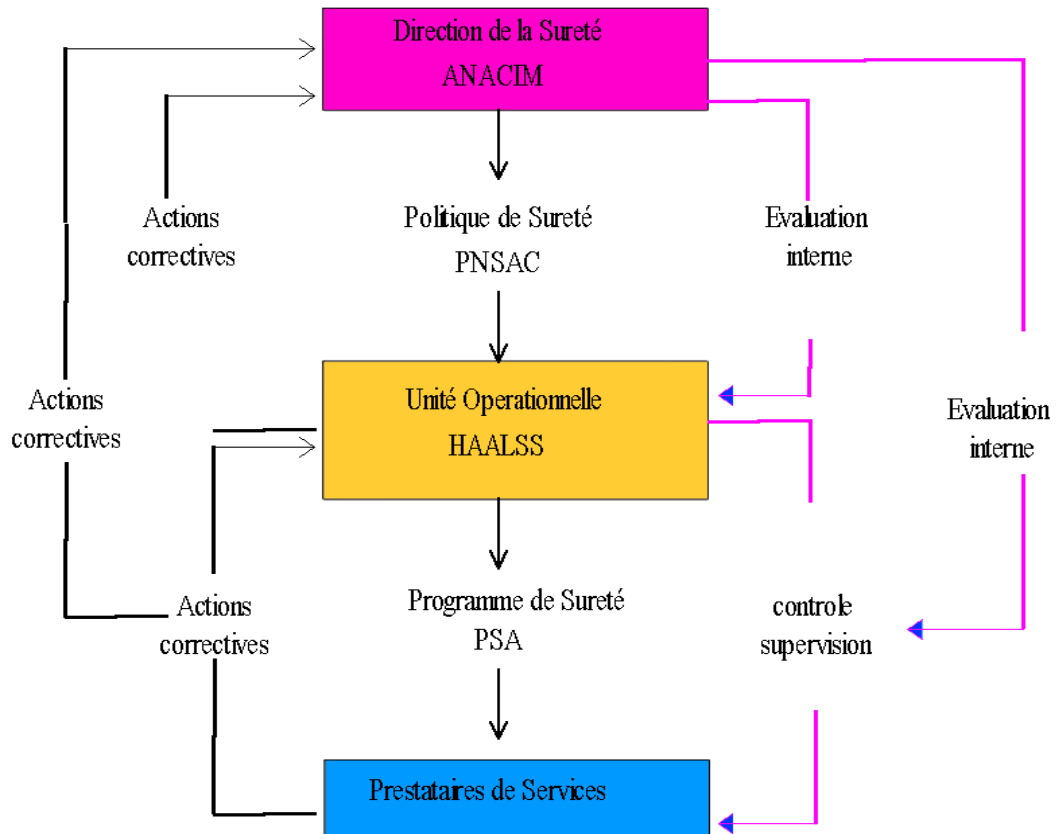
### **II.4.3. LE CONTROLE DE LA QUALITE**

La présence de l'ANACIM n'est pas très ressentie sur le terrain par les différents acteurs au sein de l'aéroport malgré les inspections et audits effectués sur le terrain. En fait il n'y a pas réellement de suivi des plans d'action correctives à ces audits et inspections surtout internes, sachant que ces actions internes détectent les dysfonctionnements pour essayer de les corriger, ce qui permettra d'avoir un certain niveau au moment des audits externes de la TSA ou de l'OACI.

Il faudrait d'abord une multiplication des contrôles et ensuite un suivi de ces contrôles c'est-à-dire qu'il faudrait apporter des actions correctives à ces recommandations.

Mais pour plus d'efficacité à la gestion de sûreté il faudrait une délégation progressive des responsabilités aux différents acteurs : prenons le cas de la HAALSS qui est chargée de la mise en œuvre des mesures de sûreté à l'AILSS, elle a dans certaines situations les mains liées parce que ne pouvant pas prendre certaines décisions c'est-à-dire non inscrit dans le PNSAC, l'approbation de l'ANACIM lui est indispensable et parfois le temps peut lui faire défaut. Nous avons ici les quatre principes essentiels au contrôle de qualité qui nous permettent de mieux saisir la gestion de la qualité.

Graphique V : Programme de suivi de la qualité en sûreté



La direction de sûreté (l'ANCIM) qui établit les procédures de sûreté et les transmet aux unités opérationnelles (HAALSS) qui effectuent les activités de sûreté avec bien sur les autres acteurs (compagnies aériennes, sociétés privées de sûreté).

Nous voyons nettement que l'ANACIM se doit de contrôler à la fois l'unité d'exécution mais aussi les prestataires pour en corriger les dysfonctionnements constatés dans l'exécution des missions de sûreté.

Dans le souci d'améliorer toujours la gestion de la qualité en sûreté à l'AILSS, un système électronique centralisé de gestion des données accessible aux différents acteurs est impératif, d'autant plus qu'on est à l'air informatique donc traitements et accessibilité du flux informationnel à temps.

Pour que ça mache, il faudrait prendre en compte ces quatre principes incontournables à une gestion de qualité :

- Planifier : c'est d'abord savoir ce que l'on cherche exactement, en général c'est la supervision de l'activité des exécutants pour en déceler les failles
- Exécuter : c'est passer à l'action, descendre sur le terrain, poser des questions etc.
- Mesurer : identifier les non conformités, ressortir les écarts qui existent entre ce qui est prévu dans le PNSAC et ce qui se passe en réalité sur le terrain
- Améliorer : mener des actions correctives pour un progrès continu.

Ce qui permettra au système d'être performant efficace et d'atteindre l'objectif principal qui est d'être un aéroport sûr.

Et pour effectuer ce travail il faut nécessairement établir un programme de sûreté qu'on peut matérialiser de la sorte :

### **II.4.4 EXISTANCE D'UNE BASE DE DONNEES**

Tout au long de notre étude, nous nous sommes heurté à un obstacle principal qui est la non existence de données sur support informatique. En général, on reçoit les informations d'une façon orale ou écrite et ceci n'est plus permis à l'heure actuelle c'est à dire l'air informatique.

Pour améliorer la gestion de sûreté à l'AILSS, un système électronique centralisé de gestion des données accessible aux différents acteurs est impératif, d'autant plus que le traitement à temps et au même moment du flux informationnel rendra plus efficace la gestion de la sûreté. Ceci permettrait aux structures d'avoir un œil permanent sur l'état de la sûreté au moment opportun et d'une manière harmonisée et fiable afin de pouvoir traiter les urgences à temps.

Aussi cela permettrait de disposer de données statistiques fiables dans certains secteurs comme la police , la gendarmerie, la douane sur un support électronique accessible aux décideurs ou à qui le souhaite et bien sûr a le droit de visualiser ces informations. Nous allons citer quelques exemples pour illustrer nos dires :

- le nombre de contrôles effectuées par an
- Le nombre d'incidents enregistrés à l'AILSS pour telle date



- Le nombre de passagers ou bagages débarqués dans tel vol

### **CONCLUSION**

Nous avons vu que l'état de la sûreté est assez bon, seulement, nous savons qu'aucun système n'est sûr à 100 % et dans le souci de faire de l'AILSS surtout du nouvel aéroport en construction (l'AIBD) un Hub dans la sous région, notre soucis est d'apporter une modeste contribution à la réalisation de ce projet qui pourra booster le PIB de notre pays. Le développement du trafic aérien impacte directement sur certains secteurs comme le tourisme, le commerce extérieur etc. Sachant qu'il y'a beaucoup d'investissement prévus dans le cadre de la réhabilitation de l'AILSS et de l'ouverture de Ndiass, une mise en place d'une nouvelle politique d'accompagnement devrait suivre afin qu'il y'ai moins d'obstacles au développement de la sûreté au Sénégal d'une manière générale.

L'amélioration de la gestion de sûreté en permanence est une nécessité dans la mesure où les dispositifs déjà pris en place peuvent être connus du public, et surtout des malfaiteurs qui cherchent toujours à contourner les mesures de sûreté appliquées sur place. Aussi le fait que les saboteurs sont généralement en avance des mesures de sûreté parce que la sûreté étant plus préventive que corrective.

La sûreté se base sur les incidents déjà survenus pour trouver des solutions dans l'avenir comme le cas des attentas du 11 Septembre 2001 où quatre avions de ligne ont été détournés par des groupes terroristes pour s'attaquer au Tour Jumelles, au World Trade Center et au Pentagone pour que l'inspection/filtrage des bagages de soute soit une norme et non une recommandation comme ça l'était avant cette date. Contrairement aux saboteurs qui cherchent toujours à trouvé une nouvelle faille du système pour contourner le dispositif mis en place, aussi l'avancée de moyens technologiques les facilite la tâche, sans oublier de souligner qu'ils disposent de moyens financiers, humaines et matériels assez colossaux.

Comme rappel, nous avons dit tantôt qu'il ne pouvait exister zéro faute en matière de sûreté, mais réfléchir sur un système de sûreté adopté au niveau international devrait aider le monde aérien à faire face aux actes terroristes qui bouscule la paix dans le milieu aéronautique.

Seulement, dans chaque système il existe des manquements, la gestion de la sûreté n'est pas en reste : le non coopération entre structures concernés, la lourdeur et la longueur des procédures financières, le non application des mesures correctives issues des inspections et audits de l'ANACIM ou autre organe compétent, ... pour

ne pas nous répéter constituent les obstacles majeurs au développement de la gestion de sûreté à l'AILSS que nous avons remarqué tout au long de cette étude.

Il faudrait donc un inter connectivité des principaux acteurs, une réorganisation du système aéroportuaire, une amélioration des conditions de travail ainsi qu'une mise en place de moyens financiers plus conséquents, pour ne citer que cela devraient être des solutions aux problèmes que rencontrent les gestionnaires de la sûreté à l'AILSS qui ménagent aucun effort pour atteindre les objectifs visés dans ce domaine qui est d'atteindre la catégorie 1.

Heureusement que les audits et inspections de la TSA, de l'OACI et de l'UEMOA sont souvent effectués à l'AILSS pour souligner les failles du système et dans la même occasion, formuler des recommandations. Seulement, il faudrait une application rigoureuse de ces mesures correctives pour que ça ne reste pas dans les tiroirs,

Les pays ont intérêt à coopérer

**REFERENCES Bibliographiques et Lexique**

- ANNEE DOC 8973, 9<sup>e</sup> Edition, 2011.
- REGLEMENT 11 DE L'UEMOA : 11//2005//CM
- PNSAC : 01-776, 2001
- PSA :
- MANUEL DE SURETE : 6<sup>e</sup> Edition, DOC 8979/6
- RAPPORT ANNUEL
- Rapport d'activités 2011, HAALSS
- Rapport d'activités 2011, ADS
- Rapport d'activités 2011, ANACIM

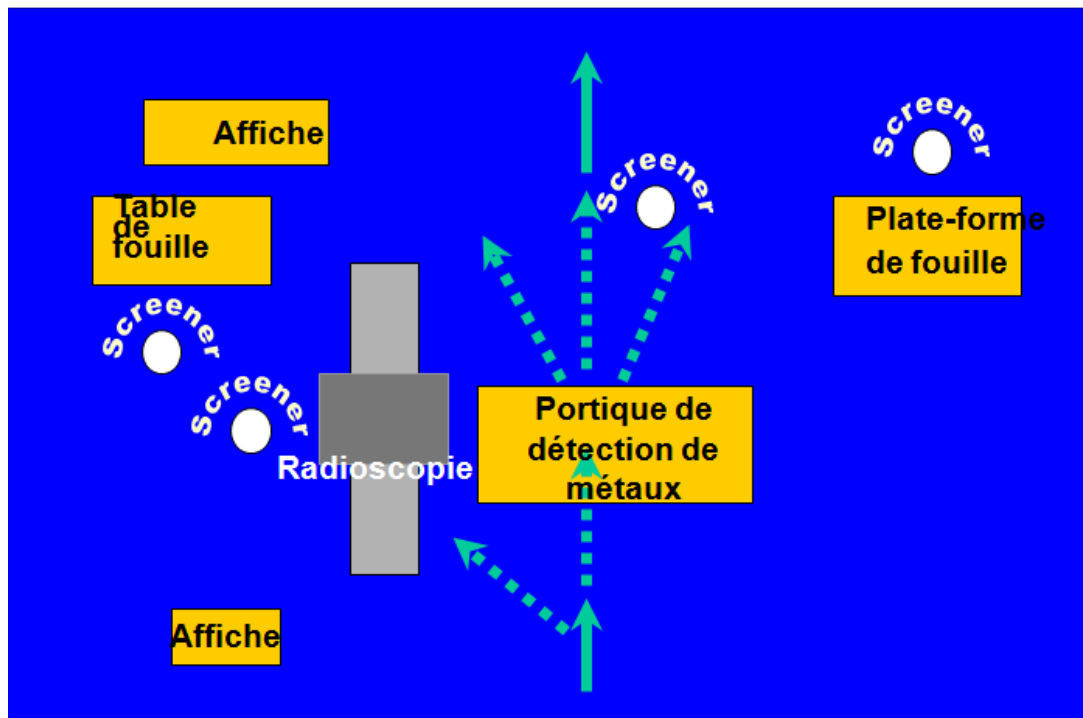
**Webographie:**

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

[www.OACI.com](http://www.OACI.com)

[www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com)

Annexe I : schéma d'un poste d'inspection/filtrage.



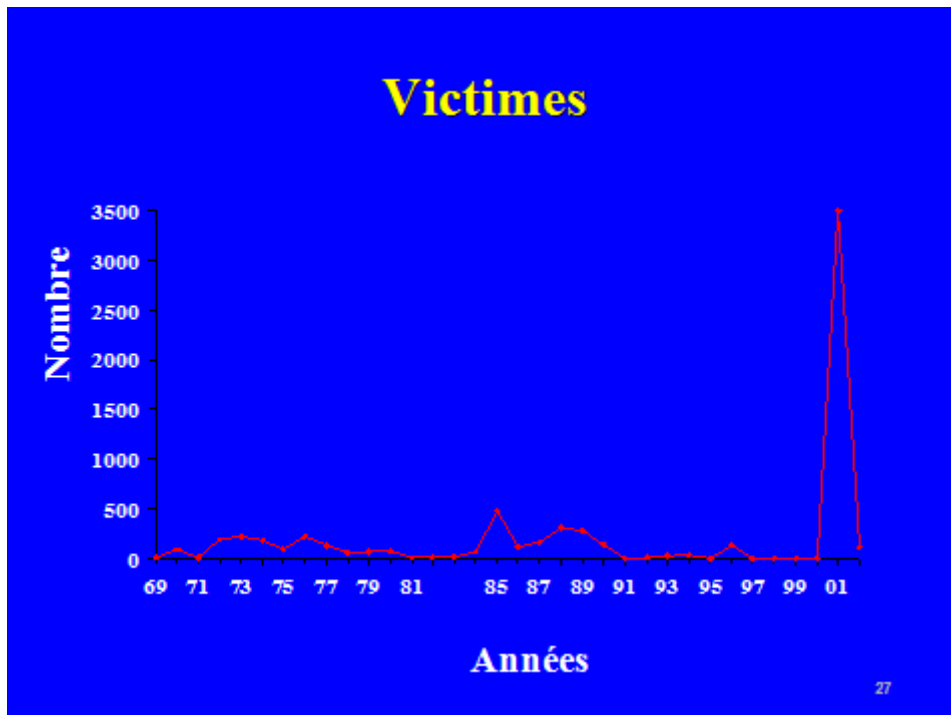
Source : Bureau formation HAALSS

**Annexe II : cartographie de la piste de l'AILSS**



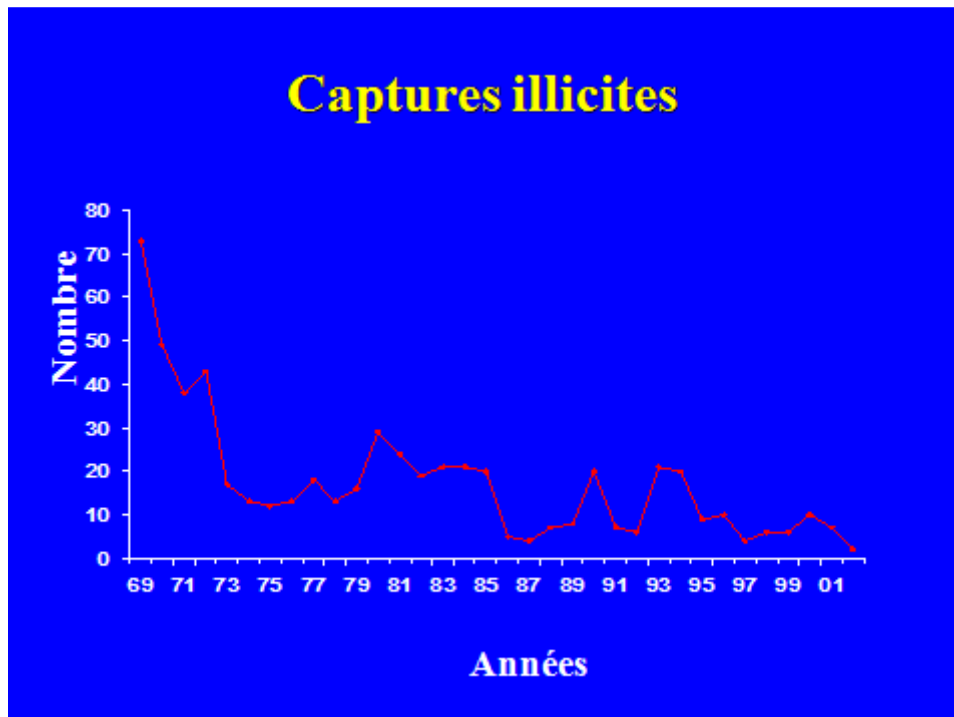
Source : ADS

Annexe III : Histogramme du nombre de victimes des actes des AII



Source : Bureau Formation HAALSS

Annexe IV : Histogramme des captures illicites dans l'aviation civile



Source : Bureau formation HAALSS



**Annexe V : Tableau des attaques d'aéroport et des installations.**

Aéroports	Pays	Années
LOD, TEL AVIV	ISRAEL	1972
ROME	ITALIE	1973
PARIS	FRANCE	1978
MANILLE	PHILIPPINES	1983
ROME, VIENNE	AUTRICHE	1985
SEOUL	COREE DU SUD	1986
ALGER	ALGERIE	1992
JOHANESBOURG	AFRIQUE DU SUD	1994
HEATHROW ROME	ANGLETERRE	1994
REUS	ESPAGNE	1996
LAHORE	PAKISTAN	1996
COLOMBO	SRI LANKA	2001

Source : Bureau formation HAALSS

**Annexe VI : Tableau des exemples de sabotage d'aéronefs**

TYPE DE SABOTAGE	AEROPORTS	PAYS	AN NEE
ATTAQUE AU MORTIER DE LA PISTE D'ENVOL DE L'AEROGARE	HEATHROW	ROYAUME UNI	1994
ATTAQUE DE LA TOUR DE CONTROLE	NARITA, TOKYO	JAPON	1978
ATTAQUE DES AIRS DE NAVIGATION AERIENNE	MEDELLIN BARNQUILL A	COLOMBIE	

Source : bureau Formation HAALSS

**Annexe VII : QUESTIONNAIRE**

Nom.....

Prénom.....

Structure.....

Quels sont les problèmes que vous avez remarqués dans la gestion de la sûreté à l'AILSS?

Manque de coordination entre structure

Maintenance des équipements irrégulière

Non application des mesures correctives

Justifiez votre réponse.....

Quelles sont les propositions que vous faite face à cette situation ?

Inter connectivité des services impliqués

Actualisation du cadre juridique

Nouveau décret pour la repartition des redevances

Manuel qui décrit les limites de chaque structure

Réhabilitation des équipements

Renforcement de moyens financiers alloués à la sûreté

## Analyse de la gestion de la sûreté à l'aéroport de Dakar

---

Justifiez votre réponse.....

## Analyse de la gestion de la sûreté à l'aéroport de Dakar

---

Pensez-vous que l'ANACIM et la HAALSS chargées de mettre en place et d'exécuter les mesures de sûreté jouent pleinement leur rôle ?

OUI

NON

Justifiez votre réponse.....

Est-ce que les mesures de sûreté appliquées à l'AILSS n'entravent à rien les activités commerciales des compagnies aériennes ?

OUI

NON

Comment trouvez-vous l'état actuel de la sûreté à l'AILSS ?

Bon

Moyen

Faible

Justifiez votre réponse.....

Pensez-vous que la sûreté a un impact sur le développement du trafic aérien au Sénégal ?

OUI

NON

Justifiez votre réponse.....

**Table des matières**

Dédicaces .....	I	
Remerciements .....	II	
Sommaire .....	III	
Liste des tableaux et diagrammes .....	IV	
Liste des signes et abréviations.....	V	
Introduction.....	1	
 <b>PREMIERE PARTIE : Le cadre théorique et méthodologique</b>		
 <b>Chapitre I : Cadre théorique</b> .....		4
I.1. Le contexte de l'étude .....	4	
I.1.1. Problématique.....	4	
I.1.2. Les hypothèses de recherche .....	5	
I.1.3. Les indicateurs de recherche .....	6	
I.1.4. Les objectifs de recherche .....	6	
I.1.5. La revue documentaire .....	7	
 <b>Chapitre II : Le cadre méthodologique</b> .....		9
II.1. La méthodologie de recherche .....	9	
II.1.1. Le guide d'entretien .....	9	
II.1.2. Les méthodes d'interviews.....	9	
II.1.3. L'échantillonnage.....	10	
II.2. La clarification des concepts.....	10	
II.3. Les difficultés rencontrées .....	12	

**DEUXIEME PARTIE :**

<b>Chapitre I : La présentation de l'aéroport de Dakar</b> .....	13
I.1. Historique de l'aéroport de Dakar .....	14
I.2. Le cadre législatif et réglementaire d'aviation civile et de navigation aérienne .....	15
I.2.1. La convention de Varsovie.....	15
I.2.2. La convention de Chicago .....	16
I.2.3. La convention de Guadalajara .....	16
I.2.4. La convention de Tokyo.....	16
I.2.5. La convention de la Haye .....	16
I.2.6. La convention de Montréal.....	17
I.2.7. Législation nationale en sûreté de l'Aviation.....	17
I.3. Les organismes de régulation du transport aérien .....	17
I.3.1. L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).....	17
I.3.2. International Air Transport Association (IATA).....	18
I.4. L'organisation de l'aéroport internationale Léopold Sédar SENGHOR.....	21
I.5. Les installations aéroportuaires et dépendants .....	22
<b>Chapitre II : Les missions dévolues aux acteurs intervenants</b> .....	25
II.1. L'agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie.....	25
II.2. L'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et Madagascar (ASECNA).....	26
II.3. La haute autorité de l'aéroport Léopold Sédar SENGHOR (H.A.A.L.S.S.) .....	27
II.4. Les Aéroports du Sénégal (A.D.S.).....	28
II.5. Le commissariat spécial de la police de l'Aéroport.....	28
II.6. Le groupement mobile d'intervention (G.M.I.) et l'unité d'escorte des aéronefs .....	28
II.7. La douane de l'aéroport Léopold Sédar Senghor.....	29
II.8. Les exploitants de compagnies aériennes .....	29

II.9. Le groupement opérationnel de l'armée de l'air .....	29
II.10. La compagnie de gendarmerie des transports aériens.....	29
II.11. Les sociétés de sûreté et de contrôle documentaire .....	29
II.12. Les mesures de sûreté à l'Aéroport Léopold Sédar Senghor .....	30
II.12.1. Inspection/ Filtrage .....	31
II.12.1.1. Inspection/ Filtrage des passagers et leurs bagages .....	31
II.12.1.1.1. Passagers et Bagages de cabine .....	31
II.12.1.1.2. Inspection/ Filtrage des bagages de cabine .....	32
II.12.1.1.3. Inspection/ Filtrage des bagages de route .....	32
II.12.1.1.4. Inspection/Filtrage du fret et de la poste .....	33
II.12.2. Le contrôle des accès .....	33
II.12.3. Le contrôle au côté piste .....	34
II.12.4. Le contrôle pour éviter les mélanges de flux .....	35
II.13. Le contrôle des aéronefs .....	35
II.14. Les contrôles de la restauration et des provisions de bord.....	36
II.15. Les contrôles relatifs aux cybermenaces.....	36
<b>TROISIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE .....</b>	<b>37</b>
<b>Chapitre I : Le cadre analytique .....</b>	<b>37</b>
I.1. Présentation des résultats.....	<b>37</b>
Histogramme 1 : Trafic pax de 2000 à l'AILSS.....	37
Histogramme 2: Trafic aérien en 2004 à l'AILSS.....	38
Histogramme 3 : Trafic passager en 2008 à l'AILSS.....	39
Histogramme 4 : Trafic de passagers à l'AILSS en 2011.....	40
Histogramme 5 : Évolution et prévision du fret 2000-2015 .....	41
Histogramme 6 : Mouvements d'aéronefs de 2000 à 2011 .....	42
<b>I.2. Synthèse des données de l'analyse .....</b>	<b>43</b>



<b>Chapitre II : Solutions pour améliorer le secteur</b> .....	44
II.1. Sur le plan technique.....	44
II.1.1. La clôture du périmètre de l'aéroport.....	44
II.1.2. Adoption du système décentralisé d'inspection/filtrage.....	45
II.1.2.1. Schéma d'un système d'inspection/filtrage décentralisé.....	47
II.1.3. Adoption du Profiling.....	47
II.2. Sur le plan social.....	48
II.2.1. La sûreté et la facilitation.....	48
II.2.2. La rationalisation des différents acteurs.....	48
II.2.2.1. Amélioration des conditions de travail.....	48
II.3. Solutions sur le plan économique : optimisation des ressources allouées à la sûreté et leur répartition.....	49
II.4. Sur le plan politique.....	51
II.4.1. Réorganisation des services.....	51
II.4.2. Coordination entre les acteurs de la sûreté.....	52
II.4.3. Le contrôle de la qualité.....	52
II.4.3.1. Le schéma du Programme de suivi de la qualité en sûreté.....	53
II.4.4. Existence d'une base de données.....	54
Conclusion.....	55