

REPUBLIQUE DU SENEGAL



UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

Ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation
Direction générale de l'enseignement supérieur



7, Avenue Faidherbe BP 21354 - Dakar
Tel : +221 33 849 69 19
Fax : +221 33 821 50 74
Email : supdeco@supdeco.sn

Point E Rue de Kaolack
Tél : +221 33 859 95 95
Fax : +221 33 821 50 74
Email : ist@supdeco.sn

Agrément n° 01/AG/SAC/ME/DES

Domaine : Sciences de Gestion
Option : Transport Aérien

Thème :

**ANALYSE DES CONSEQUENCES DE LA COVID – 19
SUR LES TRAFICS AEROPORTUAIRES : CAS DE
L'AEROPORT INTERNATIONAL BLAISE DIAGNE**

**Mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de
Master en Management du Transport Aérien**

Présenté par:
Aminata Thiam SEYE

Sous la direction de :
M. Djiby LY
Enseignant –chercheur à l'IST

Année académique : 2018/2019

DEDICACE

Je dédie ce mémoire à mes chers parents, pour tous leurs sacrifices, leurs conseils, leur soutien constant et leurs prières tout au long de mes études. Aucun hommage ne pourrait être à la hauteur de l'amour dont ils ne cessent de me combler. Que le bon Dieu leur procure une longue vie et une bonne santé.

A mes frères et sœurs, pour leur soutien, leurs conseils et encouragements.

A tous mes proches, amis qui me sont chers et tous ceux qui ont contribué de près ou de loin pour que ce projet soit réalisé. Que ce travail soit l'accomplissement de vos vœux tant allégués, et le fruit de votre soutien infailible.

REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont d'abord au créateur qui nous a donné la force, la persévérance et nous a maintenu en bonne santé pour mener à bien ce présent mémoire.

Ce travail ne serait pas aussi riche sans l'aide de notre encadreur Monsieur Djiby LY. Nous le remercions pour sa patience, la qualité de son encadrement et sa disponibilité durant la préparation de notre mémoire.

Nos remerciements s'adressent aussi à Monsieur Meissa Fall et Monsieur Mamadou Diagne de LIMAK –AIBD-SUMMA (LAS) ainsi que tout le personnel pour leur aide pratique et leur soutien.

Nous remercions également l'administration du groupe SUPDECO, en particulier celle de l'Institut Supérieur des Transports (IST), son Directeur et tous nos professeurs pour leur générosité et la grande patience dont ils ont su faire preuve pour pouvoir assurer la partie théorique de notre formation.

Nos profonds remerciements vont également à mes camarades de promotion avec qui j'ai partagé pleins de bonnes choses durant notre formation.

Enfin, nos sincères remerciements à toutes les personnes qui nous ont aidés et soutenus.

RESUME

Les infrastructures aéroportuaires jouent un rôle essentiel dans le développement économique des villes, des pays et des régions. En facilitant le transport de passagers et de marchandises dans le monde entier, elles constituent d'importants pôles commerciaux.

Comme bien d'autres secteurs, les aéroports ont été frappés de plein fouet par la pandémie de la Covid – 19. Tous les aéroports sont en effet confrontés à une crise sans précédent et n'ont pas échappé aux conséquences de la pandémie. Les restrictions aux entrées et les fermetures des frontières décidées par de nombreux pays ont entraîné un effondrement spectaculaire du transport aérien. Ainsi, le choix porté sur l'Aéroport International Blaise Diagne se justifie du fait que cette pandémie a porté un rude coup au secteur aérien. Alors que l'aéroport qui était en phase de construction de son hub a connu un effondrement dû à la Covid-19.

L'objectif de notre étude est d'analyser, de diagnostiquer l'impact de la pandémie sur le trafic aérien et éventuellement formuler des recommandations pour assurer une bonne reprise du trafic au niveau de l'aéroport. Ainsi la problématique est la suivante : Quelle est l'évolution du trafic aérien durant la période de la pandémie ?

La chute inédite du trafic a considérablement réduit les recettes provenant des taxes d'aéroport et du commerce aéroportuaire. Afin de compenser ce manque à gagner, les aéroports, comme n'importe quelle autre entreprise, devront prendre des mesures proactives pour réduire leurs dépenses d'exploitation ; évaluer les besoins d'utilisation des équipements afin de fermer temporairement certaines zones ; travailler en étroite collaboration avec les personnels et les concessionnaires (de boutiques, notamment), pour éviter les licenciements et de préserver des emplois indispensables aux opérations courantes ; et étudier avec les partenaires publics les possibilités de report de certains projets d'investissement et autres opérations d'entretien rendus inutiles du fait de la baisse du trafic.

Liste des mots clés

Infrastructure, Transport, Restriction, Chute, Pandémie, Aéroport, Trafic, hub, impact, Conséquence.

ABSTRACT

Airport infrastructure plays an essential role in the economic development of cities, countries and regions. By facilitating the transport of passengers and goods around the world, they are important trade hubs.

Like many other sectors, airports have been hit hard by the Covid - 19 pandemic. All airports are indeed facing an unprecedented crisis and have not escaped the consequences of the pandemic. Entry restrictions and border closures decided by many countries have led to a dramatic collapse in air transport. Thus, the choice made on Blaise Diagne International Airport is justified by the fact that this pandemic has dealt a severe blow to the aviation sector. While the airport, which was in the construction phase of its hub, suffered a collapse due to Covid-19.

The objective of our study is to analyze and diagnose the impact of the pandemic on air traffic and possibly make recommendations to ensure a good resumption of traffic at the airport. So the problem is as follows: What is the evolution of air traffic during the period of the pandemic?

The unprecedented fall in traffic has dramatically reduced revenue from airport taxes and airport trade. In order to make up for this shortfall, airports, like any other business, will need to take proactive steps to reduce their operating expenses; assess the needs for the use of equipment in order to temporarily close certain areas; work in close collaboration with staff and dealers (of shops, in particular), to avoid layoffs and to preserve jobs essential to current operations; and study with public partners the possibilities of postponing certain investment projects and other maintenance operations rendered unnecessary due to the drop in traffic

List of keywords

Airport, infrastructure, transport, pandemic, consequence, restriction, hub, traffic, unprecedented.

LISTE DES ABRIÉVIATIONS

AIBD: Aéroport International Blaise Diagne
IATA: International Air Transport Association
ANACIM: Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie
ASECNA: Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
OACI: Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PIF : Poste d'Inspection Filtrage
RDIA: Redevance de Développement des Infrastructures Aéroportuaires
OMM: Organisation Mondiale de la Météorologie
OMS: Organisation Mondiale de la Santé
SRAS: Syndrome Respiratoire Aigu Sévère
RPK: Revenus Passagers Kilomètres
LAS: Limak AIBD Summa
2AS: AIBD Assistance Services
APIX: Agence pour la Promotion des Investissements au Sénégal
ATM : Air Traffic Management
ATFM : Air Traffic Flow Management (Gestion des flux de trafic aérien)
HAAS: Haute Autorité des Aéroports du Sénégal
AFRAA: Association des Transporteurs Aériens Africains
CAFAC : Commission Africaine de l'Aviation Civile
USPPI : Urgence de Santé Publique de Portée Internationale
ACI : Air Council International
ANDS : Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie
EIES : Etude Impact Environnemental et Social
PGES : Plan de Gestion Environnementale et Sociale
BAD : Banque Africaine de Développement
AFD : Agence Française de Développement
IST : Institut Supérieur des Transports
ADS : Agence des Aéroports du Sénégal
PAX : passagers

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAUX

Tableau 1 : Trafic aérien de passagers	39
Tableau 2 : Mouvements d'avions	41
Tableau 3 : trafic de fret par compagnie (2019 – 2020)	43
Tableau 4 : trafic de fret 2019 - 2020	44
Tableau 5 : Variation en valeur absolue (VAB) et en valeur relative (VAR) du trafic aérien (mouvements d'aéronefs, passagers et du fret).	45
Tableau 6 : Variation du trafic aérien (mouvements d'aéronefs, passagers et du fret).	48
Tableau 7 : Statistiques Passagers	50
Tableau 8 : Estimation de l'impact de la Covid-19 sur le trafic aérien pour toute l'année 2020	52
Tableau 9 : Analyse SWOT	54

FIGURES

Figure 1 : Prévion 2020 de l'IATA au Sénégal.....	34
Figure 2 : circulaire du ministre du tourisme et des transports aériens portant les dispositions visant à réduire les risques de contaminations du virus dans les aéroports et aéronefs exploités au Sénégal.....	35
Figure 3 : Courbe d'évolution du trafic de passagers 2019 - 2020.....	46
Figure 4 : Courbe d'évolution des mouvements d'avions 2019 - 2020.....	47
Figure 5 : Courbe d'évolution du trafic de fret 2019 – 2020.....	48

**Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de
l'Aéroport International Blaise**

SOMMAIRE

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
RESUME.....	III
ABSTRACT	IV
LISTE DES ABRIÉVIATIONS.....	V
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES	VI
SOMMAIRE	1
INTRODUCTION.....	2
PREMIERE PARTIE :	5
CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE	5
Chapitre I : Le cadre théorique.....	7
Chapitre II : Le cadre méthodologique.....	19
DEUXIEME PARTIE : CADRE PRATIQUE ET ANALYTIQUE	22
Chapitre I : Le cadre de l'étude et analytique	22
Chapitre II : Interprétation et recommandations	57
CONCLUSION	60
BIBLIOGRAPHIE	I
WEBOGRAPHIE.....	III
LISTE DES ANNEXES.....	V
TABLE DES MATIERES	II

INTRODUCTION

Le transport aérien désigne l'activité de transport de passagers ou de fret effectuée par la voie des airs. Mieux que tout autre mode de transport, l'aviation assure une connectivité rapide entre les États et les régions, ce qui lui permet de servir d'accélérateur du développement économique.

Les aéroports contribuent au développement économique du pays, eu égard à leurs retombées économiques et sociales : des effets multiplicateurs, des impacts positifs sur les entreprises, sur l'emploi, sur les services, sur le tourisme, sur les tiers, sur l'environnement, sur la création de richesse. Ils sont un important centre de profits qui attire de plus en plus les investisseurs privés. Par dessus de tout, la sécurité et la sûreté de l'activité aérienne dans toutes ses phases doivent s'inscrire au sommet de leurs préoccupations.

Dans un monde aéronautique très concurrentiel, où les évolutions technologiques, techniques, juridiques et commerciales sont rapides et profondes, les aéroports se doivent de tenir le rythme, d'anticiper les cycles et leurs conséquences sur le trafic, sur les passagers et le fret.

Afin de tirer parti de l'expansion du secteur de l'aéronautique, un processus de planification stratégique solide donnant lieu à des opérations sûres et efficaces à l'échelle nationale et à l'échelle régionale est nécessaire pour répondre aux besoins de la croissance prévue du trafic.

Toutefois, le trafic aérien mondial devrait continuer de croître dans les années à venir bien que son évolution soit assujettie de manière aléatoire, aux grandes crises de ce monde : choc pétrolier de 1979, 1ère guerre du Golfe, attentats du 11 septembre, SRAS 2003, crise financière de 2008 et la toute dernière qui est l'épidémie de Covid-19.

En effet, ça fait plusieurs mois que le monde entier fait face à la plus grande crise sanitaire des temps modernes, impactant sérieusement l'économie dans presque tous les domaines. D'ailleurs l'industrie des transports aériens a été le secteur le plus durement touché par cette crise dont la gravité dépasse de loin celle du 11 septembre 2001. Cette épidémie de Covid-19 est évidemment le grand responsable de la chute historique du trafic, qui n'épargne aucune zone du globe.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Il faut dire que la situation qu'on a rencontrée depuis le début de l'année est inédite. Jamais, dans l'histoire de l'aviation civile, autant d'interdictions de circulation, de fermetures de frontières, de mises à l'arrêt d'aéroports n'avaient été décidées, car le transport aérien s'est toujours montré résilient face aux périodes difficiles qu'il a traversés. A titre de comparaison, l'IATA montre qu'il a fallu en moyenne un peu moins d'une année pour revenir au niveau d'activité pré-crise et 5 ans pour revenir à la trajectoire haussière d'avant-crise pour chacune de ces périodes. Cette fois-ci, l'ampleur de la chute d'activité et sa durée sont sans précédent.

Cette situation pourrait avoir de lourdes conséquences économiques pour les aéroports, surtout si l'on considère les incertitudes qui pèsent sur la trajectoire de reprise du trafic aérien mondial.

D'ailleurs, aucun pays n'a échappé à cette crise avec une chute brutale de 80 % du trafic aérien mondial. L'Association des Transporteurs Aériens Africains (AFRAA) a annoncé que 95 % des compagnies du continent ont cessé toute activité.

Selon les dernières estimations du Conseil international des aéroports, la crise de la Covid-19 devrait engendrer une baisse de 60 % du chiffre d'affaires des aéroports dans le monde en 2020. Le rapport souligne l'importance du trafic aérien dans les recettes des infrastructures aéroportuaires, l'effondrement du nombre de passagers ayant entraîné l'évaporation des revenus issus des redevances passagers et d'atterrissage, ainsi que des services auxiliaires.

Ainsi, au Sénégal, l'état d'urgence décrété le 23 Mars 2020 a entraîné une fermeture des frontières aériennes, avec la suspension des vols passagers entraînant l'arrêt du transport par GP (Gratuité Partielle) entre Dakar et les villes de l'occident et vice versa.

Par contre, des vols domestiques entre l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD), et Ziguinchor, des vols cargo, des évacuations sanitaires et des vols spéciaux continuent à se poser à l'aéroport. C'est ce qui permet aux entreprises de transport de poursuivre leurs activités dans le fret aérien. L'impact de la pandémie se situe surtout au niveau des délais et la forte augmentation de la demande causée par le transport de produits et équipements médicaux. Ainsi, il faut compter entre 6 et 8 jours supplémentaires de rallonge pour des compagnies comme DHL.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

A cet effet, la compagnie Air Sénégal a perdu 20 milliards de chiffre d'affaires en trois mois, la société LAS (Limak-Aibd-Summa, société chargée de la gestion de l'AIBD) a perdu 6 milliards, car elle n'a presque plus de recettes et l'AIBD a perdu 1,3 million de passagers.

Il faut noter également que le choc engendré par la Covid 19 est très important, en conséquence et la reprise va être lente et graduelle. Le climat a dépassé la morosité et il souffle un vent de panique chez tous les acteurs du transport aérien.

Ainsi il serait important de savoir quel est l'impact de la baisse dramatique d'activité pour le secteur aéronautique ?

À quoi va ressembler le futur du transport aérien après la crise du coronavirus ?

C'est d'ailleurs dans ce sens qu'il serait intéressant de faire une profonde étude de la situation d'AIBD pour déceler les conséquences de la Covid-19 au sein de l'aéroport.

Cette analyse justifie en effet le choix de notre thème pour ce présent mémoire intitulé : « **analyse des conséquences de la covid-19 sur les trafics aéroportuaires : cas de l'Aéroport International Blaise Diagne.** »

Ainsi pour bien mener cette étude, le travail s'articulera sur deux grandes parties :

- ✓ Le cadre théorique et méthodologique pour cerner les aspects liés au contexte de l'étude, à la problématique, aux objectifs, aux hypothèses de recherche et à la revue de la littérature. Il est également rattaché à la méthodologie adoptée, la présentation de l'aéroport.
- ✓ Le cadre analytique et recommandations qui constituent l'essentiel de notre étude qui parlera des questions liées à la présentation des résultats de recherche. Et cette présentation sera consolidée par la formulation de quelques recommandations.

**Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de
l'Aéroport International Blaise**

PREMIERE PARTIE :

CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Chapitre I : Le cadre théorique

Section 1 : Le contexte de l'étude

Le transport aérien joue un rôle majeur comme moteur de développement économique et social durable. Il atteint son impressionnant niveau de performance macro-économique en desservant les collectivités et les régions dans le cadre de cycles clairs d'investissement et d'occasions.

Ainsi, le secteur de l'aviation traverse une période difficile liée à l'environnement de la COVID-19 qui a pris le monde complètement par surprise. Cette souche récemment identifiée du coronavirus est d'abord apparue à Wuhan, capitale de la province du Hubei en Chine centrale, le 31 décembre 2019.

Étant donné les caractéristiques du virus et le grand nombre de gens qui voyagent partout dans le monde, son endiguement s'avère exceptionnellement difficile.

La Chine représente en effet le marché international (pays de départ) le plus important et le deuxième marché de l'aéronautique en importance à l'échelle mondiale. C'est la raison pour laquelle le secteur du transport aérien fait partie des secteurs les plus touchés pendant cette crise.

Toutefois les entreprises de la plateforme aéroportuaire vivent avec les redevances aéroportuaires. Quand un avion atterrit, il paye des redevances de sûreté, des redevances de balisage etc. Donc, quand il y a plus d'avions, il y a plus de recettes.

La demande dans le secteur passager s'est également évaporée avec la fermeture des frontières internationales et le confinement des pays en vue de prévenir la propagation du virus. Il s'agit du plus important facteur de perte pour l'industrie.

Au cours des six mois qui ont suivi les attaques du 11 septembre, précédemment considérées comme la plus grave crise de l'aviation, le trafic aérien de passagers mesuré en passagers-kilomètres payants (RPK) a diminué de 12%, soit beaucoup moins que la baisse de 60 à 70% pour 2020.

A l'Aéroport International Blaise Diagne, l'impact de la pandémie de la covid 19 s'est traduit par une perte estimée à 55% de l'activité aéroportuaire après la fermeture partielle. Il est fortement impacté par la suspension des vols en provenance et à destination des pays touchés par l'épidémie. C'est d'ailleurs dans ce contexte que nous avons choisi d'analyser

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

les conséquences de la covid 19 sur le trafic aérien à l'Aéroport International Blaise Diagne.

Section 2 : La Problématique de recherche

Le secteur de l'aéronautique est le révélateur des échanges commerciaux internationaux. Ainsi lorsqu'il y a un mouvement de croissance économique, ou l'inverse, il y a toujours deux fois plus de croissance ou de décroissance de l'aviation que celle de l'économie. Dès lors qu'une composante du secteur aérien est touchée par une quelconque difficulté ou crise, celle-ci contamine rapidement l'ensemble du secteur. Un peu à la façon dont le corona virus s'est rapidement propagé dans le monde.

Ce virus met à mal l'économie de toute la planète, et plus particulièrement le secteur aérien. Outil indispensable au développement des échanges économiques, l'aviation se retrouve en première ligne.

Les experts de l'aviation considèrent la pandémie de la Covid-19 comme l'événement le plus marquant depuis le début de l'industrie il y a un siècle. Inévitablement, les spéculations vont bon train sur les nouvelles mesures qui pourraient découler directement de cet événement mondial. Elle a en effet provoqué une forte poussée de fièvre pour les aéroports où la situation est évidemment préoccupante. Plusieurs d'entre eux étaient en grande partie fermés, puisque le trafic aérien commercial y était quasi inexistant.

Cependant, l'arrêt des activités, les retards et les annulations des vols limitent davantage les capacités de fret aérien.

Pour les aéroports, la crise est aussi violente que pour les compagnies aériennes. Plusieurs redevances se sont évaporées avec l'absence de trafic. Et la fermeture des boutiques et des commerces en aéroports prive les gestionnaires d'aéroports de recettes importantes. Tous les métiers connexes à l'aéroportuaire, comme les commerces, les sociétés de traitement en escale (Handling), sont également touchées.

D'ailleurs, le Sénégal n'a pas été épargné de cette pandémie. Le transport aérien est fortement impacté par la suspension des vols en provenance et à destination des pays touchés par la maladie, gros pourvoyeurs de touristes.

En effet, la pandémie de la Covid-19 a porté un véritable coup de massue au trafic aérien avec une forte baisse de 50,98% du nombre de passagers enregistré à l'Aéroport

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

International Blaise Diagne (AIBD) à l'issue du premier semestre de 2020 comparé à la même période de l'année 2019, selon les données établies par l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).

Avant la pandémie, l'aéroport inauguré en décembre 2017 revendiquait autour de 2,5 millions de passagers par an. Même s'il devait y avoir une reprise en 2020, celle-ci ne pourrait être que graduelle, le temps que les mesures soient mises en place et que les clients reprennent confiance en ce mode de transport.

La compagnie « Air Sénégal » est aussi fortement affectée par la pandémie. Toutes les activités de la Compagnie nationale sont à l'arrêt. Le hub de Dakar qui était dans une tendance extrêmement positive est aujourd'hui à l'arrêt.

Ainsi, la problématique qui se dégage de notre étude est de savoir : Quelle est l'évolution du trafic aérien durant la période de la pandémie ?

Cette problématique nous permet de poser les questions suivantes :

- Quels sont les stratégies de redynamisation du transport aérien au sein de l'aéroport ?
- Quelles sont les options en vigueur pour relancer les activités ?

Section 3 : Les objectifs de recherche

❖ Objectif Général

L'objectif général de notre recherche est l'étude des conséquences de l'épidémie de la Covid 19 sur les flux de trafic aérien au niveau de l'Aéroport International Blaise Diagne.

❖ Objectifs spécifiques

Pour aboutir à l'objectif général, les objectifs spécifiques suivants, formulés par rapport aux problèmes spécifiques sont :

- D'analyser la situation du trafic aérien en cette période de pandémie.
- D'identifier les perspectives de reprise du trafic aérien.
- De suggérer des recommandations visant à favoriser le développement du transport aérien au Sénégal et les stratégies qui permettront au pays de se positionner davantage par rapport à la reprise.

Les objectifs ainsi déterminés, nous identifieront les hypothèses devant servir de base à notre étude.

Section 4 : Les hypothèses de recherche

La formulation des hypothèses donne une orientation scientifique au travail de recherche. Dans le cadre de notre étude, les hypothèses suivantes sont posées :

- ❖ Le trafic aérien est marqué par une baisse du nombre de passagers et du fret enregistrée à l'aéroport en raison des vols annulés.
- ❖ Un protocole sanitaire a été élaboré pour garantir la sécurité des passagers, renforcer les mesures de contrôle et pour permettre une bonne reprise des activités aéroportuaires.
- ❖ La relance du secteur passe par le parachèvement du hub qui va permettre de booster les recettes extra-aéronautiques et avoir un effet positif sur l'économie du pays.

Section 5 : La revue critique de la littérature

¹Dans sa chronique **la désastreuse gestion de la Covid-19 par les gouvernants**, **Jean-Louis Baroux** analyse comment la crise liée au coronavirus aurait pu être gérée différemment pour éviter une paralysie du secteur aérien et du tourisme international.

Il a évoqué dans un premier temps les conséquences de la Covid qui a fortement touché tout le secteur du transport aérien allant des constructeurs et leurs sous-traitants, aux aéroports et aux sociétés de services et bien entendu aux compagnies aériennes.

Puis il s'interroge sur cette situation si elle aurait pu être évitée. Voilà une question intéressante et sa réponse est oui, au moins pour une grande partie de l'activité il faut démonter le mécanisme qui a conduit à cette dramatique situation.

Il a également parlé des mesures de confinement qui ont été prises au mois de janvier afin d'éviter la propagation du virus. Selon lui, le transport aérien est beaucoup plus développé qu'à l'époque du SRAS (Syndrome Respiratoire Aigu Sévère) qui a démarré en 2002 pour se terminer en 2004, où le transport était de 1,7 milliard de passagers contre plus de 4,1 milliards en 2019. Il ne faut dès lors pas s'étonner que la diffusion du virus ait été beaucoup plus rapide et qu'il se soit répandu dans le monde entier.

¹ https://www.tourmag.com/Transport-aerien-la-desastreuse-gestion-de-la-Covid-19-par-les-gouvernants_a105059.html

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Et en fin février les pays ont pris conscience qu'ils avaient peu de chances de passer au travers de cette pandémie. Alors ils ont décidé de fermer les frontières puisque les pays voisins appliquaient des méthodes différentes.

Ainsi le cœur du sujet est la fermeture des frontières qui a immédiatement signé l'effondrement du transport aérien. Dans le courant du mois de mars, les avions ont été mis au sol.

Baroux ajoute que les gouvernements auraient pu désigner les grands organismes mondiaux comme l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et l'IATA (International Air Transport Association) pour définir un protocole sanitaire commun à tous les pays de la planète au lieu de se replier sur eux-mêmes.

Selon lui, seule une réponse mondiale aurait pu combattre la Covid-19.

Mais au lieu de coopérer, tous les gouvernements ont édicté leur propre politique. Dès lors on ne voit pas comment la machine aérienne pourrait être remise en route. Il n'est peut-être pas trop tard pour créer enfin ce protocole mondial.

Si cela était le cas, les échanges pourraient redémarrer vite entre les pays qui l'appliqueraient, les autres ne tardant pas à rejoindre les premiers. Faute de quoi, il faudra attendre la fin de la pandémie. Il rappelle qu'il a fallu deux ans et demi pour que le SRAS qui n'avait infecté que 8000 personnes et causé moins de 800 morts, s'éteigne.

²Dans le communiqué (N°7) du 20 février 2020 à New York intitulé : La crise du COVID-19 réduit la demande et les recettes, l'Association du transport aérien international (IATA) a publié les premières estimations de l'épidémie du coronavirus sur le transport aérien avec un effondrement attendu de la demande et en partie de l'offre particulièrement sensible en Asie Pacifique (épicentre de la crise).

L'IATA a annoncé que son évaluation initiale de l'impact de l'épidémie indique une possibilité de diminution de 13 % de la demande du secteur passagers pour l'ensemble de l'année chez les transporteurs de la région Asie-Pacifique. Sachant que la croissance prévue des transporteurs de la région était de 4,8 %, l'impact net sera une contraction de 8,2 % pour l'ensemble de l'année, comparativement à 2019.

² <https://www.iata.org/contentassets/33c7a94b015f419787d15bbb1fffb6ac/2020-02-20-01-fr.pdf>

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Selon ce scénario, il y aurait des pertes de recettes de 27,8 milliards \$ en 2020 chez les transporteurs aériens de la région Asie-Pacifique.

Pour ce même scénario, les transporteurs extérieurs de la région devraient subir une baisse de recette de 1,5 milliard \$, en supposant que la baisse de la demande se limitera aux marchés reliés à la Chine. Cela porterait à 29,3 milliards \$ les pertes totales de recettes dans le monde (baisse de 5 % des revenus de passagers comparativement à la prévision émise par l'IATA en décembre), ce qui correspond à une baisse de 4,7 % de la demande mondiale.

En décembre, l'IATA prévoyait une croissance mondiale des Revenus Passagers Kilomètres (RPK) de l'ordre de 4,1 %, de sorte que cette perte éliminerait complètement la croissance prévue pour l'année, ce qui se traduirait par une contraction de 0,6 % de la demande passagers dans le monde en 2020.

L'IATA précise que ces estimations sont fondées sur un scénario selon lequel la COVID-19 aurait une courbe d'impact sur la demande en forme de V, similaire à celui qu'avait connu l'épidémie de SRAS. En 2003, le SRAS avait en effet été responsable d'une baisse de 5,1 % du revenu/passagers/km pour les compagnies aériennes de la région Asie-Pacifique.

Elle souligne également qu'il serait prématuré d'estimer les incidences de la perte de recettes sur la rentabilité mondiale car elle ne savait pas encore de façon précise comment l'épidémie va évoluer et si elle suivra le même profil que le SRAS.

Ainsi, le directeur général et chef de la direction de l'IATA Alexandre de Juniac a déclaré que : « L'industrie mondiale du transport aérien vit des heures difficiles. La priorité absolue est de stopper la propagation du virus. Les compagnies aériennes se conforment aux orientations de l'Organisation mondiale de la santé et d'autres autorités de santé publique afin d'assurer la sécurité des passagers, la connectivité mondiale et l'endiguement du virus. Nous évaluons à 4,7 % la réduction du trafic mondial causée par le virus, ce qui pourrait plus qu'annuler la croissance prévue précédemment et causer le premier déclin généralisé de la demande depuis la crise financière mondiale de 2008-2009. Et ce scénario se traduirait par des pertes de recettes du secteur passagers à hauteur de 29,3 milliards \$. L'année sera très dure pour les compagnies aériennes ».

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Roland DEROO MASSON et **Alexandre GAM**, dans leur guide technique intitulé **la capacité aéroportuaire** en dégageant la problématique sur la capacité du réseau et des infrastructures soulève l'accroissement continu du trafic aérien mondial depuis plusieurs décennies (3,7 milliards de passagers transportés en 2016 dans le monde et que sans une politique d'accompagnement de cette croissance, la saturation de l'ensemble du système est inévitable à terme.

Alors l'objectif du guide est d'aborder la question de la capacité d'un aéroport en le considérant dans son ensemble comme un système complexe. Il met l'accent sur la capacité des aérogares et de l'aire de mouvement des avions. Il évoque notamment le contexte économique national et international qui a un impact fort sur les volumes des échanges de passagers et de fret, c'est-à-dire sur la demande de trafic. Ainsi l'impact du contexte économique est particulièrement visible lors des grandes crises récentes (crise financière de 2008, attentats du 11 septembre 2001) où des baisses du trafic ont été observées dans les zones concernées ainsi qu'une modification notable de la typologie du trafic dans un objectif d'optimisation des coûts (augmentation de l'emport moyen, c'est-à-dire le nombre moyen de passagers par avion).

En complément du contexte économique global, le contexte local a également un impact. Les caractéristiques de l'activité économique locale influencent en effet la nature même du trafic. Ainsi, la forte présence d'entreprises va induire un trafic important, et nécessitera des liaisons vers les grands hubs proches, voire la création d'un hub sur place. Une forte activité touristique entraînera un fort trafic non-régulier des tour-opérateurs ainsi que la présence de compagnies à bas coûts. Les avions utilisés et l'organisation des vols (du point de vue des horaires) en seront influencés.

³**Rapport** de la téléconférence des Directeurs généraux de l'aviation civile des Etats de l'Afrique occidentale et centrale sur la pandémie de la Covid 19, **Avril 2020**.

Dans le cadre du mandat de l'OACI, le Bureau régional pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) a, en coordination avec la CAFAC, organisé le 9 avril 2020, la première réunion virtuelle d'urgence des Directeurs généraux de l'aviation civile des États

³ <https://www.icao.int/WACAF/Documents/COVID-19/Regional%20Activities/DGCAs%20e-Meeting/WACAF%20DGCA%20VIRTUAL%20MEETING.Report.fr.2.0.pdf>

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

de la région, afin de les informer des travaux en cours, faire le suivi des récentes lettres de l'OACI aux États, évaluer la situation qui prévaut dans les États et discuter des perspectives et de toute autre question d'intérêt commun liée à la pandémie de la COVID-19.

Suite à l'éclosion de la maladie a coronavirus COVID-19 et à la déclaration par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) de l'événement comme Urgence de Santé Publique de Portée Internationale (USPPI) et pandémie le 11 mars 2020, l'OACI a émis des lettres aux États pour les orienter dans la prise de mesures d'urgence, a élaboré une stratégie mondiale visant à soutenir les actions des États pour surmonter la crise qui s'en est suivie et reprendre les activités normales.

La réunion a discuté des conséquences de la COVID-19 pour le secteur de l'aviation à l'échelle mondiale et régionale, caractérisées par une diminution du trafic en raison d'annulations de vols, l'immobilisation d'avions, l'interdictions des voyages et la fermeture des frontières; une diminution du trafic, de plus faibles facteurs de charge et l'impact sur le rendement; et une perte considérable de revenus proportionnelle à la perte de trafic et à la baisse des revenus unitaires (extra-aéronautiques).

La réunion a convenu de la nécessité de mettre en place une Equipe de travail chargé d'élaborer une Stratégie de reprise post-COVID-19 complète, qui identifiera de manière innovante les opportunités pour l'industrie aéronautique de l'Afrique en vue d'une reprise stable et durable. Il a également été convenu d'établir un réseau de coopération et de collaboration entre toutes les parties prenantes afin de solliciter l'aide nécessaire aux niveaux international, régional et national pour appuyer le plan de redressement visant à assurer le rétablissement progressif de l'industrie aérienne en Afrique.

Le Secrétaire général de l'ACI - Afrique a indiqué que l'environnement créé par la COVID-19 renforcera la méfiance des voyageurs à l'égard du transport aérien. Par conséquent, l'un des plus grands défis sera de rétablir la confiance du public, grâce à des mesures appropriées démontrant que l'aviation demeure l'un des moyens de transport les plus sûrs. Tous les intervenants du secteur de l'aviation devraient travailler ensemble, le plus rapidement possible, pour élaborer des stratégies appropriées à cette fin.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

⁴**Dans le communiqué (N°77) du 29 Septembre 2020 à Genève intitulé : Prévion de trafic réduite après un été morose**, l'Association du transport aérien international (IATA) a revu à la baisse ses prévisions de trafic pour 2020, pour tenir compte d'une reprise plus faible que prévu, comme le démontre la fin lamentable de la saison de voyage estivale dans l'hémisphère Nord. L'IATA prévoit maintenant que le trafic pour l'ensemble de l'année 2020 sera inférieur de 66 % au trafic de 2019. La prévision précédente annonçait un déclin de 63 %. Le trafic de passagers en août était encore immensément déprimé comparativement aux niveaux normaux, les kilomètres-passagers payants (RPK) étant en baisse de 75,3 % par rapport à août 2019. Ce n'est qu'une légère amélioration comparativement à la contraction annuelle de 79,5 % observée en juillet. Les marchés intérieurs continuent de surclasser les marchés internationaux sur le plan de la reprise, bien que la plupart demeurent considérablement plus faibles qu'il y a un an. La capacité en août (sièges-kilomètres offerts, ou ASK) était en baisse de 63,8 % en glissement annuel, et le coefficient d'occupation des sièges a perdu 27,2 points de pourcentage pour s'établir à 58,5 %, un creux historique pour un mois d'août. Selon les données sur les vols, la reprise des services passagers a été stoppée à la mi-août par le retour des restrictions gouvernementales associées à des éclosions de COVID-19 dans plusieurs marchés clés. Les réservations de billets d'avion pour le quatrième trimestre montrent que la reprise après le creux d'avril va continuer de s'essouffler.

Alors qu'on s'attendait à ce que le déclin de la croissance annuelle des RPK mondiaux s'atténue et s'établisse à -55 % d'ici décembre, une amélioration beaucoup plus lente que prévu est maintenant en vue, puisqu'on prévoit pour le mois de décembre un déclin de 68 % par rapport à l'année précédente.

Ainsi, le directeur général et chef de la direction de l'IATA, Alexandre de Juniac a déclaré que : « Les résultats désastreux du trafic en août concluent la pire saison estivale de l'histoire de l'industrie. La reprise de la demande internationale est pratiquement inexistante et les marchés intérieurs en Australie et au Japon ont régressé en raison des nouvelles éclosions et des restrictions de voyage. Il y a quelques mois, nous pensions qu'une chute de la demande de 63 % sur l'ensemble de l'année était ce qui pouvait arriver

⁴ <https://www.iata.org/contentassets/6dfc19c3fdce4c9c8d5f1565c472b53f/2020-09-29-02-fr.pdf>

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

de pire. Avec la haute saison estivale désastreuse que nous avons connue, nous avons révisé nos prédictions et prévoyons une baisse de 66 % ».

Section 6 : Clarification des concepts

Conséquence⁵ : ce qui est produit nécessairement par quelque chose, la suite d'un événement ou d'une action, le résultat, répercussion retombée qui est engendré.

Covid 19⁶ : Le mot Covid-19 désigne la pathologie, la maladie provoquée par le coronavirus responsable d'une pandémie au début de l'année 2020. Apparue en fin 2019, la maladie Covid-19 est responsable d'une épidémie mondiale qu'aucun vaccin ni traitement n'a encore réussi à arrêter. Le 9 janvier 2020, le virus responsable est identifié, il s'agit d'un nouveau coronavirus appelé Sars-CoV-2 responsable d'une maladie baptisée Covid-19.

Passager : désigne toute personne, en dehors des membres de l'équipage, transportée ou devant être transportée par avion, en possession d'un billet.

Aéroport : est l'ensemble des bâtiments et des installations qui servent au traitement des passagers ou du fret aérien situés sur un aérodrome. Le bâtiment principal est, généralement, l'aérogare par où transitent les passagers (ou le fret) entre les moyens de transport au sol et les avions.

Redevance aéronautique : C'est une redevance destinée à financer le fonctionnement de l'aéroport et payée par les compagnies aériennes.

Hub : Ou "plaque tournante", c'est un système développé par les compagnies aériennes qui concentre sur un aéroport la plus grande majorité de leurs vols, il permet de diminuer les coûts de fonctionnement et d'optimiser la fréquence des vols. En d'autres termes, c'est la base d'une compagnie dont l'un des buts est de regrouper les passagers et d'assurer leur correspondance vers leur destination finale. Par exemple au Sénégal c'est d'avoir une destination connectée adossée à une compagnie aérienne forte (Air Sénégal).

Gestion des flux de trafic aérien (en anglais Air Traffic Flow Management, universellement abrégé en ATFM, ou parfois : Air Traffic Flow and Capacity Management

⁵ <https://www.linternaute.fr/dictionnaire>

⁶ <https://dictionnaire.orthodidacte.com>

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

(ATFCM)), ou régulation du trafic aérien, est la partie de la gestion du trafic aérien qui vise à éviter la saturation des aéroports et des secteurs de contrôle. Pour cela le trafic est régulé, c'est-à-dire que les vols doivent être annoncés à l'avance et que leur heure de décollage est fixée par un organisme de régulation. Cette opération a pour effet de retarder certains décollages, mais diminue le risque d'attente en vol et donc améliore globalement la ponctualité.

Voyageur-kilomètre ou **passager-kilomètre** est une unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une personne sur un kilomètre. La quantité de transport s'appelle le **volume de transport**.

L'Organisation de l'aviation civile internationale a normalisé l'expression « passager-kilomètre payant » (PKP), en anglais RPK (Revenue passenger kilometer).

Aviation : c'est une activité aérienne qui comprend l'ensemble des acteurs, techniques et règlements liés à l'utilisation d'un aéronef dans un but particulier. Ces diverses activités peuvent être classées en activités de sport et loisir ou activités économiques et activités militaires.

Syndrome Respiratoire Aigu Sévère : (SRAS) est une maladie infectieuse des poumons (pneumonie aigüe) due à un coronavirus, le SARS-CoV, apparu pour la première fois en Chine en novembre 2001, qui a provoqué une épidémie à partir de mai 2003 dans 29 pays, infecté plus de 8 000 personnes et fait au moins 774 morts. La maladie s'est manifestée jusqu'en mai 2004.

Recette : c'est la somme d'argent encaissée (reçue) à la suite d'une opération le plus souvent commerciale. Par extension, le terme désigne les mouvements financiers entrants. On oppose les recettes aux dépenses.

Confinement : La crise économique liée à la pandémie de Covid-19 ou crise économique de 2020, est une crise économique mondiale, provoquée par la pandémie de Covid-19 et le confinement sanitaire décrété dans un grand nombre de pays.

Le terme « Grand Confinement » a été inventé le 14 avril 2020 par Gita Gopinath, économiste au FMI, pour qualifier cette crise de façon similaire à la Grande Dépression des années 1930 et de la Grande Récession des années 2010.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Le confinement implique la restriction des déplacements au strict nécessaire (courses alimentaires, soins et travail quand le télétravail n'est pas possible), des sorties près du domicile (activité sportive individuelle...).

Crise sanitaire : c'est un évènement, touchant réellement ou potentiellement un grand nombre de personnes, affectant la santé, et pouvant éventuellement augmenter le facteur significatif de mortalité ou surmortalité, dans une région donnée ou la planète entière. "Le covid-19 a engendré une crise sanitaire mondiale et une crise économique".

Pandémie : c'est une épidémie qui s'étend à la quasi-totalité d'une population d'un continent ou de plusieurs continents, voire dans certains cas de la planète. On parle de pandémie en cas de propagation mondiale d'une nouvelle maladie.

Infrastructure : est un ensemble d'éléments structuraux interconnectés qui fournissent le cadre pour supporter la totalité de la structure, un ensemble des équipements nécessaires à une activité économique

Sûreté : ce sont les mesures mises en place pour prévenir les actes malveillants ou actes d'interventions

Chapitre II : Le cadre méthodologique

Dans ce chapitre, nous allons présenter les méthodes et techniques d'investigation que nous avons utilisées, les outils de collecte de données et d'information utilisés et les difficultés rencontrées.

Section 1 : Méthodes et techniques d'investigations

La méthode est un ensemble de démarche raisonnée, suivie pour parvenir à un but, un fait, un processus, une situation, un cas, etc. En ce qui concerne le thème qui fait l'objet de notre étude, nous avons jugé nécessaire de faire recours à des techniques d'investigation suivante :

1.1.Revue documentaire

Toute recherche scientifique nécessite une documentation fournie qui est une étape importante. La recherche documentaire était notre première étape d'investigation après le choix du sujet. C'est ainsi que nous avons eu à consulter de nombreux documents, des revues, des rapports, des mémoires et d'autres informations ayant un rapport avec notre thème d'étude. Cette recherche a eu lieu :

- Au centre de Documentation et Information (CDI) du Campus Point E ;
- Sur l'internet et via le moteur de recherches Google.

1.2.L'internet

De nos jours, l'internet est un immense espace de recherche où on peut avoir toute sorte d'informations. Grace aux outils informatiques, nous avons pu trouver des données sur des sites fiables concernant notre thème de recherche. En outre, l'internet est une plateforme ouverte, à cet effet nous avons jugé utile de limiter notre champ de recherche afin de recueillir des informations fiables et plus proches de la réalité.

1.3.Visites de terrain

Elles ont été vitale dans nos recherches car elle nous a permis d'atteindre notre objectif général d'étude et de collecter des informations.

Section 2 : Les outils de collecte des données

Pour mieux cerner notre problématique, les outils de recherche ou de collecte de données s'avèrent être utiles d'autant plus qu'ils permettent d'orienter notre cadre méthodologique et notre analyse. Dans le cadre de notre étude, nous n'avons pas eus l'occasion de traiter plusieurs instruments, mais les informations recueillies nous ont permis de vérifier l'ensemble des hypothèses émises.

2.1. L'échantillonnage

La méthode de l'échantillonnage a été portée sur la dimension de notre étude et sur les réalités de l'organisation au niveau de l'aéroport que nous avons constaté lors de nos investigations. Les informations recueillies nous ont permis:

- De vérifier l'ensemble des hypothèses émises ;
- D'analyser et de comprendre le déroulement des activités durant cette période de pandémie.

2.2. Entretien téléphoniques

Les entretiens par téléphone nous ont beaucoup aidé car ils nous ont permis de recueillir certaines informations et d'être en collaboration avec les acteurs exerçant dans le domaine de l'aérien afin de mieux comprendre comment ça se passe réellement dans le milieu professionnel.

Section 3 : Difficultés rencontrées

Tout au long de nos investigations, nous nous sommes heurtés à certaines difficultés. Cette réalité a contribué à rendre difficile les investigations concernant notre travail de recherche. Ces difficultés sont entre autres :

- L'accès difficile à certaines informations au niveau de l'aéroport ;
- Les difficultés d'obtention d'ouvrages pour traiter la revue critique de la littérature;
- Les difficultés à avoir les statistiques de l'aéroport au niveau de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie.

Toutefois, la démarche méthodologique adoptée, les instruments utilisés et la revue de la littérature nous ont permis entre autres, de recueillir les informations nécessaires à la rédaction de notre mémoire.

**DEUXIEME PARTIE :
CADRE PRATIQUE ET ANALYTIQUE**

DEUXIEME PARTIE : CADRE PRATIQUE ET ANALYTIQUE

Chapitre I : Le cadre de l'étude et analytique

Section 1 : Présentation de l'Aéroport International Blaise Diagne

Historique

En 2000 le Président de la République du Sénégal Abdoulaye Wade procède au lancement du projet de construction de l'Aéroport Internationale Blaise Diagne, afin de mettre en œuvre de grands projets pour doter le pays d'infrastructures modernes de transport.

Les études de faisabilité technique, économique, financière et juridique démarrent en 2001 sous l'égide de l'APIX (Agence pour la Promotion des Investissements au Sénégal). Il est nécessaire de préciser que le projet de construction de l'Aéroport International Blaise Diagne était piloté par l'APIX avant la mise en place de la société de projet AIBD. SA.

La validation du choix de Diass pour accueillir l'Aéroport International Blaise Diagne se fait la même année à l'occasion d'un conseil présidentiel. Diass a été choisi parmi une dizaine de sites dans un périmètre de 60 km autour de Dakar qui ont été identifiés, évalués et comparés par des experts de l'ASECNA.

Pour le financement de la construction du nouvel aéroport, le Chef de l'Etat prend un décret (2005-138 du 28 février 2005) pour mettre en place la RDIA (Redevance de Développement des Infrastructures Aéroportuaires). Il s'agit d'une taxe prélevée sur le billet de chaque passager au départ de tout aéroport et aérodrome du Sénégal.

Un an plus tard, en 2006 la Société Projet AIBD SA est créée. Elle est chargée d'assurer le Financement, la Construction, l'Exploitation et le Développement du nouvel aéroport. C'est un projet lié à l'Etat du Sénégal par une convention mettant en coopération des partenaires de classe mondiale.

Les travaux de construction ont été lancés le 4 avril 2007 à l'occasion d'une cérémonie présidée par l'ancien Chef de l'Etat Me Abdoulaye Wade.

L'estimation du cout était de 200 milliards de francs CFA (305 millions d'euros) au départ du chantier. Dix ans après, le montant des investissements a plus que doublé pour atteindre 424 milliards de francs CFA (646 millions d'euros).

En avril 2015, les autorités sénégalaises annoncent la mise en service de l'aéroport pour décembre 2015. En août 2015, la société chargée de la construction de l'aéroport

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

international Blaise Diagne réclame un 5e avenant d'un montant de 63,62 milliards de francs CFA, ce que l'État du Sénégal refuse. En conséquence, les travaux de l'aéroport, achevés à 90 %, sont à l'arrêt. La direction générale de l'aéroport Blaise Diagne soutient quant à elle que le Groupe Saoudi Binladin n'a pas été performant pour terminer les travaux à temps et ne veut pas s'engager sur une nouvelle date de livraison de l'aéroport. Suite à ce contentieux, en 2015, la maîtrise d'ouvrage a été confiée au groupe turque Summa-Limak.

Son nom a été choisi en hommage à Blaise Diagne (1872-1934), natif de Gorée, député assimilationniste français, sous-secrétaire d'État aux Colonies de la République française et maire de Dakar. Il est, en 1914, le premier député français noir d'Afrique. En effet, jusqu'à cette époque, les précédents députés français noirs venaient tous des Antilles. Pendant la Première Guerre mondiale, il est nommé Haut-Commissaire du gouvernement pour le recrutement des troupes noires en Afrique-Occidentale française et en Afrique-Équatoriale française. Il œuvre alors pour le respect des droits des africains noirs dans l'armée française.

L'aéroport a été achevé en juillet 2017.

L'inauguration a été effectuée le 7 décembre 2017 par le président Macky Sall après 10 ans de travaux et plus de 600 millions d'euros d'investissements.

L'ancien aéroport de Dakar ferme ses pistes aux vols civils le 7 décembre et devient un aéroport militaire.

Localisation

L'Aéroport International Blaise-Diagne est situé à Diass (Mbour) à 47 kilomètres au sud-est de Dakar à proximité de la Petite-Côte, il remplace l'ancien aéroport international Léopold-Sédar-Senghor (AILSS) de Dakar.

Statut juridique

La Société AIBD, est une société anonyme avec conseil d'administration de droit sénégalais au capital de 100.000.000 FCFA, enregistrée auprès du Registre du Commerce et du Crédit Mobilier de Dakar sous le n° NS DKR 2006B2574.

⁷Partenaires

⁷ http://investinsenegal.com/IMG/pdf/fiche_aibd.pdf

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

❖ Un Constructeur de premier ordre

L'Entreprise Saudi Ben Laden Group en collaboration avec le cabinet d'architecture Dar Al Handasah a été sélectionné pour la réalisation du nouvel aéroport.

❖ **LAS (Limak-Aibd-Summa)**, est une société anonyme de droit sénégalais créée en mai 2017. Elle est la société de gestion de l'Aéroport à travers un contrat de concession de 25 ans avec l'Etat.

❖ **Un Cabinet d'Ingénierie** de renommée pour l'assistance technique à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO)

❖ **2AS** est la société d'assistance en escale autorisée par le gouvernement du Sénégal. C'est une agence d'enregistrement qui fait l'assistance passagère de l'enregistrement jusqu'à l'embarquement des passagers.

❖ Des Conseillers techniques et financiers d'envergure internationale

- Le Groupement STUDI International/SOFREAVIA devenu EGIS AVIA/SACI (Tunisie/France/Sénégal) a été retenu pour assister AIBD SA dans la validation des études techniques détaillées et assurer le suivi, la supervision et le contrôle des travaux de construction.
- Le cabinet AECOM renforce les capacités techniques d'AIBDSA liées principalement à la gestion du projet.
- Le Groupe BNP Paribas a été retenu pour diriger la syndication bancaire pour le financement à long terme du projet et la BMCE Capital devenue BLACKPEARL FINANCES assurant également le rôle de conseiller financier.

❖ **Concurrent**

Son principal concurrent est l'aéroport Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (1,9 million de passagers annuels).

Mission et Objectifs stratégiques

Sa mission est de relever le défi de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport, afin de pouvoir concurrencer les meilleurs aéroports de ce monde dans ce domaine.

Le nouvel aéroport contribuera au désengorgement de la ville de Dakar et favorisera un meilleur aménagement du territoire en synergie avec la création de la Zone Économique

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Spéciale Intégrée. Il a pour ambition de faire du Sénégal un hub sous-régional de transport aérien de premier plan, tout en répondant aux meilleurs standards internationaux, tant sur le plan de la sûreté et de la sécurité que de la qualité du service.

La création d'un nouvel aéroport sur un nouveau site s'explique, se comprend et se justifie, dans l'esprit des autorités de la République du Sénégal, par une vision et une volonté de construire « un Sénégal émergent dans la solidarité intra et inter générationnelle avec des infrastructures et services constituant le fondement de l'assise d'une économie compétitive et d'une croissance forte » C'est ainsi que l'Aéroport International Blaise Diagne a été construit sur le site de Diass à 47 Km de Dakar.

Les objectifs, dans la phase actuelle, suite à la mise en service de l'aéroport, sont de :

- Assurer un développement économique harmonieux de l'aéroport AIBD et de la zone aéroportuaire ;
- Exploiter au mieux l'espace existant pour le développement d'activités économiques pour lesquelles le Sénégal dispose d'avantages comparatifs (handling, catering, maintenance aéronautique, écoles de formation, hôtellerie, services, etc...) ;
- Assurer le suivi, la surveillance et le contrôle de l'exploitation afin de contribuer à la création du hub aérien sous régional ;
- Assurer une meilleure garantie de sûreté, de sécurité, de qualité de service et de diversification aux activités de transport aérien ;
- Faire du Sénégal un carrefour aérien entre les continents ;
- Contribuer à une gestion du Patrimoine aéronautique Sénégalais ;
- Développer une expertise en construction et gestion aéronautique privée au niveau national et africain.

❖ ENVIRONNEMENT ET SOCIAL :

Le projet a fait l'objet d'une Etude d'Impact Environnemental et Social (EIES) comprenant un Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) et un Plan de Réinstallation. D'autres études complémentaires sont aussi en cours, dont celle sur la dynamique économique autour de l'aéroport et celle sur le schéma directeur de la zone aéroportuaire.

- **Etude d'impact Environnemental :**

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Conformément à la loi No 2001-01 portant sur le Code de l'Environnement au Sénégal et suite aux recommandations de la Banque Africaine de Développement (BAD), l'Étude d'impact environnementale a été établie dans le but :

- D'évaluer les risques que peut présenter le projet sur l'environnement biophysique et socio- économique et les effets qu'il est susceptible d'exercer dans sa zone d'influence ;
- D'identifier les moyens (techniques, matériels, financiers, etc.) de minimiser, d'atténuer ou de compenser les effets négatifs sur l'environnement et de renforcer les effets positifs.

L'EIES a été validée par les instances et par les bailleurs de fonds du projet. L'Etat du Sénégal a déjà délivré un certificat de conformité.

• Plan de Réinstallation

Le respect des normes aéroportuaires internationales implique le déplacement d'un village, Kessoukhate et ses deux hameaux (Mbadate et Kathialite) situés dans l'emprise et la zone de servitude de l'aéroport. Dans ce cadre, un premier plan de déplacement et de réinstallation avait été réalisé en 2005 mais il n'intégrait pas toutes les exigences des principaux bailleurs de fonds du projet, à savoir la Banque Africaine de Développement (BAD) et l'Agence Française de Développement (AFD). Par souci de régulariser cette situation, AIBD SA a le Plan de Réinstallation de 2005 qui prône le principe d'indemnisation des personnes affectées par le projet d'une manière juste et équitable.

L'un des volets importants de ce plan de réinstallation est la construction d'un site entièrement viabilisé (voirie, réseau d'adduction d'eau potable, réseau de drainage des eaux pluviales, électricité) et aménagé pour le relogement des populations à déplacer.

❖ Organisation générale de l'aéroport

L'aéroport est organisé comme suit :

• Une aérogare passagers

Elle est réalisée sur une superficie de 42.000 m². Construite sur deux niveaux, l'aérogare passagers, compte aussi une mezzanine permettant la séparation complète des flux arrivés, départs et transit. A cela s'ajoute une innovation majeure, à savoir les six (6) passerelles télescopiques qui donnent un accès direct aux avions. Afin de rendre agréable et

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

exceptionnel le temps d'attente des passagers avant l'embarquement, un espace commercial de 5000 m² (Dufy free, boutiques, restaurants) est aménagé suivant les dernières tendances de raffinement et de modernité. L'aérogare passagers, dispose également de trois (03) salons VIP et des services multimédia modernes et un circuit dédié aux personnes à mobilité réduite a été intégré.

- **Une aérogare pèlerins**

Construite sur une superficie de 2270 m², elle est totalement autonome et propose aux pèlerins un traitement exceptionnel. En effet, la conception de l'aérogare pèlerin lui donne la capacité de traiter deux vols simultanément. Elle est dotée d'un tapis bagages et de deux positions parking pour le stationnement des avions. Prévus aussi bien pour le pèlerinage musulman que le pèlerinage chrétien, il peut servir à d'autres activités.

- **Une aérogare fret**

Construite sur une superficie de 8618 m², l'aérogare fret est dotée d'une capacité de cinquante mille (50.000) tonnes par an, soit 130 tonnes par jour. Elle possède tous les équipements indispensables à une prise en charge optimale du fret, comme les détecteurs à rayon X, les chambres froides, les bascules de pesage et les étagères à stockage vertical etc.

- **Une piste**

La piste de l'Aéroport International Blaise Diagne est une première dans l'espace ASECNA avec 3500 m de long sur 60m de large.

❖ FICHE TECHNIQUE

Pistes

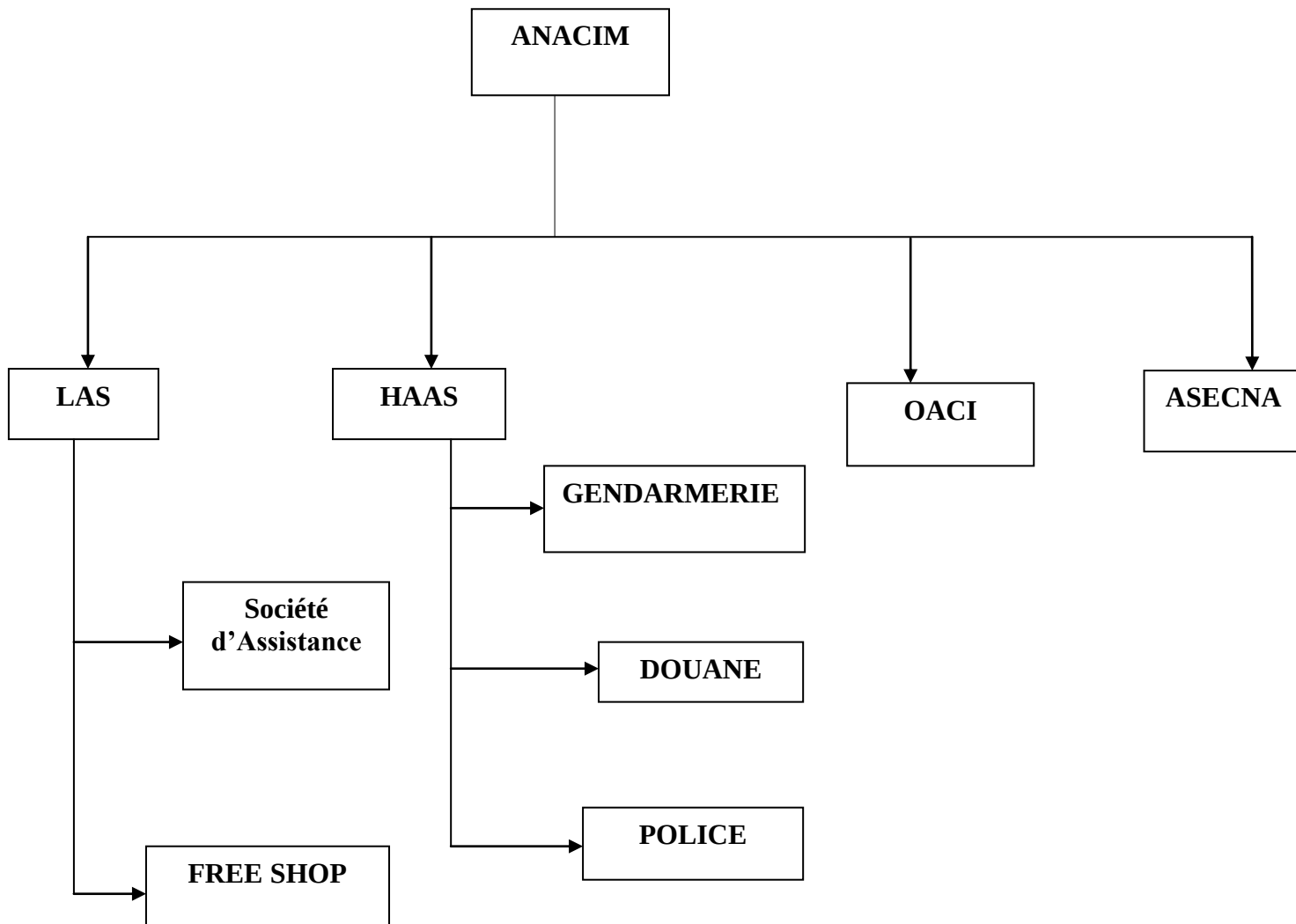
- Une piste principale de 3500 m x 60 m
- Une 2e piste (prévue pour une future extension)
- Précision d'approche et d'atterrissage ILS cat 2

Aérogare

- Superficie : 42 000 m²
- Niveaux : 2 niveaux (niveau 1 : arrivée et niveau 2 : départ)
- Passerelles : 6

❖ Les différentes structures au niveau de l'AIBD

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise



ANACIM (Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la météorologie) : au Sénégal, elle est l'autorité compétente en matière d'aviation civile. Elle est chargée :

- De la gestion, du contrôle et de la réglementation des activités de l'aviation civile et de la météorologie du Sénégal ;
- Elle est également chargée de la promotion et de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile et de météorologie ;
- De la négociation des accords bilatéraux et multilatéraux dans le cadre des habilitations et mandats conférés par l'Etat ;

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

- De l'élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile et de la météorologie aux normes de l'OACI et l'OMM ;
- De l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile, de météorologie et de transport aérien en application des orientations prioritaires nationales ;
- Du contrôle de l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par le Sénégal ;
- De la coordination, de la supervision et du contrôle de l'ensemble des activités aéronautiques, aéroportuaires et météorologiques au Sénégal ainsi que le suivi de l'activité des organisations internationales, régionales intervenant dans les domaines de l'aviation civile et de la météorologie ;
- De l'exploitation, de l'inspection et de la maintenance de l'ensemble des stations météorologiques y compris les postes pluviométriques répartis sur le territoire national.

LAS est constitué de trois entités qui sont (Limak-Aibd-Summa). C'est une entreprise anonyme de droit Sénégalais créée en **Mai 2017**. Elle est la société de gestion de l'Aéroport Blaise Diagne à travers un Contrat de concession de 25 ans signé avec l'Etat du Sénégal.

LIMAK est fondé en 1976, c'est un opérateur aéroportuaire présent aussi dans la construction, l'industrie du ciment, l'énergie, l'agroalimentaire, la gestion des ports et aéroport, le tourisme.

Limak gère l'aéroport de Pristina (Kosovo) et est un des acteurs majeurs d'IGA (le 3ème aéroport d'Istanbul), destiné à être le plus grand aéroport du monde.

AIBD est une société à participation Publique Minoritaire qui a été mise en place en février 2006. Elle est chargée par l'Etat du Sénégal de conduire les travaux péri-aéroportuaires financés par le Budget Consolidé d'investissement (BCI) ou autre source de financement apportée par ce dernier.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

SUMMA fondé en 1989, Summa est présent dans 14 pays et opère dans les secteurs de la construction, de l'immobilier, de la santé, des hôpitaux, des mines et de l'énergie.

SOCIETE D'ASSISTANCE : à ce niveau nous retrouvons plusieurs services :

- Service opération qui coordonne tout son travail avec le commandant de bord. Pour effectuer le débarquement des passagers, il faut que l'avion soit stoppé, mettre en place les passerelles et que le commandant donne son autorisation pour enfin commencer le débarquement de passagers.
- Dès qu'un vol arrive, le service technique fait l'entretien courant de l'avion. Le technicien fait un contrôle sur certains points de l'avion pour vérifier s'il n'y a pas de problème afin de garantir la sécurité de l'avion avant de signer le document et le remettre au pilote.
- Après stationnement sur l'air de trafic, l'avitaillement des avions en carburant est confié au service pétrolier. Le carburant vient de loin dans les régions de l'aéroport, drainé par des tuyaux jusqu'à la surface là où l'avion stationne.
- La mission du département commissariat est d'assurer dans les meilleures conditions possibles de l'avitaillement hôtelier et l'armement hôtelier des cabines des avions pour le confort des passagers à bord et de l'équipage dans le respect de la chaîne de sécurité et sûreté :
- Approvisionnement de l'avion en boisson et repas ;
- Approvisionnement de l'avion en consommables et divers équipements ;
- Mise en condition de la cabine de l'avion (nettoyage sommaire ou complet de la cabine).

HAAS (Haute Autorité des Aéroports du Sénégal) : elle est responsable de la sûreté des personnes, des biens et des aéronefs dans l'enceinte de la zone aéroportuaire. Elle est chargée de la coordination, de la mise en œuvre des mesures de sûreté au niveau de l'ensemble des aéroports civils du Sénégal. Les services de la police, de la douane et de la gendarmerie compétents aux aéroports sont placés sous son autorité en ce qui concerne leurs activités liées à la sûreté de l'aviation civile.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

La police : elle est chargée de la supervision, de la mise en œuvre des mesures d'inspection/ filtrage des passagers et des bagages de cabine dans les aéroports du Sénégal.

La gendarmerie : elle est chargée du contrôle d'accès à l'aire de mouvement des aéronefs et de la sûreté dans cette partie de l'aéroport. Elle est également chargée de tout ce qui est hors de l'aérogare (patrouille, murs de clôture...).

La douane de l'aéroport est chargée notamment de l'inspection/filtrage, du fret, des devises, du courrier et des bagages destinés aux services de litiges bagages des exploitants.

OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale elle a été créée par la convention de Chicago du 7 décembre 1944. C'est une institution spécialisée des nations unies chargée d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale.

L'AIBD a obtenu la certification de l'OACI.

ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) : elle assure le contrôle de la circulation aérienne, le guidage des avions, la transmission des messages techniques et de trafic ainsi que le recueil des données. La gestion de l'AIBD a été confiée à l'ASECNA

❖ Autres fournisseurs de services :

- Restauration à bord(Servair)
- Prestataires de services de sureté : Téranga Sureté Aéroportuaire, Amarante...
- Nettoyage avions (SENCA)
- Vendeurs de carburant (SMCADY)
- Transitaires ...

Organigramme

(Voir Annexe I)

Section 2 : Présentation et analyse des résultats.

2.1. Présentation des résultats

Dans cette partie, nous allons présenter les résultats des recherches effectués qui font l'objet d'une analyse dont le but est d'apporter des réponses à notre question de départ et aux hypothèses antérieurement émises en vue de les affirmer ou de les infirmer. L'analyse de ces résultats nous permettra de faire des recommandations et des suggestions à la suite d'un recensement fait sur l'ensemble des informations recueillies sur l'impact de la covid sur le trafic aérien au niveau de l'Aéroport International Blaise Diagne.

La pandémie du Coronavirus a eu des conséquences désastreuses sur le secteur des transports aériens avec la fermeture des frontières le 20 mars dernier.

- ❖ Le gouvernement, après avoir constaté la récurrence des cas importés de la Covid-19, a décidé de suspendre tous les vols en provenance et à destination du Sénégal. Les frontières aériennes sénégalaises ont été fermées suite à l'état d'urgence décrété le 23 mars 2020.

Selon un communiqué du ministère du Tourisme et des Transports aériens, cette mesure s'applique dans toute sa rigueur à « l'exception des vols domestiques entre l'Aéroport International Blaise Diagne de Diass (AIBD) et Ziguinchor (sud), des vols cargo, des évacuations sanitaires et des vols spéciaux autorisés ».

- ❖ Le Chef de l'État, Macky Sall, avait pris d'importantes mesures à travers la mise en place du Programme de résilience économique et sociale (PRES), financé par le Fonds « Force Covid-19.

Dans le cadre du Plan de résilience économique et sociale pour faire face à l'impact de la pandémie de la Covid-19 dans les secteurs du tourisme et des transports aériens, le gouvernement a affecté une enveloppe globale de 77 milliards FCFA pour soutenir les outils de production, préserver plus de 100 000 emplois et préparer la relance post Covid-19. »

- ❖ Après près de quatre mois d'une fermeture totale de son espace aérien en raison de la pandémie de Covid-19, le Sénégal a autorisé le mercredi 15 juillet

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

la reprise des vols internationaux après celles des liaisons domestiques. Mais les vols vers et depuis l'Union européenne vont encore attendre, car le Sénégal ne fait pas partie de la liste des pays autorisés par l'Union européenne. Seuls les vols de rapatriement y sont autorisés.

⁸Après plus de 3 mois de pause à cause de la pandémie du coronavirus, la reprise des vols internationaux était prévue le mercredi 15 juillet 2020. Pour minimiser les risques d'une propagation de la maladie à coronavirus, les autorités ont pris un certain nombre de mesures.

Le ministre du Tourisme et des transports aériens Alioune Sarr a dévoilé ces mesures applicables aux aéroports et aux procédures de départ sur son Tweet. «Tous les comptoirs d'enregistrement doivent être surmontés d'un dispositif soudé et transparent de sorte que l'agent ne soit pas exposé à un facteur de transmission du virus. Les distances à respecter dans les files d'attente sont matérialisées au sol ou gérées par un personnel dédié. Toutes les possibilités doivent être exploitées pour réduire le temps dédié à l'enregistrement et réduire ainsi les risques d'encombrement des boxes », a indiqué le Ministre. A cette fin, il souligne que les compagnies aériennes et les agences de voyage doivent au moment de la vente du billet, informer le passager sur les possibilités d'enregistrement en ligne. Dans la mesure du possible, dit-il, les compagnies aériennes doivent offrir une assistance aux passagers qui souhaitent s'enregistrer en ligne.

Aussi, poursuit le Ministre, les compagnies aériennes doivent informer les passagers de l'obligation de vérifier le poids de leurs bagages avant d'accéder au comptoir d'enregistrement. Tout passager ayant un excès de bagages à gérer doit être invité à le faire dans un endroit isolé de sorte à ne pas gêner le flux normal de l'enregistrement en cours. Concernant l'embarquement, il signale que les portes d'embarquement seront aménagées pour permettre aux passagers de respecter les règles de distance sociale. « Le port de masque est obligatoire avant l'accès à bord de l'aéronef. Les passagers doivent être invités à nettoyer leurs mains avant l'accès à bord. Toute personne présentant des symptômes de

⁸ <https://www.sudonline.sn/les-nouvelles-mesures-d-alioune-sarr-a-48651.html>

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

la Covid, avant l'embarquement doit être signalée à la compagnie aérienne, à l'autorité sanitaire de l'aéroport ou aux forces de sécurité », a-t-il insisté. Par ailleurs, le Ministre Alioune Sarr a rassuré les passagers que toutes les dispositions sont prises pour limiter les risques de contamination de la Covid-19 au niveau des aéroports. « J'ai instruit mes équipes, ce 10 juillet 2020, de procéder à une dernière visite d'inspection et de contrôle de l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD), avant l'ouverture des frontières aériennes prévue le 15 juillet. La mission consiste à s'assurer de la mise en œuvre effective par les différentes parties prenantes, des dispositions du Protocole sanitaire, pour limiter les risques de contamination et de propagation de la COVID-19 », a-t-il indiqué.

Figure 1 : Prévision 2020 de l'IATA au Sénégal

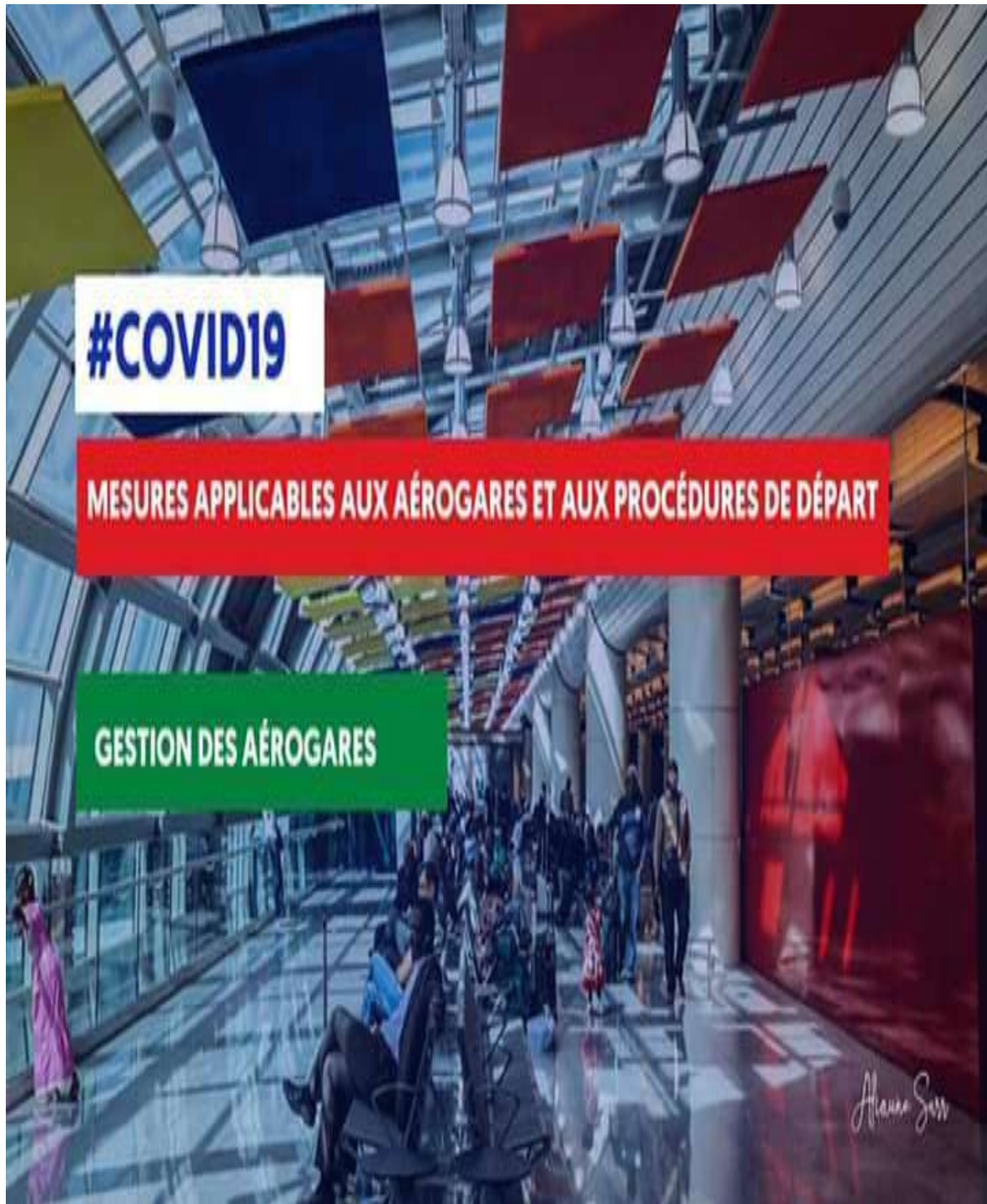


Au Sénégal, le secteur du transport aérien fait partie des plus durement touchés par la crise du Covid-19. Selon un rapport⁹ de l'IATA (Association du transport aérien international) daté du 23 avril, le nombre de passagers a chuté de 2,6 millions de personnes, ce qui pourrait avoir des conséquences dramatiques.

⁹ <https://www.agenceecofin.com/multimedia/1105-76536-limpact-du-covid-19-sur-le-traffic-aerien-au-senegal-infographie>

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Figure 2 : circulaire du ministre du tourisme et des transports aériens portant les dispositions visant à réduire les risques de contaminations du virus dans les aéroports et aéronefs exploités au Sénégal



RESTRICTION DES ACCÈS À L'AÉROGARE

1. L'ACCÈS AU TERMINAL DES AÉROPORTS DOIT ÊTRE STRICTEMENT RÉSERVÉ :
 - AUX PERSONNELS AÉROPORTUAIRES LORSQU'ILS SONT EN SERVICE
 - AUX PASSAGERS DES VOLS EN COURS DE TRAITEMENT
2. UNE DÉROGATION PEUT ÊTRE ACCORDÉE AUX ACCOMPAGNATEURS DE PERSONNES MALADES, MINEURES OU À MOBILITÉ RÉDUITE.
3. SAUF CAS DE FORCE MAJEURE, LE PASSAGER NE PAS DOIT RETOURNER DANS LA ZONE PUBLIQUE APRÈS LES FORMALITÉS D'ENREGISTREMENT.

PORT DU MASQUE

4. TOUTE PERSONNE QUI ACCÈDE AU TERMINAL DOIT PORTER UN MASQUE CONFORME AUX RECOMMANDATIONS DES AUTORITÉS SANITAIRES.
5. LE PORT DU MASQUE EST OBLIGATOIRE À TOUT MOMENT ET À TOUS LES LIEUX DE L'AÉROPORT.
6. LE PERSONNEL QUI INTERAGIT AVEC DES PASSAGERS (ENREGISTREMENT, CONTRÔLE DE SÛRETÉ, ETC.) DOIT PORTER UN MASQUE CHIRURGICAL OU UN MASQUE RÉUTILISABLE APPROUVÉ.

Alaune Sarr 

NETTOYAGE DES MAINS

7. TOUTE PERSONNE QUI ACCÈDE AU TERMINAL DOIT DÉSINFECTER SES MAINS.
8. LE GESTIONNAIRE DE L'AÉROPORT DOIT S'ASSURER QUE DES DISTRIBUTEURS AUTOMATIQUES DE GELS HYDRO ALCOOLIQUES SONT INSTALLÉS AUX ENDROITS ADÉQUATS.

MESURE DE LA TEMPÉRATURE

9. CHAQUE POINT D'ENTRÉE DOIT ÊTRE MUNI DE DISPOSITIFS AUTOMATIQUES DE MESURE DE LA TEMPÉRATURE OU DE DÉTECTION DES TEMPÉRATURES ÉLEVÉES (CAMÉRAS THERMIQUES OU THERMOMÈTRES SANS CONTACT CONFORMES AUX NORMES SANITAIRES).
10. LE PERSONNEL DÉDIÉ À CETTE TÂCHE DOIT ÊTRE ADÉQUATEMENT ÉQUIPÉ ET FORMÉ À L'EXÉCUTION CORRECTE DE CETTE TÂCHE (TECHNIQUES DE MESURE, RESPECT DE LA DISTANCE SOCIALE, RÈGLES DE COURTOISIE, ETC.).

DISTANCE SOCIALE

11. TOUS LES ENDROITS OÙ DES PERSONNES DOIVENT SE SUIVRE DANS UNE FILE D'ATTENTE (POSTE DE CONTRÔLE D'ACCÈS, ENREGISTREMENT, INSPECTION/FILTRAGE, EMBARQUEMENT, ETC.) DOIVENT FAIRE L'OBJET D'UN MARQUAGE AU SOL POUR FAIRE RESPECTER LA DISTANCE RECOMMANDÉE (1MÈTRE, AU MOINS).
12. LES RESTAURANTS BARS, SALONS, MAGASINS, LIEUX DE CULTE, ETC. À L'INTÉRIEUR DE L'AÉROGARE DOIVENT ÊTRE AMÉNAGÉS DE SORTE À FAIRE RESPECTER CES DISTANCES.
13. DES MESSAGES SONORES DOIVENT RAPPELER RÉGULIÈREMENT LE RESPECT DE LA DISTANCE SOCIALE.

Alaune Sarr 🇸🇪

EQUIPEMENTS INDIVIDUELS

14. TOUT AGENT DE L'AÉROPORT QUI DOIT ÊTRE EN CONTACT RAPPROCHÉ AVEC UN PASSAGER DOIT ÊTRE DOTÉ D'ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE RECOMMANDÉS PAR LES AUTORITÉS SANITAIRES.

15. AVANT DE PRENDRE SERVICE, CHAQUE AGENT DOIT NETTOYER RÉGULIÈREMENT LES ÉQUIPEMENTS QU'IL UTILISE DANS LE CADRE DE SON TRAVAIL (CHAISES, COMPTOIR, CLAVIERS, ÉQUIPEMENTS PORTATIFS, ETC.)

16. L'AGENT QUI PREND SERVICE DOIT NETTOYER RÉGULIÈREMENT LA SURFACE DES ÉQUIPEMENTS QU'IL UTILISE ET QUI SONT ACCESSIBLES AUX PASSAGERS.

17. L'AGENT DOIT, DANS LA MESURE DU POSSIBLE, ÉVITER DE PRÊTER SES OBJETS PERSONNELS AU PASSAGER (STYLO, ETC.).

EQUIPEMENTS COLLECTIFS

18. UN PERSONNEL DOIT ÊTRE DÉDIÉ AU NETTOYAGE RÉGULIER DE TOUS LES ÉQUIPEMENTS ACCESSIBLES AUX PASSAGERS. LE NETTOYAGE DOIT ÊTRE EFFECTUÉ, AU MOINS, TOUTES LES SOIXANTE (60) MINUTES, EN PÉRIODE D'EXPLOITATION.

Alaune Sarr 

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

2.2. Diagnostic de la situation du trafic à AIBD

Tableau 1 : Trafic aérien de passagers

CUMUL TRAFIC ADBD PAR CIES ANNEE 2020				
RANG	COMPAGNIES 2020	PASSAGERS		
		TOT PAX 2020	TOT PAX 2019	VAR PAX %
1	AIR SENEGAL	263 801	377 750	-30,17%
2	AIR France	144 656	261 060	-44,59%
3	ROYAL AIR MAROC	75 390	293 624	-74,32%
4	BRUSSELS AIRLINE	75 054	185 099	-59,45%
5	IBERIA	61 688	128 761	-52,09%
6	TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES	58 396	143 212	-59,22%
7	TURKISH AIRLINE	47 738	90 704	-47,37%
8	AIR COTE D IVOIRE	44 032	83 581	-47,32%
9	ASKY AIRLINES	41 624	75 942	-45,19%
10	DELTA AIRLINES	39 893	39 332	1,43%
11	ETHIOPIAN AIRLINE	39 767	82 500	-51,80%
12	TRANSAIR	29 465	60 595	-51,37%
13	MAURITANIA AIRLINE	29 401	78 596	-62,59%
14	EMIRATES AIRLINE	28 846	99 655	-71,05%
15	KENYA AIRWAYS	17 280	66 951	-74,19%
16	TUNIS AIR	16 751	53 723	-68,82%
17	AIR BURKINA	14 212	31 337	-54,65%
18	AIR ITALY	12 106	68 776	-82,40%
19	AIR ALGERIE	11 568	47 982	-75,89%
20	NEOS SPA	9 024	-	-
21	VUELING AIRLINES	5 773	14 907	-61,27%
22	TUI AIRLINES	4 907	10 100	-51,42%
23	BLUE PANORAMA	4 542	-	-
24	CABO VERDE AIRLINES (TACV)	4 395	12 946	-66,05%
25	RWANDAIR	4 204	25 481	-83,50%
26	AIR PEACE	3 306	20 245	-83,67%
27	BINTER CANARIAS	2 568	13 170	-80,50%
28	CEIBA INTERNATIONAL	2 558	13 342	-80,83%
29	TRAVEL SERVICE	2 353	10 903	-78,42%
30	ARIK AIR	1 437	8 996	-84,03%
31	ARC EN CIEL	809	462	75,11%

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

32	AIR EUROPA	203	92	120,65%
33	AIGLE AZUR	-	10 096	-100,00%
34	CAMAIR CO	-	2 177	-100,00%
35	CORSAIR INTERNATIONAL	-	17 761	-100,00%
36	FLY NAS	-	17 061	-100,00%
37	SAHEL AVIATION	-	151	-100,00%
38	SOUTH AFRICAN AIRWAYS S A A	-	37 655	-100,00%
39	TRANSAVIA	-	1 944	-100,00%
SOUS TOTAL		1 097 747	2 486 669	-55,85%
AUTRES (PRIVE,FBO, ARMÉE ECT)		6 531	4 724	38,25%
TOTAL COMMERCIAL		1 104 278	2 491 393	-55,68%
NON COMMERCIAL		-	-	-
TOTAL		1 104 278	2 491 393	-55,68%



Nouvelles compagnies



Ne sont pas venues en 2020

Source : Statistics Manager,Dakar Blaise Diagne Airport

La covid 19 a eus un impact significatif sur le trafic aérien.

Durant les mois de janvier et février, le trafic de mouvements et des passagers était positif respectivement 85,6147 alors que le fret est négatif – 295 519.

Au début du mois de mars, la covid apparue au Sénégal le 02 mars 2020 n'a pas trop impacté le trafic car il y'avait toujours des activités à l'aéroport. C'est en fin mars que l'impact de la covid s'est ressenti au niveau de l'aéroport en raison des vols annulés lors de la fermeture des frontières aériennes.

Cette tendance à la baisse a continué pour les mouvement(-33,31%) , les passagers (-43,7%), et le fret (-4,7%) de fin mars jusqu'en décembre.

En juillet, avec la réouverture des frontières, le trafic était toujours à la baisse.

Il y'a des compagnies qui ne sont pas venues en 2020, ce sont les suivantes :

AIGLE AZUR : 10 096 passagers en 2019

CAMAIR CO : 2 177 passagers

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

CORSAIR INTERNATIONAL: 17 761 passagers

FLY NAS: 151 passagers

SOUTH AFRICA ARWAYS SAA 37 655

TRANSAVIA: 1 944 passagers

Tableau 2 : Mouvements d'avions

CUMUL TRAFIC AIBD PAR COMPAGNIES ANNEE 2020				
RANG	COMPAGNIES 2020	MOUVEMENTS		
		TOT MVTS 2020	TOT MVTS 2019	VAR MVTS %
1	AIR SENEGAL	3 310	5 055	-34,52%
2	TRANSAIR	1 264	2 931	-56,87%
3	LUFTHANSA CARGO	944	510	85,10%
4	SOLENTA AVIATION	755	823	-8,26%
5	TURKISH AIRLINE CARGO	704	495	42,22%
6	MAURITANIA AIRLINE	684	1 503	-54,49%
7	ASKY AIRLINES	683	1 130	-39,56%
8	AIR France	581	777	-25,23%
9	ETHIOPIAN AIRLINE	511	694	-26,37%
10	AIR COTE D IVOIRE	488	764	-36,13%
11	TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES	486	846	-42,55%
12	BRUSSELS AIRLINE	426	1 280	-66,72%
13	TURKISH AIRLINE	404	778	-48,07%
14	DELTA AIRLINES	383	211	81,52%
15	ROYAL AIR MAROC	360	1 833	-80,36%
16	IBERIA	356	838	-57,52%
17	AIR BURKINA	290	623	-53,45%
18	ARC EN CIEL	289	223	29,60%
19	EMIRATES SKY CARGO	231	314	-26,43%
20	EMIRATES AIRLINE	228	472	-51,69%
21	KENYA AIRWAYS	218	716	-69,55%
22	TUNIS AIR	185	589	-68,59%
23	SWIFT AIR	182	96	89,58%
24	AIR ALGERIE	116	525	-77,90%
25	CABO VERDE AIRLINES (TACV)	84	210	-60,00%
26	NEOS SPA	76	-	-

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

27	AIR ITALY	67	441	-84,81%
28	RWANDAIR	67	311	-78,46%
29	AIR PEACE	66	358	-81,56%
30	TUI AIRLINES	58	98	-40,82%
31	CEIBA INTERNATIONAL	56	220	-74,55%
32	ARIK AIR	44	162	-72,84%
33	BINTER CANARIAS	44	232	-81,03%
34	BLUE PANORAMA	44	-	-
35	VUELING AIRLINES	44	108	-59,26%
36	TRAVEL SERVICE	22	92	-76,09%
37	SAHEL AVIATION	8	66	-87,88%
38	AIR EUROPA	4	2	100,00%
39	SOUTH AFRICAN AIRWAYS S A A	4	300	-98,67%
40	TRANSAVIA	4	26	-84,62%
41	CAVOK AIR CARGO	2	16	-87,50%
42	AIGLE AZUR	-	92	-100,00%
43	CAMAIR CO	-	56	-100,00%
44	CORSAIR INTERNATIONAL	-	62	-100,00%
45	FLY NAS	-	86	-100,00%
SOUS TOTAL		14 772	26 964	-45,22%
AUTRES (PRIVE, FBO, ARMÉE ECT)		1 333	1 494	-10,78%
TOTAL COMMERCIAL		16 105	28 458	-43,41%
NON COMMERCIAL		-	-	-
TOTAL		16 105	28 458	-43,41%



Nouvelles compagnies



Ne sont pas venues en 2020

Source : Statistics Manager, Dakar Blaise Diagne Airport

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Tableau 3 : trafic de fret par compagnie (2019 – 2020)

CUMUL TRAFIC ADBD PAR CIES ANNEE 2020				
RANG 2020	COMPAGNIES 2020	FRET (EN KG)		
		TOT FRET 2020	TOT FRET 2019	VAR FRET %
1	TURKISH AIRLINE CARGO	9 308 891	5 690 278	63,59%
2	AIR France	5 731 374	7 454 783	-23,12%
3	LUFTHANSA CARGO	3 040 963	4 036 054	-24,66%
4	SOLENTA AVIATION	2 645 038	2 734 022	-3,25%
5	AIR SENEGAL	2 135 846	1 619 748	31,86%
6	EMIRATES AIRLINE	1 784 450	3 762 171	-52,57%
7	EMIRATES SKY CARGO	1 566 888	3 383 583	-53,69%
8	ETHIOPIAN AIRLINE	1 467 597	923 237	58,96%
9	BRUSSELS AIRLINE	1 384 775	3 063 332	-54,80%
10	TURKISH AIRLINE	526 174	971 637	-45,85%
11	SWIFT AIR	337 194	214 459	57,23%
12	ROYAL AIR MAROC	269 758	492 443	-45,22%
13	AIR COTE D IVOIRE	211 723	249 223	-15,05%
14	AIR ITALY	178 854	550 828	-67,53%
15	ASKY AIRLINES	70 397	96 752	-27,24%
16	KENYA AIRWAYS	69 075	106 126	-34,91%
17	TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES	37 966	201 498	-81,16%
18	AIR BURKINA	20 258	37 540	-46,04%
19	CABO VERDE AIRLINES (TACV)	17 688	47 881	-63,06%
20	ARIK AIR	15 667	39 721	-60,56%
21	CEIBA INTERNATIONAL	14 118	49 843	-71,68%
22	CAVOK AIR CARGO	12 872	84 324	-84,74%
23	AIR ALGERIE	7 564	34 810	-78,27%
24	DELTA AIRLINES	7 129	2 973	139,79%
25	MAURITANIA AIRLINE	6 767	66 442	-89,82%
26	TUNIS AIR	6 699	19 574	-65,78%
27	RWANDAIR	2 021	6 631	-69,52%
28	NEOS SPA	450	-	-
29	TRAVEL SERVICE	361	234	54,27%
30	BINTER CANARIAS	77	37 605	-99,80%
31	AIGLE AZUR	-	951	-100,00%
32	AIR PEACE	-	1 509	-100,00%
33	CAMAIR CO	-	118	-100,00%

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

34	CORSAIR INTERNATIONAL	-	275 640	-100,00%
35	SOUTH AFRICAN AIRWAYS S A A	-	195 738	-100,00%
SOUS TOTAL		30 878 634	36 451 708	-15,29%
AUTRES (PRIVE,FBO, ARMÉE ECT)		472 007	164 233	187,40%
TOTAL COMMERCIAL		31 350 641	36 615 941	-14,38%
NON COMMERCIAL		-	-	-
TOTAL		31 350 641	36 615 941	-14,38%

Source : Statistics Manager,Dakar Blaise Diagne Airport

	Nouvelles compagnies
	Ne sont pas venues en 2020

Tableau 4 : trafic de fret 2019 - 2020

	MVTS 2020	MVTS 2019	PAX 2020	PAX 2019	FRET 2020	FRET 2019
JANVIER	2 596	2 511	226 009	219 862	3 058 336	3 353 855
FÉVRIER	2 303	2 175	212 014	183 479	3 350 007	3 040 380
MARS	1 604	2 405	115 996	206 204	3 355 293	3 522 447
AVRIL	368	2 254	4 450	205 753	1 354 847	3 374 239
MAI	413	2 244	4 808	168 946	1 775 778	3 148 009
JUIN	615	2 254	13 051	190 035	2 527 577	2 736 774
JUILLET	862	2 500	42 342	235 401	2 378 802	3 440 787
AOÛT	1 142	2 525	73 161	238 139	2 448 122	2 561 799
SEPTEMBRE	1 310	2 358	83 531	207 172	2 165 051	2 570 094
OCTOBRE	1 538	2 399	101 718	203 226	2 630 317	2 541 876
NOVEMBRE	1 608	2 255	100 386	207 118	2 718 659	2 662 057
DECEMBRE	1 746	2 578	126 812	226 058	3 587 852	3 663 163

Source : Statistics Manager,Dakar Blaise Diagne Airport

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Tableau 5 : Variation en valeur absolue (VAB) et en valeur relative (VAR) du trafic aérien (mouvements d'aéronefs, passagers et du fret).

	VAB MVTS	VAB PAX	VAB FRET	VAR MVTS	VAR PAX	VAR FRET
JANVIER	85	6 147	- 295 519	3,39%	2,80%	-8,81%
FEVRIER	128	28 535	309 627	5,89%	15,55%	10,18%
MARS	- 801	- 90 208	- 167 154	-33,31%	-43,75%	-4,75%
AVRIL	- 1 886	- 201 303	- 2 019 392	-83,67%	-97,84%	-59,85%
MAI	- 1 831	- 164 138	- 1 372 231	-81,60%	-97,15%	-43,59%
JUIN	- 1 639	- 176 984	- 209 197	-72,72%	-93,13%	-7,64%
JUILLET	- 1 638	- 193 059	- 1 061 985	-65,52%	-82,01%	-30,86%
AOUT	- 1383	- 164 978	- 113 677	-54,77%	-69,28%	-4,44%
SEPTEMBRE	- 1 048	- 123 641	- 405 043	-44,44%	-59,68%	-15,76%
OCTOBRE	- 861	- 101 508	88 441	-35,89%	-49,95%	3,48%
NOVEMBRE	- 647	- 106 732	56 602	-28,69%	-51,53%	2,13%
DECEMBRE	- 832	- 99 246	- 75 311	-32,27%	-43,90%	-2,06%
CUMUL	- 12 353	- 1 387 115	- 5 264 840	-43,41%	-55,68%	-14,38%

Source : Statistics Manager,Dakar Blaise Diagne Airport

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

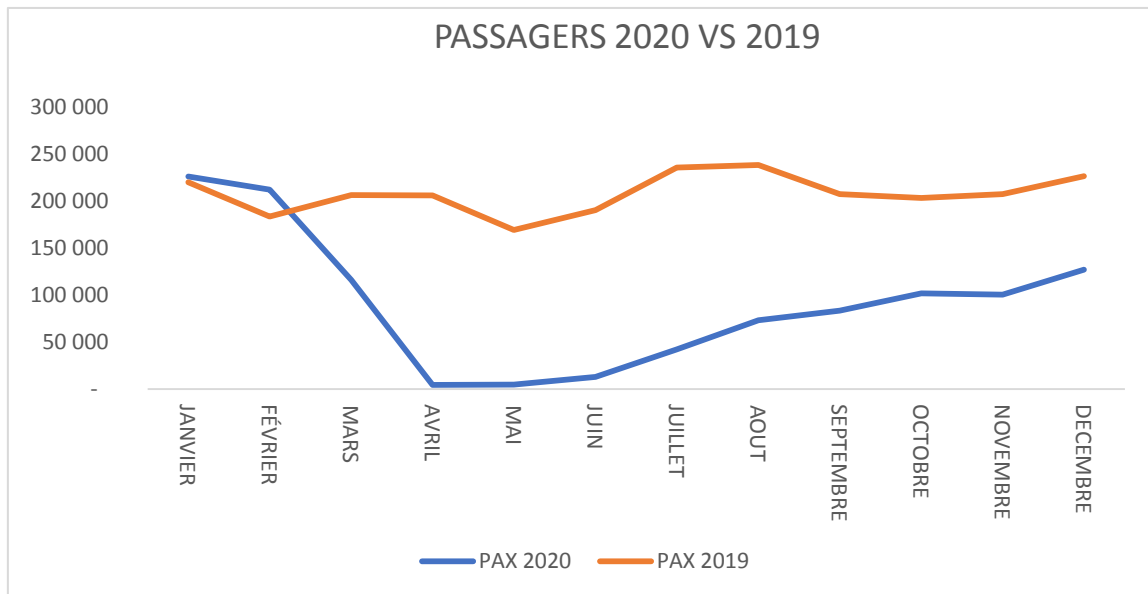


Figure 3 : Courbe d'évolution du trafic de passagers 2019 - 2020

En 2019, il y'avait une baisse du nombre de passagers durant les mois de janvier-février et une augmentation progressive à partir du mois de mai jusqu'en septembre – décembre. Pour l'année 2020, y'avait une croissance des mouvements en janvier et février. Au mois de mars, les mouvements ont relativement chuté jusqu'à 0. C'est à partir du mois de juillet que les mouvements ont repris avec la réouverture des frontières. Cette croissance a progressé jusqu'au mois de décembre.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

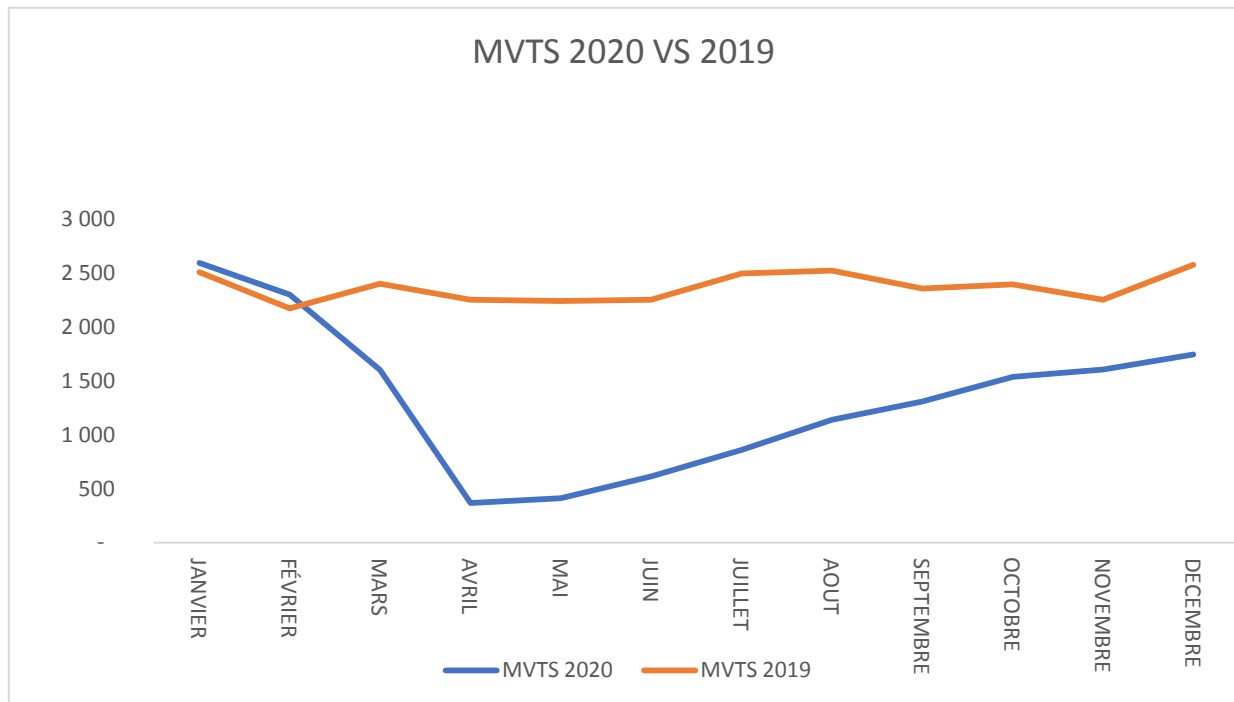


Figure 4 : Courbe d'évolution des mouvements d'avions 2019 - 2020

Comme nous le montre la courbe d'évolution, en 2019, l'AIBD a enregistré une baisse des mouvements allant du mois de janvier jusqu'en février.

De mars à Aout, les mouvements ont augmenté progressivement. A partir du mois de septembre, on note une chute des mouvements et en novembre il ya eus une légère augmentation.

En 2020, il y'avait une croissance des mouvements des mois de janvier et février. A partir du mois de mars, il y'a eus une chute des mouvements jusqu'au mois de mai. Les mouvements ont repris leur croissance au mois de juin jusqu'en novembre 2020.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

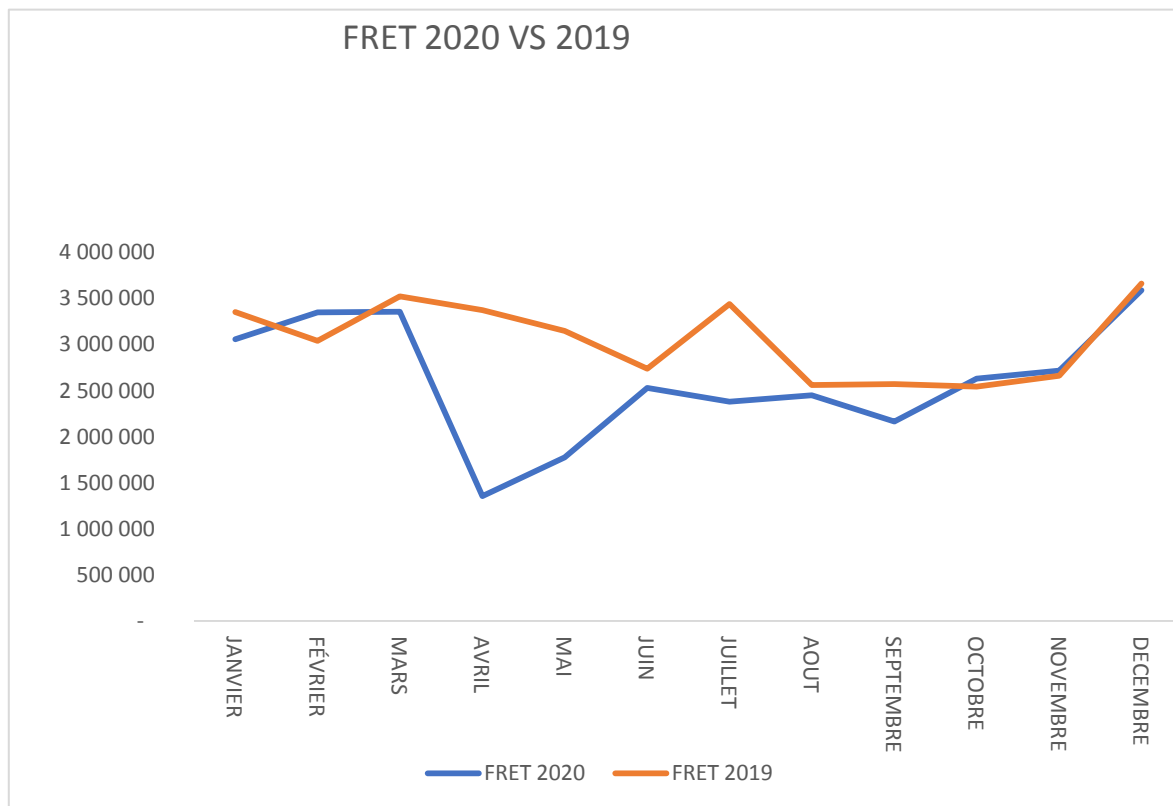


Figure 5 : Courbe d'évolution du trafic de fret 2019 – 2020

En 2019 , le fret a chuté en janvier et février, on note une augmentation au mois de mars jusqu'au mois de mai, augmentation en juin juillet, A partir du moi d'aout il ya une baisse du trafic qui a repris sa croissance au mois de novembre et décembre.

En 2020, le trafic était positif en janvier et février, à partir du mois de mars, l'impact du covid a entrainé une baisse du trafic jusqu'au mois d'avril. Au mois de mai – juin, le trafic commence à reprendre progressivement jusqu'en décembre.

Tableau 6 : Variation du trafic aérien (mouvements d'aéronefs, passagers et du fret).

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

					Cumul 06 Mois			Variation (en %)		
TRAFIC AERIEN	Juin - 19	mars- 20	avril- 20	Mai 2020	juin- 20	2019	2020	Juin 2020/ Mai 2020	Juin 2020/ Juin 2019	06 mois- 2020/ 06 mois 2019
Mouvements d'aéronefs (en nombre)	2968	1862	391	465	707	16 12 5	9 088	52,0	-72,5	-43,6
Total passagers(en nombre)	89 750	67 152	4 193	4 068	9 856	601 4 45	307 1 27	142,3	-89,0	-48,-6
Départs	92 982	50 577	271	816	4 371	558 1 35	274 8 68	435,7	-95,3	-50,8
Arrivées	16 828	5 707	125	30	79	84 66 5	29 03 7	163, 3	-99,5	-65,7
En transit	199 56 0	123 43 6	4 589	4 914	14 30 6	1 244 245	611 0 32	191,1	-92,8	-50,9
Total fret (en tonnes)	1 032	1 550	427	586	725	8 571	6 016	27,7	-29,7	-29,8
Départs	1 705	1 805	928	1 208	1 778	10 60 4	9 380	47,2	4, 3	-11,5
Arrivées	2 737	3 355	1 355	1 776	2 503	19 17 6	15 39 7	40,9	-8,6	-19,7

Le trafic aérien s'est illustré, au mois de juin 2020, par l'augmentation concomitante du nombre de passagers (+142,3%), des mouvements d'aéronefs (+52,0%) et du fret (+27,7%) en rythme mensuel. Comparativement au mois de juin 2019, le nombre de passagers (-

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

89,0%), les mouvements d'aéronefs (-72,5%) et le fret (-29,7%) ont connu une chute simultanée.

Source : LAS et ADS

Tableau 7 : Statistiques Passagers

Date	Passagers à l'arrivée	Passagers au départ	Nombre d'avions à l'arrivée	Nombre d'avions au départ
04/01/2021	2489 ⁽¹⁾ 3571 ⁽³⁾	646 ⁽²⁾ 878 ⁽⁴⁾	24 ⁽⁵⁾	4 ⁽⁶⁾
03/01/2021	3873 ⁽¹⁾ 4062 ⁽³⁾	1219 ⁽²⁾ 1207 ⁽⁴⁾	26 ⁽⁵⁾	6 ⁽⁶⁾
02/01/2021	3071 ⁽¹⁾ 3324 ⁽³⁾	1171 ⁽²⁾ 1186 ⁽⁴⁾	22 ⁽⁵⁾	7 ⁽⁶⁾
01/01/2021	2753 ⁽¹⁾ 3078 ⁽³⁾	792 ⁽²⁾ 850 ⁽⁴⁾	21 ⁽⁵⁾	3 ⁽⁶⁾
31/12/2020	2804 ⁽¹⁾ 3360 ⁽³⁾	820 ⁽²⁾ 917 ⁽⁴⁾	19 ⁽⁵⁾	4 ⁽⁶⁾
30/12/2020	3032 ⁽¹⁾ 3366 ⁽³⁾	553 ⁽²⁾ 598 ⁽⁴⁾	30 ⁽⁵⁾	4 ⁽⁶⁾
29/12/2020	1448 ⁽¹⁾ 1618 ⁽³⁾	708 ⁽²⁾ 744 ⁽⁴⁾	19 ⁽⁵⁾	3 ⁽⁶⁾
28/12/2020	3323 ⁽¹⁾ 3680 ⁽³⁾	840 ⁽²⁾ 878 ⁽⁴⁾	25 ⁽⁵⁾	4 ⁽⁶⁾
27/12/2020	3605 ⁽¹⁾ 3714 ⁽³⁾	1796 ⁽²⁾ 1700 ⁽⁴⁾	26 ⁽⁵⁾	9 ⁽⁶⁾
26/12/2020	3605 ⁽¹⁾ 3714 ⁽³⁾	1342 ⁽²⁾ 1310 ⁽⁴⁾	23 ⁽⁵⁾	8 ⁽⁶⁾
25/12/2020	2868 ⁽¹⁾	815 ⁽²⁾ 850 ⁽⁴⁾	20 ⁽⁵⁾	5 ⁽⁶⁾

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

	3142 ⁽³⁾			
24/12/2020	2954 ⁽¹⁾ 3523 ⁽³⁾	812 ⁽²⁾ 917 ⁽⁴⁾	20 ⁽⁵⁾	4 ⁽⁶⁾
23/12/2020	3016 ⁽¹⁾ 3344 ⁽³⁾	708 ⁽²⁾ 763 ⁽⁴⁾	23 ⁽⁵⁾	6 ⁽⁶⁾
22/12/2020	1473 ⁽¹⁾ 1653 ⁽³⁾	724 ⁽²⁾ 779 ⁽⁴⁾	21 ⁽⁵⁾	3 ⁽⁶⁾
21/12/2020	2464 ⁽¹⁾ 3365 ⁽³⁾	907 ⁽²⁾ 1188 ⁽⁴⁾	24 ⁽⁵⁾	5 ⁽⁶⁾
$\sum$	43087	13853	343	75
$\bar{x}$	2872	924		

Source : <https://www.aeroport-dakar.com/fr/aeroport>

(1) : nombre de passagers à l'atterrissage à Dakar (au débarquement, en escale* et en transit)

(2) : nombre de passagers au décollage de Dakar (à l'embarquement en escale* et en transit)

* --> l'ensemble des passagers à l'atterrissage ne débarquent pas effectivement. Ex : le passager d'un vol Paris->Abidjan faisant escale à Dakar pour prendre et déposer d'autres voyageurs atterrit bien à Dakar mais ne débarque pas. Le chiffre indiqué prend en compte ce passager en escale.

(3) : Capacité totale théorique (en sièges) des appareils à l'atterrissage à Dakar

(4) : Capacité totale théorique (en sièges) des appareils au décollage de Dakar

(5) : Nombre d'avions commerciaux de transport de passagers (réguliers + charters) ayant atterri à Dakar .

(6) : Nombre d'avions commerciaux de transport de passagers (réguliers + charters) ayant décollé de Dakar.

* --> La différence entre le nombre d'avions au décollage et celui à l'atterrissage s'explique par les mouvements de soirée (ex: appareil se posant à 23h00 et redécollant

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

à 00:50) et par l'absence de droit de trafic sur certains tronçons (un vol Paris-Dakar-Bamako par exemple n'a souvent pas le droit de commercialiser le Dakar-Bamako).

❖ **Tableau 8** : Estimation de l'impact de la Covid-19 sur le trafic aérien pour toute l'année 2020

Réduction du nombre de sièges	Recul du nombre de passagers (en millions)	Pertes estimées (en milliards USD)
Entre 32% et 59%	Entre 1 825 et 3 208	Entre 238 et 418

Source : ICAO Air Transport Reporting

Cette réduction de capacité se traduit pour les compagnies aériennes par une baisse de 1 825 à 3 208 millions de passagers et une perte de revenus de 238 à 418 milliards USD.

L'impact réel de la COVID-19 dépend en fait de plusieurs facteurs tels que la durée et l'ampleur de la pandémie, les plans de déconfinement et le degré de confiance des passagers.

D'autres facteurs contraignants peuvent aussi affecter le secteur et baisser sa rentabilité. Sont particulièrement appréhendés :

- une hausse de 50 à 100% des prix des billets d'avion,
- la limitation du nombre de bagages en cabine,
- la réduction des capacités des avions,
- l'application des mesures préventives pour désinfecter les appareils ; processus de nettoyage spéciaux, filtres à air plus performants, ...
- le recul du nombre de voyages d'affaires,
- une demande en baisse au cours des trois prochaines années.

L'industrie mondiale du transport aérien a exhorté les gouvernements à prendre des mesures urgentes pour assurer le transport de marchandises par voie aérienne, car les

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

restrictions activées d'urgence ont non seulement fait chuter la demande de passagers, mais aussi réduit considérablement les vols de fret.

2.3. Analyse SWOT

La matrice SWOT (Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats) est un outil d'analyse qui permet d'identifier les axes stratégiques à développer qui sont les points forts, les faiblesses, les opportunités et les menaces d'une entreprise particulière.

Les forces et les faiblesses sont les facteurs internes qui créent la valeur ou la détruisent. Les opportunités et les menaces sont les facteurs externes qu'une entreprise ne peut pas contrôler. C'est une représentation de la situation d'un produit ou d'un service face au marché.

Le but de l'analyse est de prendre en compte dans la stratégie, à la fois les facteurs internes et externes, en maximisant les potentiels des forces et des opportunités et en minimisant les effets des faiblesses et des menaces. Elle peut servir à vérifier que la stratégie mise en place constitue une réponse satisfaisante à la situation décrite par l'analyse.

- **Les forces :** ce sont les aspects positifs internes que contrôle l'entreprise et sur lequel on peut bâtir le futur. Il s'agit des éléments clés qui procurent un ou plusieurs avantages indéniables à court, moyen et long terme. C'est une caractéristique de l'organisation étudiée qui servira à la mettre en valeur.
- **Les faiblesses :** ce sont les aspects négatifs internes à la structure et contrôlés par elle et dont les marges d'amélioration importantes existent. C'est une limite, un défaut de l'organisation qui va l'empêcher de parvenir au succès.
- **Les opportunités :** il s'agit de toute situation favorable à une entreprise pour parvenir à se donner un avantage concurrentiel. Ce sont des possibilités externes positives dont on peut éventuellement tirer parti dans le contexte des forces et des faiblesses actuelles.
- **Les menaces :** ce sont des problèmes, des obstacles ou des limitations extérieures, qui peuvent empêcher ou limiter le développement d'une structure.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Tableau 9 : Analyse SWOT

STRENGTHS (FORCES)	WEAKNESS (FAIBLESSES)
- Bonne implantation géographique de l'aéroport ; - Stabilité politique ; - Développement et modernisation des infrastructures aéroportuaires ; - Proximité avec les stations touristiques ; - Un aéroport répondant aux normes et règlements.	- manque de restaurant aux alentours de l'aéroport ; - Difficulté pour se rendre à l'aéroport
OPPORTUNITIES (OPPORTUNITÉS)	THREATS (MENACES)
- Etre reconnu comme l'un des aéroports les plus compétitifs ; - Certification au programme « Airport Health Accreditation » conçu par le Conseil International des aéroports(ACI) - De nouvelles parts de marché à conquérir avec une chance de se repositionner par rapport à la reprise.	- La capacité aéroportuaire pourrait devenir une menace ; - Forte concurrence au niveau sous régionale ; - Arrêt d'exploitation de certaines compagnies aériennes

2.4. Vérification des hypothèses

La vérification des hypothèses nous permet de voir si l'hypothèse demande à être confirmée ou infirmée après l'analyse des résultats.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Hypothèse 1 : Le trafic aérien est marqué par une baisse du nombre de passagers et du fret enregistrée à l'aéroport en raison des vols annulés.

Après l'analyse des informations recueillies, nous avons noté qu'au Sénégal, la mesure de fermeture de l'espace aérien prise par les autorités gouvernementales pour éviter les cas d'importation de coronavirus a entraîné une réduction du trafic de 97 %. Le cumul des passagers enregistrés durant cette période s'est établi à 609.811 contre 1.244.251 au premier semestre de 2019, soit une baisse de 634.440 passagers en valeur absolue. Avec un nombre de 306.505, les passagers au départ représentent 50,26% de la totalité des passagers enregistré à l'AIBD durant la période sous revue contre 44,97% à 274.280 pour les passagers à l'arrivée et 4,75% à 29.026 pour ceux en transit.

Les passagers enregistrés à l'AIBD durant la période sous revue ont été transportés par des aéronefs dont le nombre total s'est établi à 8.988 contre 16.125 durant le premier semestre 2019, soit une baisse de 7.137 aéronefs. Le fret total transporté par ces avions s'est élevé à 15.397 tonnes contre 19.176 tonnes un an auparavant, soit une baisse de 3.779 tonnes.

Ainsi, ce qui a accentué la baisse du trafic est la réduction des déplacements professionnels, la méfiance des voyageurs. Malgré le bel optimisme affiché, le ciel sénégalais est très impacté, à l'instar de tout le secteur aérien africain et mondial.

Au vu des résultats obtenus, nous pouvons déduire que notre première hypothèse est confirmée.

Hypothèse 2 : Un protocole sanitaire a été élaboré pour garantir la sécurité des passagers, renforcer les mesures de contrôle et pour permettre une bonne reprise des activités aéroportuaires.

L'épidémie de coronavirus se propage à une vitesse qui inquiète toute la communauté internationale. Et, aujourd'hui, force est de constater qu'aucun pays n'est à l'abri. C'est pourquoi, les autorités médicales du Sénégal ont corsé le dispositif de prévention, avec plus de vigilance.

Ainsi le protocole sanitaire fixe des conditions strictes aux compagnies aériennes, aux passagers, au gestionnaire de l'aéroport et à tous les acteurs du système aéroportuaire, sur les conditions de vols.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Durant notre séjour à l'aéroport, nous avons ainsi remarqué que toute personne entrant à l'aéroport est contrôlée dès son arrivée. Il ya d'abord le contrôle d'accès (qui permet de vérifier le porte du masque et du badge) puis le contrôle sanitaire pour vérifier la température à distance à l'aide des caméras thermiques, il y'a également les mesures de distanciation sociale dans les files d'attente matérialisée par le marquage au sol et la distribution de gels hydro alcooliques.

Cible	Port du masque respecté	Port du masque non respecté
Passagers	50	4
Personnel	14	2
Total	64	6

Nos enquêtes se sont déroulées durant le mois de février 2021. Elles ont eu lieu au niveau de l'aérogare passager pour pouvoir faire une enquête exhaustive. L'étude a été réalisée sur un échantillon de 70 personnes constituée des passagers et du personnel.

Après avoir procédé à l'échantillonnage (voir tableau) sur 70 personnes nous avons noté qu'au total 64 ont respecté le port du masque contre 6 qui ne l'ont pas respecté.

Pour ces 6 personnes, après quelques heures d'observation sur le terrain, nous avons remarqué que ces personnes ont enlevé leur masque pendant un certain temps mais ils les avaient porté en rentrant dans l'aérogare.

Au delà de ce qui précédé, nous pouvons dire que notre deuxième hypothèse est confirmée.

Hypothèse 3 : La relance du secteur passe par le parachèvement du hub qui va permettre de booster les recettes extra-aéronautiques et avoir un effet positif sur l'économie du pays.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

La relance du secteur du tourisme et du transport aérien est le projet par lequel le Hub aérien occupe une place centrale. Ce projet devra en effet être un levier de développement durable, profitable aux populations et surtout créateur d'emplois. Son objectif spécifique est de faire de la plateforme aéroportuaire le premier hub aérien d'Afrique de l'Ouest avec 5 millions de passagers en 2023 et 10 millions en 2035. Cependant, avec la crise de la COVID 19, l'objectif spécifique a été naturellement revu à la baisse. Aujourd'hui l'objectif visé est d'avoir 4 millions de passagers en 2025. Le hub sera constitué de trois (3) piliers : une compagnie forte, un Centre de Maintenance des avions (MRO), une Académie des métiers de l'aviation et d'une Aérocity. L'enveloppe globale proposée pour ce plan de relance est de 25 milliards CFA en 2020 et 53 milliards CFA en 2021. A partir de 2022, les besoins seraient d'une dizaine de milliards CFA par an.

Tout ceci nous mène à confirmer notre troisième hypothèse.

Chapitre II : Interprétation et recommandations

Section 1 : Interprétation des résultats

Après avoir procédé à l'analyse SWOT, nous avons relevé des résultats dont :

❖ Forces

- Bonne implantation géographique : ce qui permettra à l'aéroport de devenir une plaque tournante du transport aérien en Afrique de l'Ouest c'est ce qui pourrait avoir un impact positif sur l'économie de l'aéroport et du Sénégal.
- Stabilité politique : qui permet une bonne circulation des personnes et des biens.
- Développement et modernisation des infrastructures aéroportuaires : ce qui favorise le bon déroulement des activités aéroportuaires ;
- Proximité avec les stations touristiques : l'aéroport est situé à une demi-heure des zones touristique et hôtelière de la petite côte et c'est ce qui sera un atout supplémentaire pour faire du tourisme un levier important de développement économique et social ;
- Un aéroport répondant aux normes et règlements avec une gestion des normes juridiques communes qui leur permet d'avoir la certification ;

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

- C'est un des aéroports les plus modernes d'Afrique. Il offre les meilleurs services avec un niveau de qualité IATA B¹⁰ ;

❖ Faiblesse

- Manque de restaurant aux alentours de l'aéroport : la distance qui sépare la grande ville de Dakar et l'aéroport pose problème car les personnes qui viennent accueillir ou accompagner les voyageurs n'ont pas directement accès à la nourriture.
- Difficulté pour se rendre à l'aéroport car le transport est cher.

❖ Opportunité

- Etre reconnu comme l'un des aéroports les plus compétitifs : le gouvernement sénégalais a l'ambition de faire de ce nouvel aéroport « le premier hub aérien d'Afrique de l'Ouest ».
- Certification au programme « Airport Health Accreditation » conçu par le Conseil International des aéroports (ACI) : ce programme est mis en place pour aider à rassurer les voyageurs et que l'aéroport et ses installations restent sûrs, des précautions sont également prises pour réduire tout risque relatif à leur santé surtout en cette période de pandémie.
- De nouvelles parts de marché à conquérir avec une chance de se repositionner par rapport à la reprise : l'année 2021 sera marquée du sceau de la relance des activités économiques durement éprouvées par la pandémie de la covid.

❖ Menaces :

- La capacité aéroportuaire pourrait devenir une menace car le gouvernement sénégalais a pour objectif de faire de l'AIBD un hub qui multiplierait de façon exponentielle le trafic aérien.
- Forte concurrence au niveau sous régional : les autres aéroports de l'Afrique de l'ouest ont également l'ambition de devenir des plaques tournantes du transport aérien. C'est l'exemple de l'aéroport Félix Houphouët Boigny qui devient de plus en plus un hub du transport aérien en Afrique de l'Ouest.

¹⁰ IATA B : désigne un niveau élevé de service qui fournit des conditions stables de circulation, avec peu de temps d'attente et à un niveau élevé de confort pour les passagers et leurs bagages.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

- Arrêt d'exploitation de certaines compagnies aériennes : l'absence de ses compagnies peut entraîner une baisse du trafic aérien.

Section 2 : Recommandations

Le but de l'aéroport International Blaise Diagne est d'être de plus en plus performant, pour se faire, il serait important de maintenir une organisation au sein de l'aéroport et prévoir de :

- Augmenter la capacité aéroportuaire qui répondra au trafic des plus grands aéroports du monde.
- Vérifier le port du masque pour tous les usagers de l'aéroport (passagers, personnel) et le respect de la distanciation physique lors de l'enregistrement des passagers.
- Mettre à la disposition des passagers en transit ou en correspondance des aires de repos et de loisirs.
- L'aéroport doit faire des innovations en construisant des infrastructures sanitaires telles que des pharmacies dans les terminales d'arrivée et de départ.

CONCLUSION

Contribuant à hauteur de 2.700 milliards de dollars à l'économie mondiale (3,6% du PIB), selon les chiffres de l'IATA, le transport aérien est une industrie majeure particulièrement touchée par la pandémie de Covid-19. Ainsi, le niveau de trafic mondial de passagers affecte un écosystème économique important s'étendant des compagnies aériennes aux constructeurs d'avions, aux aéroports et à tous les sous-traitants qui dépendent de ces poids lourds économiques.

Outre la propension actuelle des gens à éviter les voyages, il existe un risque crédible de récession économique. La demande soutenue de voyages d'agrément pourrait rebondir et ramener l'industrie aux niveaux de trafic et de revenus d'avant la crise. Il pourrait en être de même pour les voyages d'affaires, une fois la maladie maîtrisée. Mais une récession retardera très probablement la reprise. Selon, le trafic mondial de passagers a connu un déclin sans précédent dans l'histoire de l'aviation. Le trafic aérien post Covid-19 va se contracter « durablement » en raison d'une « méfiance » des voyageurs qui va s'installer, de la réduction des déplacements professionnels, et également le « tassement de la demande touristique, va accentuer la baisse du trafic ».

Selon Statistica environ 4,5 milliards de personnes ont voyagé par voie aérienne en 2019 et ces chiffres devraient augmenter en 2020. La pandémie de Covid-19 a alors frappé et les pays du monde entier ont fermé leurs frontières. Selon l'endroit où vous viviez, on vous a dit de rester à l'intérieur ou de ne faire que les déplacements indispensables. Les pays ont soit fermé complètement leurs frontières, soit imposé des quarantaines strictes. Les mesures destinées à stopper la propagation du virus ont permis de consolider l'industrie du voyage.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

Ainsi, notre étude portait sur l'analyse des conséquences de la covid-19 sur les trafics aéroportuaires au niveau de l'Aéroport International Blaise Diagne. Elle a été d'une grande importance car elle nous a permis de comprendre les effets causés par la pandémie dans ce secteur. En effet , l'Aéroport International Blaise Diagne a vu son trafic chuter de 52%, de janvier à novembre 2020, en raison de la Covid-19 qui a paralysé les opérations pendant 4 mois. La plateforme sénégalaise a traité près de 2,5 millions de passagers en 2019.

Jusqu'à la fin novembre 2020, l'aéroport international Dakar Blaise Diagne n'a accueilli que 48% du trafic enregistré l'année dernière. C'est le constat dressé par le gestionnaire de l'aéroport LAS (Limak-Aibd-Summa) le lundi 7 décembre, en marge de la célébration du troisième anniversaire de l'infrastructure.

Cette chute du nombre de passagers est bien sûr la conséquence de la pandémie de Covid-19, qui a entraîné la suspension des vols réguliers sur la plateforme, entre fin mars et mi-juillet (à la réouverture des frontières aériennes).

Malgré cette baisse de 52% du trafic, LAS a tout de même assuré à 100% ses charges.

Avant la crise, la plateforme certifiée ISO 9001v2015 affichait pourtant une croissance positive de son trafic. En 2019, l'aéroport de Dakar Blaise Diagne a enregistré 2,49 millions passagers (+5,93% hors transit).

En dépit de l'incertitude qui règne sur la reprise totale du transport aérien à travers le monde, le gestionnaire aéroportuaire se veut optimiste. Il est prévu l'amélioration continue de la fluidité dans l'aérogare, l'ouverture d'un nouveau point de restauration rapide à l'embarquement, d'un autre salon VIP dans la zone arrivée, la construction d'une centrale solaire et d'autres projets environnementaux.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

BIBLIOGRAPHIE

MEMOIRES

- ❖ Julien René SARR, « Analyse de l'évolution du transport aérien dans l'espace UEMOA », Master 2 en Management du Transport Aérien, Institut Supérieur des Transports (IST) 2008-2009.
- ❖ Félix Lela MAFUTA « Impact de l'aérogare nationale sur le traitement du trafic passager et fret à l'Aéroport International de N'DJILI /KINSHAQA», Master 2, Institut Supérieur de Statistique de Kinshasa, 2008- 2009.
- ❖ Anatole OKIELI – MBAYE, « Analyse des procédures de gestion du trafic aérien au niveau de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du CONGO – Brazzaville », Master 2 Management du Transport Aérien, Institut Supérieur des Transports (IST) 2016-2017.
- ❖ Ramsès Bondo MFOUO – OTSIALLY, « Analyse de l'organisation de la sureté de l'Aéroport International Antonio Agostino Neto (A.A.Neto) de Pointe Noire », Master 2 en Management du Transport Aérien, 2018-2019, Institut Supérieur des Transports (IST).
- ❖ Ahmed Fall, « Analyse de la gestion d'escale des avions de ligne à l'aéroport : AIBD », Master 2 en Management du Transport Aérien, 2018-2019, Institut Supérieur des Transports (IST).
- ❖ Rokhaya Faye « analyse de la gestion des stocks des produits alimentaires pour l'optimisation de la chaine d'approvisionnement : cas de Damag casino », Master 2 Supply Chain Management, Institut Supérieur des Transports, 2018-2019.

MANUELS

- ❖ OACI : doc 9854, concept opérationnel d'ATM mondiale, première édition - 2005.
- ❖ OACI : doc 9882, manuel des spécifications du système de gestion du trafic aérien, première édition - 2008.
- ❖ Guide technique : Roland DEROO MASSON et Alexandre GAMA, « la capacité aéroportuaire », 2008, 74 pages.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

CHRONIQUES

- ❖ Jean-Louis Baroux « la désastreuse gestion de la Covid par les gouvernants », chronique rédigé le 1er septembre 2020 sur TOURMAG. Page consultée le 26 novembre 2020

RAPPORTS

- ❖ Rapport de la téléconférence des Directeurs généraux de l'aviation civile des Etats de l'Afrique occidentale et centrale sur la pandémie de la Covid 19, en Avril 2020. Page consulté le 30 décembre 2020.

ARTICLES

- ❖ Communiqué N°7 de l'Association du transport aérien international (IATA), « La crise de la COVID-19 réduit la demande et les recettes », du 20 février 2020 à New York, page consultée le 1^{er} Septembre 2020.
- ❖ Communiqué N°77 de l'Association du transport aérien international (IATA), « Prévision de trafic réduite après un été morose », du 29 Septembre 2020 à Genève, page consultée le 03 décembre 2020.

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

WEBOGRAPHIE

<https://m.le360.ma/afrique/senegal/economie/2020/03/20/29867-coronavirus-le-senegal-choisit-la-solution-radicale-pour-ses-frontieres-aeriennes-29867> consulté le 12 mai 2020

<http://aps.sn/actualites/economie/transport/article/aibd-hausse-des-mouvements-d-aeronefs-du-nombre-de-passagers-et-du-fret-en-mai-ansd> consulté le 21 juillet 2020

http://investinsenegal.com/IMG/pdf/fiche_aibd.pdf consulté le 14 décembre 2020

<https://www.au-senegal.com/aeroport-international-blaise-diagne-aibd,2926.html> consulté le 14 décembre 2020

<https://www.iata.org/contentassets/6dfc19c3fdce4c9c8d5f1565c472b53f/2020-09-29-02-fr.pdf> consulté le 20 décembre 2020

<https://www.senegalblackrainbow.org/2020/08/31/virus-et-reciprocite-assomment-laibd/> consulté le 10 septembre 2020

<https://www.lequotidien.sn/reouverture-des-frontieres-le-protocole-sanitaire-de-laibd/> consulté le 17 juillet 2020

<https://www.senegalblackrainbow.org/2020/05/30/impact-du-covid-19-sur-le-transport-aerien/> consulté le 17 juillet 2020

<https://www.senepius.com/economie/letat-injecte-massivement-des-fonds-environ-75-milliards-et-sauve> consulté le 30 aout 2020

<https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/le-transport-aerien-face-au-covid-19-de-la-crise-a-la-transformation-846540.html> consulté le 15 mai 2020

<https://www.skyscanner.fr/actualites/avenir-transport-aerien-voler-apres-crise-covid-19> consulté le 26 juillet 2020

https://www.tourmag.com/Avenir-transport-aerien-le-Scara-favorable-a-un-tarif-minimum-couvrant-les-taxes-et-redevances_a104215.html consulté le 25 juin 2020

<https://international.scholarvox.com/reader/docid/88875291/page/8> consulté le 03 novembre 2020

https://www.rtbef.be/info/economie/detail_aviation-et-coronavirus-le-traffic-aerien-mondial-en-grande-difficulte-jusqu-en-2024-selon-l-iata?id=10550959 consulté le 06 aout 2020

<http://www.diass-infos.net/?p=53758&> consulté le 20 aout 2020

<https://afriqueconfidentielle.com/continent/senegal/covid-19-et-transport-aeriens-un-plan-de-relevance-a-plusieurs-milliards-de-cfa-par-an/> consulté le 05 septembre 2020

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

<https://ouestaf.com/transport-aerien-les-avions-cloues-au-sol-tout-le-secteur-dans-une-forte-zone-de-turbulences/> consulté le 25 juin 2020

<https://www.atlas-mag.net/article/transport-aerien-impact-du-covid-19-et-estimation-des-couts> consulté le 15 septembre 2020

<https://www.icao.int/WACAF/Documents/COVID19/Regional%20Activities/DGCAs%20e-Meeting/WACAF%20DGCA%20VIRTUAL%20MEETING.Report.fr.2.0.pdf> consulté le 30 décembre 2020

http://www.servicepublic.gouv.sn/assets/textes/principes_generaux_convention_gestion_d_v.pdf consulté le 14 décembre 2020

<https://atalayar.com/fr/content/le-covid-19-fait-couler-le-transport-aerien-de-passagers> consulté le 05 mai 2020

https://www.rtbef.be/info/monde/detail_le-covid-19-pourrait-couter-113-milliards-de-dollars-au-secteur-aerien?id=10448776 consulté le 05 mai 2020

https://www.seneweb.com/news/Economie/covid-19-et-transport-aerien-les-pertes-n_334469.html consulté le 28 novembre 2020

https://www.challenges.fr/entreprise/aeronautique/selon-l-iata-le-secteur-aerien-va-perdre-157-milliards-de-dollars-en-2020-et-2021_738908 consulté le 18 décembre 2020

<http://www.mtta.gouv.sn/fr/content/sn-test-rt-pcr-covid-19-application-immédiate-de-la-circulaire-1796> consulté le 18 décembre 2020

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

LISTE DES ANNEXES

Annexe I : organigramme de LAS ;

Annexe II : communiqué de presse du ministre du tourisme et des transports aériens ;

Annexe III : circulaire portant les conditions de prise de trafic ;

Annexe IV : liste des participants à la réunion virtuelle des directeurs généraux de l'aviation civile des Etats de l'Afrique Occidentale et Centrale sur la pandémie ;

Annexe V : Flash trafic aérien AIBD 2020 ;

Annexe VI : Certification de l'aéroport au programme d'accréditation sanitaire des aéroports (ACI) ;

Annexe VII : circulaire portant les dispositions visant à réduire les risques de contaminations du virus dans les aéroports et aéronefs exploités au Sénégal ;

Annexe VIII : les mesures barrières à l'aéroport.

ANNEXES

**Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de
l'Aéroport International Blaise**

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
RESUME.....	III
ABSTRACT	III
LISTE DES ABRIÉVIATIONS.....	V
LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES.....	VI
SOMMAIRE.....	1
INTRODUCTION.....	2
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE	5
Chapitre I : Le cadre théorique	7
Section 1 : Le contexte de l'étude	7
Section 2 : La Problématique de recherche	8
Section 3 : Les objectifs de recherche	9
Section 4 : Les hypothèses de recherche	10
Section 5 : La revue critique de la littérature.....	10
Chapitre II : Le cadre méthodologique.....	19
Section 1 : Méthodes et techniques d'investigations.....	19
1.1. Revue documentaire	19
1.2. L'internet	19
1.3. Les entretiens téléphoniques.....	Erreur ! Signet non défini.
Section 2 : Les outils de collecte des données.....	20
Section 3 : Difficultés rencontrées.....	20
DEUXIEME PARTIE : CADRE PRATIQUE ET ANALYTIQUE.....	22
Chapitre I : Le cadre de l'étude et analytique.....	22
Section 1 : Présentation de l'Aéroport International Blaise Diagne.....	22
1.1. Historique	22
1.2. Localisation	23
1.3. Statut juridique	23
1.4. Mission et Objectifs stratégiques.....	24
1.5. Organigramme (Voir Annexe I)	31
Section 2 : Présentation et analyse des résultats.....	32
2.1. Présentation des résultats.....	32

Analyse des conséquences de la Covid-19 sur les trafics aéroportuaires : Cas de l'Aéroport International Blaise

2.2. Diagnostic de la situation du trafic à AIBD	39
2.3. Analyse SWOT.....	53
2.4. Vérification des hypothèses.....	54
Chapitre II : Interprétation et recommandations.....	57
Section 1 : Interprétation des résultats.....	57
Section 2 : Recommandations	59
CONCLUSION	60
BIBLIOGRAPHIE	I
WEBOGRAPHIE	III
LISTE DES ANNEXES	V
TABLE DES MATIERES.....	II