

République du Sénégal



UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

\*\*\*\*\*

MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR DE LA RECHERCHE ET DE  
L'INNOVATION

\*\*\*\*\*

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS  
(MEMBRE DU GROUPE SUP DECO DAKAR)



10421, rue MZ 09, avenue  
Faidherbe Dakar-Sénégal Tel :  
338496919 Email :  
www.sundeco.sn



Supdeco Campus Point  
E, Rue 48 x rue kaolack  
Tel: (221)338599595  
Email :idt@supdeco.sn

## THEME :

ANALYSE DE L'APPLICATION DES MESURES DE SÛRETE DE L'ORGANISATION DE  
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONNAL AU NIVEAU DE L'AEROPORT  
INTERNATIONNAL DIORI HAMANI DE NIAMEY(NIGER)

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES  
POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MASTER 2  
EN MANAGEMENT DU TRANSPORT AERIEN

### Rédigé par :

Mahamadou  
Aboubacar Moussa Maharou

### Encadré par :

M. Souleymane BA  
Expert en relations internationales et  
stratégiques, enseignant à l'IST-

ANNEE UNIVERSITAIRE 2016-2017

## Dédicace

Nous dédions ce travail :

- En premier lieu à nos très chers parents : M. Aboubacar Moussa Maharou et Maimouna Abdou sources inépuisables d'amour et d'affection : merci d'avoir cru en nous, de nous avoir soutenu et encouragé tout au long de notre cursus scolaire.
- A toute notre famille et à toutes les personnes qui nous ont soutenus de près ou de loin.
- A tous nos amis et proches qui nous ont toujours soutenu et encouragé au cours de la réalisation de ce mémoire

## Remerciements

En préambule à ce mémoire, nous souhaitons adresser nos remerciements les plus sincères aux personnes qui nous ont apporté leur aide et contribué à l'élaboration de ce mémoire ainsi qu'à la réussite de cette année universitaire.

Nous tenons tout d'abord à remercier Mr Souleymane BA pour nous avoir accompagnés dès le début de cette aventure. Son soutien, son enthousiasme pour ce mémoire, sa disponibilité et sa confiance nous ont permis d'avancer de manière sereine.

Nos remerciements vont aussi à Mr Alassane Adama SY pour nous avoir accompagnés dans le cadre de la restructuration de ce document.

Nous tenons à remercier M Souleymane Gueye qui nous a apporté son soutien dès les premières ébauches de ce projet et qui nous a fait découvrir la réalité des problématiques de la sûreté dans le domaine de l'aérien.

Nous adressons nos remerciements à l'IST, au corps professoral bien sûr, elle aura bien été pour nous l'école de choix !

Un grand merci à Moussa Habou et Issa pelé qui nous ont encouragés et soutenu lors de cette phase cruciale. Enfin, nous ne remercierons jamais assez ceux qui font que nous allions au bout de nos rêves. il s'agit-là de nos parents.

## Résumé

Les problèmes liés à la sûreté peuvent être dans un aéroport comme dans une ville avec ses phénomènes de terrorisme, de criminalité et de délinquance.

Force est de constater que la sûreté aéroportuaire est surdéterminée par la menace terroriste, autrement dit, tous les dispositifs et réglementations mis en place ont pour finalité la lutte contre le terrorisme. En effet, la première barrière contre le terrorisme qui peut être la plus importante doit être établie au sol, c'est à dire à l'aéroport. Il faut empêcher les terroristes d'accéder à l'appareil.

Il faut dire qu'immédiatement après les événements du 11 septembre 2001, à travers le monde, les Etats ont mis en œuvre des mesures exceptionnelles de sûreté au sol. On retrouve cette même logique à travers la sécurisation du fret aérien. Les mesures de sûreté en vol ne sont qu'un dernier recours mettant en lumière les vulnérabilités du système de sûreté aéroportuaire.

De plus, pour lutter efficacement contre les actes illicites, la norme 4.4.1 de l'annexe 17 à la Convention de Chicago de 1944 stipule que : « Chaque État contractant adoptera des mesures pour que les passagers au départ de vols de transport aérien commercial et leurs bagages de cabine soient soumis à une inspection-filtrage avant l'embarquement dans un aéronef au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé »<sup>1</sup>. L'inspection filtrage constitue un des points forts de la sûreté aéroportuaire.

---

<sup>1</sup>Cf : Annexe 17 de la convention de 1944, disponible dans le site [WWW.ICAO.INT](http://WWW.ICAO.INT).

# Sommaire

## **INTRODUCTION**

## **PREMIERE PARTIE : CADRES THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE**

CHAPITRE I : LE CADRE THEORIQUE

CHAPITRE II : LE CADRE METHODOLOGIQUE

## **DEUXIEME PARTIE : DIANOSTIQUE DE L'AIDH**

CHAPITRE I : PRESENTATION DE L'AEROPORT DE NIAMEY

CHAPITRE II : LES ACTEURS IMPLIQUEES DANS LA MISE EN ŒUVRE DES  
MESURES DE SURETE

## **TROISIEME PARTIE : CADRE ANALYTIQUE**

CHAPITRE I : ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

CHAPITRE II : SOLUTIONS POUR AMELIORER LA SECURITE  
AEROPORTUAIRE

## **CONCLUSION**

## Liste Des Sigles Et Abréviations

**AAMAC : Autorités Africaines Malgaches de l'Aviation Civile**

**AANN : Administration des Activités Aéronautiques Nationales du NIGER**

**ACSAC : Agence Communautaire de Supervision de la Sécurité et de l'Aviation civile**

**AIDH : AEROPORT INTERNATIONAL DIORI HAMANI**

**ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile du NIGER**

**AOF : Afrique Occidentale Française**

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

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

**CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest**

**EDS : SYSTEME DE DETECTION DES EXPLOSIFS**

**EEC : ENGIN EXPLOSIF DE CIRCONSTANCE**

**EI : ENGIN EXPLOSIF IMPROVISE**

**FAA : Fédéral Aviation Administration**

**IATA : ASSOCIATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN**

**Madagascar**

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

**PIF : POSTE D'INSPECTION FILTRAGE**

**PNS : PLAN NATIONAL DE SURETE**

**PNSAC : Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile**

**PST : Programme Sectoriel des Transports**

**RAE : REGIE ADMINISTRATIVE CHARGEE DE L'ASSISTANCE EN ESCALE**

**Sûreté de l'Aviation Civile**

**TSA : Transportation Security Administration**

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

## INTRODUCTION

En matière de risque, la sécurité absolue n'existe pas. Il est impossible d'éliminer tous les risques. Il est vrai que dans le cadre d'une activité d'exploitation, quelle qu'elle soit, le risque est toujours présent. Ceci est d'autant plus vrai dans l'aérien lorsque l'on aborde les sujets tels que la sûreté et la sécurité.

En effet, le transport aérien est une activité sensible du fait des conditions d'exploitations des appareils et de leur fragilité en vol comme au sol. Le transport aérien constitue aujourd'hui un véritable conducteur de progrès dans l'économie mondiale. Selon les statistiques de l'Organisation Mondiale de l'Aviation Civile, plus de trois milliards de passagers furent transportés en 2015. Le continent Africain, malgré ses faibles ressources économiques tente péniblement de participer à cette forte industrie de transport avec moins de 4,5% du trafic mondial.

Cependant, cette faible représentativité est très contrastée à l'intérieur du continent avec l'Afrique du nord, du sud et de l'Est qui connaissent une situation relativement meilleure, contrairement à l'Afrique subsaharienne francophone.

Le Niger pays ouest africain, regorgeant de nombreux sites touristiques et ressources minières présente des atouts majeurs pour le transport aérien.

En effet, avec ses six cent mille (600.000) passagers annuels, le Niger joue le rôle de pionnier dans le transport aérien ouest africain.

Il dispose d'un aéroport principal à Niamey et de quatre aéroports secondaires repartis à Agadez, Zinder et Tahoua et Maradi. Compte tenu de sa stabilité politique, il constitue une destination pour de nombreuses compagnies aériennes régionales et internationales.

Fort de ce potentiel, l'Etat du Niger à travers la création de l'Activité Aéronautique nationale du Niger(AANN) a manifesté sa ferme volonté de développer ce secteur.

Cet organe est chargé de la gestion quotidienne des aéroports et de l'exécution opérationnelle de la politique de sécurité de l'Etat du Niger dans l'exploitation du transport aérien.

Par ailleurs, notons qu'il existe une totale différence entre la sûreté et la sécurité, cette dernière appelée safety en anglais vise les règles de construction et d'utilisation des avions permettant d'assurer la fiabilité du transport aérien, elle renvoie donc à une législation ainsi qu'au domaine de la prévention des secours contre les défaillances mécaniques, structurelles ou météorologiques, la sécurité est dépendante aussi d'événements involontaires accidentels.



Ainsi, l'application des mesures de sûreté a débuté à travers le monde en 1944 avec l'adoption de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Néanmoins vers les années 1960 et 1970 l'aviation civile a subi beaucoup d'actes d'intervention illicite malgré les mesures prises et appliquées de la convention de Chicago. Ainsi on a noté un besoin réel des états membres de ladite convention de redéfinir ou réorganiser ces mesures afin de faire face à ces actes illicites. Dès lors nous assistons à l'édition d'annexes dont la première date de 1974, et qui sont aujourd'hui au nombre de dix-neuf ; dont celle traitant de la sûreté de l'aviation civile est l'annexe 17.

Cependant il faut noter que la mise en œuvre effective des mesures de sûreté est devenue incontournable au niveau des aéroports internationaux à partir des attentats du 11 Septembre 2001, date à laquelle l'aviation civile internationale de la grande puissance des Etats-Unis a été atteinte par des actes de terrorisme.

A partir de cette date l'industrie aéronautique s'est sentie gravement menacée et consciente de sa vulnérabilité, de la sensibilité de la sûreté aéroportuaire. Aussi, il a été compris que si les mesures de sûreté ne sont pas correctement appliquées le transport aérien risque de faire faillite. Au Niger, c'est seulement dans les années 90 qu'un bureau sûreté et facilitation a été créée pour une meilleure prise en charge de la sûreté au niveau des aéroports. Et de ce fait les compagnies aériennes s'occupaient du volet sûreté des bagages de soute, de la poste.

Pour ces multiples raisons citées la dessus mais aussi et surtout les manquements notés par les audits de l'OACI, l'Etat du Niger avait perdu ses prestigieux vols vers les Etats Unis qui ont arrêté tous les vols d'Air Afrique vers leur destination, ce qui était un désavantage pour l'économie et l'image même du pays.

Ainsi, le Niger faisait partie des pays marginalisés au niveau international comme tous les autres pays Africains ne respectant pas les normes de sûreté de l'OACI.

C'est à cet effet qu'en 1999 l'OACI demande à l'Etat du Niger en tant que membre de créer un programme national de sûreté qui prendrait en compte les mesures de sûreté conformes aux normes de l'OACI. C'est dans ce contexte qu'a été créée la délégation des activités aéronautiques nationale du Niger, Autorité de l'Aéroport international Diori Hamani du Niger, chargée de superviser l'application des mesures de sûreté pour redonner l'image de l'AIDH.

La remise à nouveau de ces mesures de sûreté de par la redynamisation des normes, l'acquisition d'importants équipements, la formation du personnel, l'application rigoureuse des

mesures de sûreté a permis la reprise des vols directs vers les Etats Unis et l'arrivée de nouvelles compagnies comme Emirates, Turkish Airlines, Air France etc.

Nous assistons donc à un redressement de la sûreté aéroportuaire à travers tous les aéroports internationaux surtout ceux des pays Africains voulant être sûrs.

Le choix du sujet se justifie d'abord par le contexte de l'évolution des actes d'intervention illicite de par le monde et sachant que le Niger n'est pas en reste pour diverses raisons :

- Le fait qu'il soit entouré de pays où on note des tensions tels que le Mali, le Nigeria, le Burkina, la Lybie.
- Le Niger est un pays ouvert au reste du monde et donc pourra même être utilisé pour commettre des actes illicites dans le but d'atteindre d'autres pays.

Tous ces facteurs pris en compte font que le Niger soit un pays sensible aux attaques terroristes, aux sabotages, etc.

Ce qui implique la nécessité d'avoir un niveau de sûreté assez élevé pour faire face à cette situation. Ensuite, l'impact qu'a la sûreté dans la gestion de tout aéroport international voulant être et/ou rester sûr nous a aussi poussés dans ce choix.

Au cours de notre étude nous allons faire l'analyse des stratégies à mettre en œuvre pour une meilleure application des mesures de sûreté à l'AIDH.

## PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

## Chapitre I : Le cadre théorique

### 1. Le contexte de l'étude

« La sûreté dans les aéroports (Airport security en anglais) est l'ensemble des mesures prises au sein d'un aéroport pour réduire le risque de malveillances susceptibles de causer des dommages aux biens et aux personnes, comme les actes de terrorisme »<sup>2</sup>. Les mesures de sûreté incluent le contrôle des passagers et de leurs bagages au moment de l'enregistrement et de l'embarquement, mais aussi la surveillance des mouvements dans les terminaux et sur les pistes, ainsi qu'aux abords des avions. La sûreté consiste principalement en une recherche d'éventuels engins explosifs pouvant être introduits à bord d'avions civils de façon illicite, que ce soit dans un bagage de soute, un bagage à main, via le fret transporté dans les soutes, par un membre d'équipage ou un mécanicien. Elle vise également à empêcher l'introduction d'armes de toutes sortes dans la cabine et le cockpit de l'avion, armes qui pourraient être utilisées à des fins de piraterie aérienne.

#### 1.1 Contexte international

Bien qu'il n'y ait pour l'heure pas de menaces précises de groupes terroristes présents sur le continent africain contre l'aviation civile, ce secteur demeure une cible possible.

L'absence d'indications claires et crédibles attestant du fait que ce secteur soit une cible explicite et le risque faible, quoique réel, ne doit toutefois pas conduire à écarter toute possibilité d'attaque. Cela est d'autant plus vrai que la menace terroriste en général, plus particulièrement lorsqu'elle concerne un secteur aussi sensible que le transport aérien, est sournoise et difficile à appréhender, voire à anticiper avec certitude. Toutefois, la réalité de la menace terroriste, notamment celle d'origine islamiste et djihadiste, sur le transport aérien de manière global et celui en Afrique en particulier est, comme l'illustrent un certain nombre d'attentats et de tentatives d'attentats, loin d'être fictive. Il faut à ce titre rappeler que le transport aérien demeure pour la mouvance Al-Qaida une cible de choix.

Une évaluation de la menace terroriste contre le transport aérien africain s'impose par conséquent comme un impératif. L'existence de la menace dicte également une vigilance et une veille permanente, se fondant notamment sur une prise en compte des spécificités propres au

---

<sup>2</sup> Annexe 17 de l'OACI « FORMATION ASIE Aéroports : infrastructures, exploitation, services ». Du 09 au 13/05/2016 Cotonou, Benin.

contexte et à l'environnement géopolitique, interne et externe, de chaque pays et de chaque région afin de disposer d'une connaissance aussi approfondie que possible de la présence éventuelle d'une quelconque menace terroriste, de sa nature ainsi que de son ampleur.

Cette vigilance incombe au premier chef aux autorités sécuritaires, particulièrement celles en charge du renseignement, ainsi qu'à celles en charge de la sûreté de l'aviation civile.

Le continent africain est marqué depuis plusieurs mois par un certain nombre d'évènements, porteurs de changements et de bouleversements et également source d'inquiétude et d'instabilité. C'est notamment le cas des "révolutions" dans un certain nombre de pays du Maghreb (Egypte et Tunisie) et particulièrement du conflit en Libye dont l'onde de choc qui s'en est suivie a été l'un des vecteurs, particulièrement dans la bande sahélo-saharienne.

Plus récemment au Mali, conjugué à la nouvelle rébellion touareg qui s'était déclarée dans le Nord, a parachevé le glissement de la région dans une zone de turbulence. Ces circonstances s'inscrivent (et viennent même l'aggraver dans une certaine mesure) dans un environnement géopolitique déjà marqué par une accentuation de la menace terroriste en Afrique, avec notamment la multiplication et le renforcement des groupes terroristes (Al Qaida au Maghreb Islamique-AQMI-, Mouvement pour l'Unité et le Djihad en Afrique de l'Ouest –MUJAO-, Boko Haram, Shebab), profitant de zones échappant à tout contrôle étatique, et les liens (opérationnels, idéologiques et financiers) de plus en plus étroits qu'ils développent, la présence de djihadistes étrangers, etc.; situation source d'inquiétudes sur le fait que l'Afrique serait en passe de devenir la nouvelle terre de prédilection et le nouveau champ de bataille du Djihad.

Il nous a été donné d'entrevoir avec certains exemples des actes terroristes touchant le transport aérien en Afrique. Bien qu'ils soient rares, il existe bel et bien un lien entre les deux, attestant de la réalité de la menace. On se souvient ainsi de l'attentat le 19 septembre 1989 contre le vol du DC10 d'UTA, Brazzaville-Paris, survenu au-dessus du désert du Ténéré (Niger) qui avait causé la mort de 170 personnes. La menace terroriste en Afrique s'est illustrée par la survenance d'actes et de menaces terroristes spécifiques contre l'aviation civile. La plupart de ces faits sont survenus dans des environnements sécuritaires particuliers, notamment dans des contextes de conflits.

## 2. La problématique

Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou de la poste. C'est aussi toute opération aérienne effectuée en vue ou pendant l'accomplissement du transport, contre rémunération, de passagers, de poste ou de marchandises. Si on s'en tient à la définition du transport aérien, il est difficile de comprendre pour quelles raisons il constitue une cible privilégiée pour les actes d'intervention illicite. De par sa vulnérabilité, son importance économique et la mise en jeu de l'intégrité des personnes et des biens, l'assurance de la sécurité du transport aérien est un enjeu essentiel de l'activité du transport aérien.

La sécurité : C'est la situation de celui ou de ce qui est à l'abri des risques (agressions, accidents, atteintes matérielles). C'est aussi la prévention de tels risques, les mesures et les moyens de protection tendant à prévenir la réalisation de ces risques, c'est l'ensemble de précautions incombant à certaines personnes envers d'autres. Dans le domaine aéronautique, la sécurité vise les règles de construction et d'utilisation des avions permettant d'assurer la fiabilité du transport aérien.

La sécurité (ou safety en anglais) renvoie à une législation ainsi qu'au domaine de la prévention des secours contre les défaillances mécaniques, structurelles ou météorologiques. Cette sécurité s'exprime au travers d'une réglementation sévère, laquelle impose des normes de fabrication, d'utilisation et d'entretien des avions, ainsi que des critères stricts de formation et de qualification des équipages techniques (pilotes, mécaniciens navigants) et commerciaux.

La réglementation n'oublie pas les services de contrôle de la circulation aérienne, chargés tout à la fois de la sécurité des vols, de garantir les décollages et les atterrissages dans les meilleures conditions possibles, c'est-à-dire en ménageant des intervalles suffisants entre deux appareils, et de veiller au bon fonctionnement des moyens de navigation radio - électriques. L'infrastructure technique de l'aéroport n'échappe pas non plus à ce souci de contrer l'impondérable, d'éviter les négligences, notamment dans le domaine du balisage, de l'aménagement et de l'entretien des pistes et voies de circulation. La sécurité est dépendante aussi d'événements involontaires accidentels. La sécurité dans le transport aérien est devenue l'objectif majeur à réaliser par les pays membres de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En plus, la vulnérabilité des avions qui constituent aujourd'hui les

principales cibles des terroristes pose avec acuité la problématique de la mise en place de politiques de sécurité et de sûreté efficaces et efficientes.

Entre autre exemple d'acte d'intervention illicite on peut citer :

Dans la plupart des exemples d'atteinte à la sûreté du transport aérien, la non détection des pirates de l'air ou des terroristes au niveau du terminal de passagers a rendu possible ceux-ci.

- 25 juillet 1947: un appareil roumain commercial a été détourné. Les pirates, trois officiers roumains et sept civils, n'ont pas hésité à user de violence, semant la terreur à bord. Tandis qu'une partie du commando surveillait les passagers, l'autre s'est occupé du poste de pilotage. Ils ont pris le contrôle de l'appareil de ligne, obligeant le pilote à les emmener jusqu'en Turquie. Le mécanicien de bord a été abattu lors d'un accrochage entre le commando et l'équipage.<sup>3</sup>

- 24 juillet 1961: un Lockheed Electra de la compagnie américaine Eastern Airlines est détourné entre Miami et Tampa. Le pirate de l'air a ordonné au pilote de voler vers la Havane, à Cuba. C'est le 58ème détournement d'avion en trente ans. Le premier s'est déroulé en 1931. Depuis, ces actes de piraterie se sont multipliés. A la fin de la Deuxième Guerre mondiale, beaucoup de ceux qui voulaient fuir les pays de l'Est ont eu recours à cette pratique. Puis, ce furent les ressortissants cubains opposés au régime du Commandant Fidel Castro qui détournèrent des avions. Bientôt les castristes eux-mêmes utilisèrent ces méthodes.<sup>4</sup>

- 30 mai 1972: trois japonais sèment la panique à l'aéroport de Lod, l'un des aéroports internationaux de la capitale israélienne. Les trois nippons, membres d'un mouvement proche d'une fraction de l'OLP, étaient monté à bord de l'avion lors de l'escale à Rome. Puis lors du débarquement les trois japonais ont jeté des grenades et tiré à l'arme automatique sur quelques 300 personnes débarquant d'un avion d'Air France.

- 23 juin 1985: un B-747 d'Air India explose en vol dans le ciel canadien. On apprendra une année plus tard que l'avion avait été saboté par un terroriste sikh qui avait déposé une bombe

---

<sup>3</sup> Christelle kafa, « *contribution à la gestion des opérations de la sûreté aéroportuaire* », France, université de Rennes, 2010, pp 146.

<sup>4</sup> Ibid, p 113.

dans la soute à bagage. L'Inde est depuis longtemps en proie à des frictions entre les extrémistes sikhs et hindous, alors que le Canada est l'un des pays qui a accueilli le plus grand nombre d'exilés sikhs.

- 21 Décembre 1988 : Attentat de Lockerbie, explosion en vol d'une bombe artisanale placée dans une radio dans les bagages de soute. Il n'y eu aucun survivant parmi les passagers et les membres d'équipages. De plus, onze habitants de Lockerbie sont morts suite à la chute de l'avion sur leur foyer.

- 20 septembre 1990: un DC-10 d'UTA explose en plein vol au-dessus du désert du Ténéré au Niger. L'avion d'UTA, qui assurait la ligne Brazzaville-N'Djamena- Paris, a été pulvérisé en plein vol par l'explosion d'une bombe qui était placée dans la soute à bagages avant. Il n'y eu aucun survivant parmi les 171 passagers et les 15 membres d'équipage.<sup>5</sup>

- Janvier 1990 : Un pirate de l'air a pris le contrôle d'un B727 aux Etats Unis, il affirme détenir des explosifs et exige d'être transporté vers un autre pays. Après son arrestation, on constate que l'engin explosif n'était qu'un tube de dentifrice relié à une lampe torche.

- Décembre 1994, détournement d'un Airbus d'Air France. L'objectif des pirates de l'air est d'aller s'écraser sur Paris. Lors de l'escale pour ravitaillement à Marignane, l'avion est pris d'assaut par des troupes d'élites.

- 11 Septembre 2001, détournement et crash de quatre avions de ligne sur le sol américain (notamment World Trader Center et Pentagone). Ces actes terroristes ont fait plus de trois mille morts.

- le 22 décembre 2001 : « shoe bomber » (R. Reid) a tenté de déclencher un engin explosif dissimulé dans ses chaussures.

- 28 Novembre 2002, deux roquettes sont tirées sur un Boeing 757 de la compagnie Arkia décollant de l'aéroport de Mombassa. Aucun dégât n'est à déplorer car les roquettes ont raté la cible.

---

<sup>5</sup> Source : archive de l'agence nationale de l'aviation civile du Niger.



- 4 mars 2003 : explosion d'une bombe à l'aéroport international de Davao aux Philippines. Le bilan est de vingt morts et de cent quarante-six blessés.

- 24 août 2004 : Deux Tupolev ayant décollé de Moscou s'écrasent à quelques minutes d'intervalles. Des traces d'explosifs sont retrouvées sur les deux appareils.

- 10 août 2006 : Attentats déjoués à Londres. Tentative d'utilisation de liquides explosifs à bord par un passager.

- 19 mars 2007 : Alerte à la bombe sur un avion d'Alitalia. Un avion de la compagnie aérienne italienne Alitalia a été victime d'une alerte à la bombe quelques instants avant son décollage de l'aéroport international de Rome (Italie) occasionnant un retard de plus de trois heures. L'avion, un Airbus A321, vol AZA328, qui devait effectuer la liaison entre l'aéroport international Fiumicino de Rome et l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle de Paris, était prêt à effectuer son vol, vers 6h00, heure locale, lorsqu'un coup de téléphone anonyme prévenant de la présence d'une bombe à bord a obligé les autorités aériennes à annuler le départ et à déplacer l'appareil vers un endroit isolé de l'aéroport. L'avion a été évacué par les passagers avant d'être intégralement fouillé par les équipes spécialisées.

Rien de ressemblant à de l'explosif n'a été finalement trouvé et l'alerte a été considérée comme fausse. Trois heures plus tard, le vol décollait pour rallier Paris.

- 25 décembre 2009: Tentative de faire exploser un aéronef avec des sous-vêtements en explosif.

- 25 décembre 2009 : tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines un passager à bord d'un avion de la compagnie américaine Delta Airlines a été maîtrisé après avoir tenté vraisemblablement d'actionner un petit engin explosif dans ce qui semble être une tentative d'attentat. L'appareil, qui transportait 278 passagers, assurait la liaison entre Amsterdam, (Pays-Bas), et la ville américaine de Détroit. L'incident est survenu aux environs de 12 h, heure locale, une vingtaine de minutes avant l'atterrissage de l'avion à Détroit.

Un responsable de la Maison-Blanche, cité par CNN, a parlé d'une tentative d'acte de terrorisme. La thèse de l'attentat a été évoquée aussi par un haut responsable de l'administration américaine qui en a parlé à l'AFP sous couvert de l'anonymat. [Associated Press](#) a cité, pour sa part, un haut

responsable des services de lutte antiterroriste selon lequel ce passager prévoyait de faire sauter l'avion.

Peter King, un élu républicain de la Chambre des représentants et membre de la commission de la sécurité intérieure, a déclaré à des chaînes de télévision américaines que le suspect avait utilisée « un engin relativement sophistiqué ». Il aurait été brûlé au deuxième degré quand il a tenté de le faire détonner. L'individu, qui s'appelle Abdul Mudallad, aurait agi au nom d'Al-Qaïda.

- 29 octobre 2010 : Cartouche d'imprimante contenant un EEI. Vol fret en provenance du Yémen.

- 24 janvier 2011 : « Aéroport de Moscou. Attentat suicide à la bombe. 31 morts, 130 blessés ».

En outre, le continent africain avec son faible taux de trafic, moins de 5% sur le trafic mondial, présente un bilan peu reluisant dans le domaine de la sécurité.

En effet, il enregistre un taux moyen d'accident plus de six fois supérieur au reste du monde justifié par la vétusté des aéronefs, le manque d'infrastructures et de formation du personnel, la rareté des pièces de rechanges et surtout le manque d'un cadre institutionnel chargé d'appliquer rigoureusement les normes et recommandations des organismes internationaux.

C'est ainsi que l'organisation de l'aviation Civile internationale (OACI) dans sa politique de gestion de la sécurité du transport aérien a introduit la certification d'aérodrome qui est un concept de normalisation visant à garantir un niveau de sécurité, de régularité et d'efficacité des opérations aériennes conformément aux réglementations nationales en vigueur.

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

Depuis sa création, la délégation des activités aéronautiques nationales du Niger, tente de faire face aux exigences de plus en plus contraignantes des acteurs du transport aérien.

La position géographique du Niger caractérisée par une stabilité socio-économique, occasionne un attrait de certaines grandes compagnies comme Air France, Turkish, Emirates, qui n'opèrent que dans un environnement totalement sécurisé, vu les pavillons nationaux qu'elles

représentent. Par conséquent, nous sommes tentés de poser les difficultés que pourrait avoir le gestionnaire face à ces grandes entreprises du secteur. Est-il en mesure de les satisfaire, vu le contexte africain en terme de manque d'infrastructures, de formation, et de politiques de sécurité conséquentes, mais aussi et surtout face à la montée de la menace terroriste (Mali, Nigeria, Libye..).

Le gestionnaire d'aéroport, étant acteur principal de la chaîne de l'exploitation aérienne, a des défis majeurs à relever dans un environnement propice à l'explosion du risque.

A ce propos, plusieurs actes ont été posés comme : l'appui matériel aux forces de sécurité de la plateforme aéroportuaire, la création d'une unité de gestion de l'aire de trafic, l'acquisition de nouveaux appareils dans le but de rassurer les compagnies et autres acteurs de la chaîne.

Cependant, ces mesures rencontrent des limites objectives, car, elles doivent être accompagnées d'une véritable politique de sécurité basée sur les normes et recommandations de l'OACI.

Il est pertinent aujourd'hui de reconnaître l'exigüité de l'aéroport qui traite six cent mille (600000) passagers dépassant de loin sa capacité initiale de cent cinquante mille (150000). Force est de constater aussi ses contraintes géographiques pour son expansion.

En plus, le site de l'AIDH ainsi que ses alentours se trouvent être actuellement considérés comme l'une des ultimes réserves foncières constructibles. Ce faisant, on assiste à une ruée indescriptible des particuliers et des sociétés immobilières (publiques comme privées) vers les terrains aux alentours et voir même sur les emprises aéroportuaires affectant considérablement la sécurité et le fonctionnement des infrastructures aéroportuaires.

L'urbanisation incontrôlée et ses conséquences (difficultés d'assainissement liquide comme solide) ont fini de poser le risque animalier comme une menace imminente pour la navigation aérienne à Niamey.

En plus, l'aéroport de Niamey génère d'importante ressource financière pour l'économie du Niger et abrite plusieurs bases militaires étrangères (France, Etats-Unis et tout récemment celle de l'Italie...). Alors, n'est-elle pas une raison suffisante pour appuyer le gestionnaire dans sa politique de gestion de la sécurité. L'objectif des deux millions (2000000) de passagers devra d'abord passer par la satisfaction des acteurs de l'industrie du transport aérien et d'un environnement sécuritaire aux normes. A travers un questionnaire soumis aux acteurs, il serait

judicieux d'étudier et d'évaluer tous les actes posés, par le gestionnaire pour jouer sa partition dans la chaîne de sécurité du transport aérien. La survie du transport aérien au Niger, dépend considérablement de la capacité de l'AANN à se mettre aux normes sur les standards internationaux en matière de sécurité.

Le transport aérien constitue un levier essentiel dans l'économie d'un pays à travers le développement considérable des échanges commerciaux internationaux, du tourisme et des activités s'y rattachant. Cependant, ces dernières décennies, le transport aérien fait face à de nombreux obstacles dont entre autres : les détournements d'avions, les attaques terroristes, les prises des otages à bord des aéronefs ou sur les aéroports, les captures illicites d'aéronefs, communication de fausses informations afin de compromettre la sécurité des aéronefs en vol comme au sol et de toutes les parties prenantes. .... A titre d'exemple, les attentats du 11/09/2001, le détournement par des forces terroristes de deux avions à destination de New York, USA, détruisant les tours jumelles du World Trade Center ont fait plus de 3000 morts, ceci a marqué un tournant pour l'industrie.

En effet, le transport aérien montre ici une de ses faiblesses et la peur de nouvelles attaques se ressent. Ces événements ont également remis en cause la sûreté dans les aéroports et le fonctionnement même des compagnies aériennes en cas d'accident du même genre.

Ainsi, pour être compétitif et obtenir des gains de trafic important, l'AIDH doit indéniablement se conformer aux normes et pratiques internationales en vigueur dans le domaine de la sûreté aéroportuaire.

En plus, la menace terroriste est réelle et continue d'évoluer. La radicalisation et la géographie de la menace globale a évolué. Les standards internationaux doivent s'adapter à celle-ci.

A la lumière de ces considérations, la problématique centrale de notre étude est de tenter de répondre à ces interrogations :

- Les procédures mises en place par les autorités de l'AIDH sont-elles conformes aux exigences de sécurité et de sûreté de l'aviation civile internationale ?
- La gestion actuelle de la sûreté et de sécurité à l'AIDH permet-elle une prise en charge de l'ensemble des acteurs du secteur?

### 3. Hypothèses de recherche

- Hypothèse 1 : La coopération et l'harmonisation entre les différents intervenants et une meilleure clarification des rôles de chaque intervenant seraient un atout essentiel à l'application des normes de sécurité à l'aéroport de Niamey.
- Hypothèse 2 : le renforcement des infrastructures techniques aéroportuaires, la formation des agents, et la mise en place d'un système de contrôle efficace et de communication fiable entre les agents et les passagers vont permettre d'éviter l'introduction des articles dangereux à bord des avions.
- Hypothèse 3 : L'octroi de moyens nécessaires aux entités chargées de la mise en œuvre des mesures de sûreté et de sécurité pourra permettre d'asseoir une politique efficace dans ce secteur.

### 4. Les indicateurs de recherche

Pour comprendre les mécanismes de la gestion et d'application des mesures de sûreté nous sommes partis d'un cadre conceptuel de la sûreté construit autour d'une recherche documentaire. Cette recherche documentaire avait pour objectif de nous permettre de consulter les différents textes réglementaires nationaux, rapports d'études et réglementations liés à notre thème.

### 5. Les objectifs de recherche

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

- Faire une analyse du niveau actuel de la sûreté et de sécurité.
- Proposer des voies et moyens pour une amélioration de la sûreté et de sécurité de l'aviation civile au niveau du Niger et précisément à l'AIDH.

## 6. La clarification des concepts

**Acte d'intervention illicite** : peut-être défini par une capture d'aéronef, un acte de sabotage ou une attaque armée dirigée contre des aéronefs utilisés pour le transport aérien, leurs passagers, l'équipage, le personnel au sol, les aérodromes civils, et autres installations aéroportuaires utilisées pour le transport aérien, ou la communication d'informations de nature à compromettre l'aviation civile.

**Aérogare** : le bâtiment principal ou groupe principal de bâtiments dans lequel se déroulent la prise en charge des passagers et du fret et leur embarquement pour des vols commerciaux.

**Aéronef** : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres les réactions de l'air sur la surface de la terre.

**Aéroport** : toute zone d'un État membre ouverte aux opérations commerciales de transport aérien ; aérodrome aménagé pour le décollage, l'atterrissage et l'évolution des aéronefs à la surface.

**Aéroport international** : Tout aéroport que l'Etat contractant dans le territoire duquel il est situé à désigner comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

**Analyse** : D'une manière générale l'analyse revient à faire la décomposition d'un tout dans ses éléments constitutifs et faire ressortir les éventuels limites au bon fonctionnement du système

**Article prohibé**: un objet pouvant être utilisé pour commettre des actes d'intervention illicite et qui n'a pas été régulièrement déclaré et soumis aux lois et règlements applicables.

**Audit de sûreté** : examen approfondi de l'application de tous les aspects de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.

**Autorité compétente de sûreté** : autorité désignée par un Etat, au sein de son administration, et chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'application du Programme National de Sûreté de l'aviation civile.

**Aviation générale** : l'ensemble des activités de vols réguliers ou non réguliers qui ne sont ni proposées, ni mises à la disposition du grand public.

**Bagage de cabine** : le bagage destiné à être transporté dans la cabine d'un aéronef

**Bagage de soute** : le bagage destiné à être transporté dans la soute d'un aéronef.

**Bagage de soute accompagné** : le bagage admis au transport dans la soute d'un aéronef et enregistré par un passager se trouvant à bord.

**Certification** : évaluation formelle et confirmation, par l'autorité compétente de la sûreté de l'aviation ou en son nom, qu'une personne possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable tel que défini par l'autorité compétente.

**Contrôle de sûreté** : Le mot contrôle peut avoir plusieurs sens. Il peut être employé comme synonyme d'examen, de vérification, de maîtrise ou de surveillance. Exemple : Contrôle du trafic aérien, un ensemble de services rendus aux aéronefs afin d'aider à l'exécution sûre, rapide et efficace des vols. C'est aussi une mesure établie visant à empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

**EDDS**: le système de détection d'engins explosifs est un système ou une combinaison de différentes technologies capables de détecter, et par suite d'indiquer au moyen d'une alarme, la présence dans un bagage d'un engin explosif, par la détection d'un ou de plusieurs des composants de cet engin, quel que soit le matériau de ce bagage.

**Enquête de sûreté** : évaluation des besoins en matière de sûreté, incluant le recensement des points vulnérables pouvant être exploités pour perpétrer un acte d'intervention illicite, et la recommandation de mesures correctrices.

Expéditeur connu :

- Pour le fret, la personne qui a entrepris à l'origine de faire transporter un bien par avion pour son propre compte et qui traite de manière suivie avec un agent habilité ou un transporteur aérien sur la base des critères énoncés dans la présente annexe.

- Pour la poste, la personne qui a entrepris à l'origine de faire transporter des envois postaux pour son propre compte et qui traite de manière suivie avec une autorité/administration postale réglementée. Son rôle c'est la gestion efficiente d'un processus de contrôle nécessaire de nature à accélérer l'acheminement des personnes ou des marchandises et épargner des délais opérationnels évitables.

**Équipement de détection de traces:** le système ou la combinaison de différentes technologies capables de détecter de très petites quantités (1 milliardième de gramme) et d'indiquer ainsi au moyen d'une alarme, la présence de matières explosives dans les bagages ou d'autres articles devant être examinés.

**Facilitation :** prise en compte de l'importance de la capacité de traitement et du confort des passagers dans une aérogare.

**Flux :** mouvement de personnes ou d'objets entre deux points d'un aéroport.

**Gestion :** la gestion se rapporte à l'action et à la manière de gérer des ressources qui peuvent être d'ordre matériel, humaine et financier. La gestion peut aussi être défini comme la science des choix qui est donc une constituante vitale de toute organisation quel que soit son activité, sa taille et son objectif. Elle englobe toutes les dimensions de l'organisation. Il s'agit donc d'organiser, de diriger, de promouvoir ou d'animer un secteur en vue d'atteindre des objectifs bien définis.

**Inspection - filtrage :** mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue de détecter les armes, les explosifs ou tout autre engin dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

**Manifeste passager :** c'est une liste définitive établie par l'agent au moment des opérations d'enregistrement, et reprenant les passagers acceptés au transport par classe de service et par destination pour chaque vol. Ce document renseigne aussi le poids total des bagages enregistrés. Dans d'autres cas, on peut aussi trouver le manifeste bagage accompagnés qui



lui aussi renseigne en plus du poids des bagages, le numéro d'étiquette bagage, le poids de chaque bagage et le nombre total des colis. A côté de ces deux documents, nous pouvons avoir quelques renseignements sur l'enregistrement :

- La clôture : C'est une partie du manifeste qui donne le nombre de bagages en vue de communiquer ces renseignements au load sheet.

- Le disponible Désigne la quantité de poids disponible après la clôture d'un vol, il permet l'acceptation des passagers en liste d'attente, un supplément de fret ou du carburant. Le poids réel disponible se trouve dans le manifeste bagage accompagné qui reprend certains poids accordés exceptionnellement.

- Situation pouvant être constatés après la clôture Il est important de savoir que la clôture intervient trente minutes avant le départ des vols nationaux et quarante minutes avant des vols internationaux.

**Mesures de sûreté :** les dispositions prises sur une base légale et /ou réglementaire pour organiser, coordonner, mettre en œuvre, évaluer et contrôler les moyens humains et matériels nécessaires à la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

**Programme national de sûreté de l'aviation civile:** les règlements, pratiques et procédures mis en œuvre de manière harmonisée par les États membres pour assurer la sûreté de l'aviation civile sur leur territoire.

**Réglementation :** acte de l'autorité destiné à établir et à maintenir un degré d'ordre désiré.

**Sécurité :** prévention des défaillances résultant de facteurs involontaires.

**Sûreté aérienne :** la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite

**Vol commercial :** un vol régulier ou non régulier ou une activité de vol effectuée en vertu d'un contrat de location destiné au grand public ou à des groupes privés moyennant rémunération.

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

**La Notion d'accident et d'incident** : Les manifestations les plus probantes d'un non-respect des consignes de sécurité d'un système sont : l'accident et l'incident.

Puisque la gestion de la sécurité vise à réduire leurs probabilités et conséquences, il est primordial de comprendre les causes des accidents et des incidents pour mieux les appréhender. Les accidents et les incidents étant étroitement liés, on n'essaie pas de distinguer les causes des accidents de celles des incidents. Cependant une tentative de définition de ces deux notions s'impose :

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

**2. Notion d'accident** : l'accident survient toujours à la suite de la convergence de plusieurs facteurs favorables, dont chacun est nécessaire mais pas suffisant en soi pour percer les défenses du système.

Par exemple plusieurs incidents combinés non résolus peuvent produire un accident. Les accidents et les incidents surviennent quand plusieurs circonstances et conditions sont réunies. Celles-ci sont notamment liées à l'aéronef et à d'autres équipements, aux conditions météorologiques, aux services d'aéroport et de vol ainsi qu'à l'environnement opérationnel au sein de la société, au règlement en vigueur et au climat régnant dans le milieu aéronautique. Elles englobent aussi les changements et les combinaisons de comportements humains.

## **Chapitre II : Le cadre méthodologique**

Ce chapitre se consacre au processus de la réalisation de notre étude, ainsi que tous les moyens utilisés. Ainsi, nous y parlerons du champ d'étude, des méthodes d'investigation et des difficultés rencontrées tout au long de la recherche et de la rédaction du travail.

Pour mener à bien notre étude nous avons eu recours à une recherche documentaire et à un questionnaire soumis aux responsables de la sûreté et de la sécurité à l'aéroport de Niamey.

### **1. La revue documentaire**

Le secteur du transport aérien a connu une forte évolution ces dernières décennies, la demande est forte, ce qui a favorisé l'avènement de nombreuses compagnies aériennes à travers le monde. Cependant il fait face aujourd'hui à de nombreuses menaces sécuritaires, parfois dues au non-respect de la réglementation aérienne ou encore une mauvaise formation des agents. Ainsi, toute recherche scientifique nécessite une documentation fournie qui est une étape importante de la recherche. C'est ainsi que nous avons eu à consulter des documents, brochures et l'Internet pour une meilleure compréhension des concepts qui traitent sur notre thème d'étude.

### **2. Les instruments de collecte de données**

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

- Des centres de recherche documentaire
- De l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) de Niamey ;
- Bibliothèque de L'IST.

### **3. Les difficultés rencontrées**

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

recherche. La sensibilité du sujet nous a beaucoup restreints dans la mesure où certaines informations ne peuvent pas être connues du public.

## DEUXIEME PARTIE : DIAGNOSTIC DE L'AIDH

## Chapitre I : introduction à la sûreté du transport aérien

### 1. Sûreté et sécurité

Dans le domaine aéronautique, la sûreté vise la prévention de tout acte malveillant volontaire. L'annexe 17 de l'OACI à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale la définit comme étant une « combinaison des mesures ainsi que des moyens humains, matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite »<sup>6</sup>. La sûreté (Security en anglais) renvoie quant à elle aux domaines de la prévention et de protection contre les actes volontaires et malveillants, elle représente une facette de la sécurité consacrée à la prévention d'un risque précis : les actes de malveillance.

Par conséquent, les mesures dites de sûreté rassemblent « les dispositions prises sur une base légale et /ou réglementaire pour organiser, coordonner, mettre en œuvre, évaluer et contrôler les moyens humains et matériels nécessaires à la protection de l'aviation civile contre les actes d'interventions illicites». Cette appellation couvre la capture ou le détournement d'un aéronef, le sabotage ou simplement une tentative.

Les experts ont employé le mot « sûreté » pour exprimer la protection de l'aviation civile contre toutes agressions volontaires, tel que défini par l'annexe 17 de la Convention de Chicago :

« Chaque Etat contractant prendra des mesures pour empêcher que des armes, des explosifs ou tous autres engins dangereux pouvant être employés pour commettre un acte illicite et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile internationale. »<sup>7</sup>

Sécuriser le transport aérien, c'est lui donner une immunité contre l'accident, le sabotage, l'attentat, l'agression, le détournement, mais aussi lui donner une immunité contre le fait d'être instrumentalisé pour commettre un acte terroriste.

La sécurité et la sûreté aérienne relèvent d'une logique asymptotique. Elles se tendent à se rapprocher toujours de la fiabilité absolue sans jamais l'atteindre.

---

<sup>6</sup> Annexe 17 de convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

<sup>7</sup>Organisation de l'aviation civile international manuel de Sûreté de l'aviation civile (doc 8973) Normes et pratiques recommandées, 9<sup>e</sup> édition, mars 2011, p 3.

On entend par acte d'intervention illicite la « capture d'aéronef, un acte de sabotage ou une attaque armée dirigée contre des aéronefs utilisés pour le transport aérien, leurs passagers, l'équipage, le personnel au sol, les aérodromes civils, et autres installations aéroportuaires utilisées pour le transport aérien, ou la communication d'informations de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef ou d'une installation aéroportuaire. »<sup>8</sup>

## 2. classification des atteintes à la sûreté du transport aérien

### 2.1 Typologie des atteintes à la sûreté aérienne

Les atteintes à la sûreté aérienne peuvent se décliner en plusieurs grands groupes :

**1)** La capture illicite ou le détournement d'avion en vol ou au sol qui consiste à s'emparer d'un aéronef par la violence ou la menace de violence en vue de le détourner de sa destination. Trois mobiles principaux peuvent être à la base de ces actes, il s'agit de la fuite, de l'extorsion et du terrorisme. La sûreté défaillante des aéroports peut favoriser ce type de violence.

Plus précisément, la capture illicite est définie par l'article premier de la Convention de La Haye « Comme une infraction pénale (ci-après dénommée « infraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol :

**a)** illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes ou

**b)** est complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes »

Le détournement est le fait de détourner un aéronef de son itinéraire pour des raisons de sécurité et avec l'accord du contrôle de la circulation aérienne .Le détournement peut s'opérer en vol avec ou sans menace de violence.

**2)** Les attentats à la bombe qui sont effectués à l'aide d'engins explosifs ou par un usage d'un aéronef comme bombe volante. Ils constituent 80% des actes de terrorisme ;

**3)** La prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur l'aérodrome ;

---

<sup>8</sup> Eric, Plaisant, « *sûreté de l'aviation civile* », paris, ENAC, 2013, p 12.

4) L'intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;

5) L'introduction d'une arme à bord d'un aéronef ou dans un aéroport, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse à des fins criminelles ;

6) « La communication d'informations fausses de natures à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile ». <sup>9</sup>

Ce qui caractérise l'ensemble des actes d'intervention illicite dirigés contre la sûreté du transport aérien de passagers, est cette relation triangulaire : auteur-victime-cible, commune à la criminalité avec prise d'otages et tous les actes terroristes. Il est, en effet, très rare en matière d'aviation civile, que la victime, soit elle-même la cible visée de l'action.

Les auteurs isolés appartiennent généralement à la catégorie décrite par les psychiatres sous le nom d'idéalistes passionnés. Il s'agit de sujets à fortes composante paranoïaque, c'est-à-dire orgueilleux, psychorigides. Pour ce qui est des groupes, il a été possible d'observer que toutes les combinaisons et alliances imaginables étaient possibles, y compris la sous-traitance.

Cet état de fait a rendu durant plusieurs années toute analyse logique extrêmement difficile.

En ce qui concerne les victimes, elles peuvent être des personnes physiques ou des biens : aéronefs, installations des aéroports et installations à usage aéronautique. Les cibles, quant à elles sont souvent des personnes morales de droit public et quelquefois des personnes morales de droit privé.

Que les auteurs des infractions agissent seuls ou en groupe organisé, il existe deux grandes catégories d'actions : celles qui visent une personne morale et celle plus rares, visant une personne physique.

Les actions visant une personne morale peuvent être classifiées de la façon suivante :

---

<sup>9</sup> Annexe 17, Op cit.



- Actions décidées par certains Etats, exécutées directement par eux ou par des groupuscules terroristes à leur service et destinées à faire pression sur un autre Etat ;
- Actions prenant pour cadre un Etat, afin de régler des comptes qui lui sont parfaitement étrangers ;
- Actions qui visent à faire perdre la crédibilité morale, politique ou économique d'un Etat ou destinées à le déstabiliser ;
- Actions qui ont pour but de tester la capacité à réagir d'un Etat ;
- Actions visant une personne morale de droit privé et exécutées par des criminels de droit commun (chantage, extorsion ...) ;
- Actions personnelles d'individus irresponsables ou malades mentaux (vengeance, solidarité envers une cause ...).

Les actions visant une personne physique peuvent être des types suivants:

- Actions dirigées contre des personnes physiques occupant une fonction précise ou exerçant un métier précis, sans qu'une institution ou un Etat soit visé ;
- Actions ayant pour cible une institution ou un Etat et visant des personnes physiques du fait de leurs ethnies, religions opinions politiques ou nationalités et /ou fonctions (employé d'ambassade, militant...)
- Actions exécutées par des criminels de droit commun ;
- Actions individuelles d'individus malades mentaux.

Au cours des dernières décennies, les auteurs d'actes d'intervention illicites ont cherché davantage à se faire une réputation, à faire mieux connaître leur organisation et leur détermination, par de nombreuses exécutions sommaires, qu'à obtenir une contrepartie réelle.

Parmi les motifs principaux, on peut citer, la volonté de fuir un pays et son régime, la volonté de combattre un pays et son régime, le paiement d'une rançon ou l'extorsion.

## Chapitre II : Présentation de l'Aéroport International Diori Hamani de Niamey

Il est important dans un premier temps de présenter l'objet de l'étude et des acteurs afin de comprendre leurs actions et l'environnement dans lequel ils évoluent. Ce qui nous permettra par la suite d'entrer dans le vif du sujet avec l'organisation générale de l'aéroport et tout ce qui tourne autour.

L'aéroport de Niamey est l'un des plus grands aéroports de l'Afrique de l'ouest et dispose présentement d'un niveau acceptable de sûreté et de sécurité.<sup>10</sup>

### 1. Historique de l'aéroport de Niamey

L'Aéroport international Diori Hamani (code IATA : NIM, code OACI DRRN) est le plus grand aéroport du Niger. Situé dans le sud-est de la capitale nigérienne (Niamey), il est baptisé du nom du premier président de la république du Niger, père de l'indépendance. C'est un aéroport dynamique avec une croissance régulière de son trafic. En 2016, plus de 600.000 passagers et plus de 4000 tonnes de fret y ont transité.<sup>11</sup>

L'AIDH a de nos jours 67ans, situé à seize (16) km du centre de la capitale et couvrant une superficie de 800 hectares. Il est établi sur 9 km<sup>2</sup> sur la route nationale menant à Dosso.

C'est un aéroport mixte : civil et militaire composé d'une piste de 3000m\*45, d'un balisage diurne et lumineux, du (VOR, DME, ILS)<sup>12</sup> comme instrument d'aide à la navigation aérienne. Sa partie Est abrite la base aérienne de l'armée de l'air Française mais également des drones armés des Etats-Unis.

Les vols intercontinentaux, sous régionaux et nationaux, effectués par plusieurs grandes compagnies aériennes internationales assurent au Niger des liaisons, avec de nombreux pays dans des conditions optimales de sécurité. Entre autres compagnies qui fréquentent cet aéroport on a : Ethiopian Airlines, air Burkina, Air France, Turkish Airlines, RAM, Niger Airlines, Tunis air, Emirates...

Ainsi, en 2010, avec la hausse du trafic, des travaux d'extension ont été engagés pour qu'il soit capable d'accueillir tout type d'avion (B747, A380 super jumbo).

---

<sup>10</sup> Rapport officielle de l'OACI de 2014.

<sup>11</sup> Source bureau de piste de l'AIDH.

<sup>12</sup> Instruments d'aide à de la navigation aérienne placés aux alentours de la piste d'atterrissage qui servent de repères aux aéronefs.

## 2. Installations aéroportuaires

L'AIDH est composé d'une aérogare passager et fret, de deux salles d'embarquement, d'un hangar pèlerins, de deux pistes d'atterrissage dont la principale a pour code 271/R, d'un salon d'honneur, d'une zone d'aviation légère, d'une zone militaire, d'une zone technique, d'une zone des moyens généraux, d'un pavillon de réception des hôtes de marque...

Par ailleurs, les problèmes d'environnement et de développement durable sont assez préoccupants au niveau des alentours de l'AIDH. En effet, on peut en citer :

1. Les difficultés d'assainissement avec son corollaire la pollution de l'air;
2. les nuisances sonores;
3. Le manque criard d'espace qui se traduit par une compression foncière du fait de l'urbanisation galopante de la capitale et son étalement urbain vers les quelques disparates réserves foncières encore existantes ;

S'agissant de la pollution sonore, on peut noter les effets du bruit. En effet, « le bruit est un phénomène acoustique produisant une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante ».

Aussi, si le phénomène physique est relativement facile à mesurer, son aspect psychoaffectif et physiologique est difficilement quantifiable de façon objective.

Ainsi, le développement du trafic aérien que n'a pas cessé de connaître l'AIDH a fini d'exposer, de façon aiguë et chronique, les populations résidentes et riveraines aux agressions acoustiques, surtout avec l'arrivée des bases militaires étrangères ainsi que les des avions de chasse.

De plus, les constructions et autres bâtiments portent des fissures qui sont en partie les stigmates manifestes des vibrations des aéronefs. En outre, l'explosion urbaine que connaît Niamey, et plus particulièrement aux alentours de l'aéroport, fait qu'il y a un crucial et récurrent problème foncier qui malheureusement s'accroît d'année en année.

Autant l'habitat dit planifié souffre d'irrégularités et d'illégalités foncières, autant l'habitat spontané se développe vertigineusement du fait d'une absence de maîtrise de la planification spatiale et de la gestion urbaine. Le corollaire à cela est manifeste dans le secteur de l'assainissement.

En effet, les dépôts incontrôlés de déchets se multiplient dans les coins de rues, le long des axes routiers, et surtout aux alentours immédiats de l'aéroport ; d'où la survenance d'un nouveau problème socio-environnemental : le risque aviaire auquel les autorités aéroportuaires sont aujourd'hui appelées à faire face pour sécuriser la navigation aérienne.

### 3. Acteurs intervenants dans l'application des mesures de sûreté

#### 3.1. L'Etat

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

Le programme national de sûreté qu'il définit, lui permet de s'organiser et d'allouer les ressources nécessaires en vue de s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité.

Il lui permet également de s'assurer que les fournisseurs de services gèrent de manière équilibrée les objectifs de production et ceux de protection. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), il doit créer un cadre juridique pour une gestion efficace de la sécurité, basé sur :

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

Les responsabilités de l'Etat à l'égard de la gestion de la sécurité peuvent aller au-delà des fonctions de réglementations et de supervision. Il peut jouer aussi le rôle de fournisseur de services de gestion du trafic aérien et des services aéroportuaires. Cependant si de tels cas se présentent, une distinction claire doit être faite entre le statut d'organismes de réglementations de la sécurité et celui de fournisseurs de services.

### 3.2. L'Agence Nationale de L'Aviation Civile (ANAC)

L'ANAC est l'organe compétent en matière de politique aéronautique et de surveillance de l'aviation civile. Elle veille à ce que l'aviation civile nigérienne bénéficie d'un niveau de sécurité élevé et en vue d'un développement durable.

L'agence est dotée d'une autonomie de gestion et est chargée notamment :

- de l'exécution de la politique de l'Etat en matière d'Aviation civile ;
- de veiller à la promotion de l'Aviation Civile au Niger ;
- de la négociation des accords internationaux dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'Etat ;
- de l'élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI);
- de l'élaboration et de la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien en application des orientations prioritaires nationales ;
- du contrôle de l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par le Niger;
- du contrôle de la sûreté et de la supervision de la sécurité de l'aviation civile ;
- de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Etat du Niger;
- de la coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires et du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'Aviation civile ;
- du suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
- du suivi et de la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile.
- de donner son avis sur les orientations stratégiques à adopter par l'Etat.

Afin d'assurer ses fonctions elle puise ses ressources:

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

### **3.3. La Structure de coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté (SMCS)**

Cette structure administrative qui a pour mission d'assurer la sûreté des biens et des passagers dans l'enceinte de la zone aéroportuaire de Niamey.

Elle est chargée à ce titre, entre autres :

- de la mise à jour d'un programme de sûreté de l'aéroport (PSA) ;
- de la confection et de la délivrance des badges ;
- de l'inspection filtrage des bagages de soute et du fret ;
- de la formation des personnels responsables et agents de sûreté ;
- de la sensibilisation des usagers de l'aéroport en sûreté de l'aviation civile sur tous les problèmes de la sûreté de l'aviation civile ;
- de la définition des moyens d'intervention appropriés à mettre en place en cas de menace ;
- de la formulation de recommandations en matière de sûreté à prendre en compte dans le plan d'aménagement et des installations aéroportuaires ;
- du contrôle d'accès et de la circulation des personnes et des biens à l'intérieur des zones réservées de l'aéroport ;
- de la réalisation de toutes les enquêtes, inspections et vérifications relatives aux problèmes de la sûreté de l'aéroport ;
- du suivi de l'application des recommandations issues des réunions des comités de sûreté et des organismes en matière de contrôle de la sûreté, de la mise en application des normes et pratiques recommandées par l'OACI et établies par l'ANAC.

Il existe une norme dans le règlement 11 de l'UEMOA qui exige de chaque Etat membre d'assurer à l'autorité compétente désignée les moyens financiers, matériels et humains, nécessaires à la réalisation des objectifs définis dans son Programme National de Sûreté.

Ainsi, la SCMS puisent ses ressources des redevances de sûreté versés par les compagnies prélevées sur chaque billet de transport et des ressources mises à sa disposition par les partenaires au développement en vertu d'accords conclus avec le gouvernement du Niger.

### **3.4. La délégation des activités aéronautiques nationale du Niger**

Elle prend en compte les besoins en sûreté de l'aéroport dans la conception et la construction de nouvelles installations ainsi que les modifications apportées aux installations existantes.

Elle est en cheval entre la S.M.C.S et l'A.N.A.C.et s'occupe de la maintenance, de l'entretien des équipements de sureté et de la gestion commerciale des infrastructures ainsi que de la protection de la centrale électrique.

### **3.5 La police spéciale de l'air et des frontières**

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

### **3.6. La Gendarmerie des Transports Aériens (GTA)**

Elle est rattachée à la haute autorité de l'aéroport et se charge ainsi du contrôle d'accès aux zones d'enregistrement, ainsi que du contrôle d'accès à la zone « Arrivée » et la sécurisation des installations aéroportuaires.

### **3.7. L'Unité Spéciale d'Escorte Des Aéronefs**

La SMCS a mis en place une unité mixte chargée d'escorter les aéronefs jusqu'à leur décollage pour empêcher toute intrusion dans les cavités des trains d'atterrissage ou tout autre acte de malveillance pouvant nuire à l'aviation civile. L'unité d'escorte effectue également des patrouilles de sûreté dans les secteurs sensibles de l'aéroport au moyen de véhicules.

### **3.8 La douane**

Elle contrôle les marchandises et les bagages des passagers au départ comme à l'arrivée, contrôle la régularité des importations et des exportations ainsi que les transports de moyens de paiement. Elle s'occupe de l'inspection –filtrage du fret.

### **3.9. L'Armée de l'air**

Elle participe à la protection de l'aviation civile contre les actes illicites à l'aéroport de Niamey. Elle apporte son concours dans la détection, l'enlèvement d'engins explosifs, en cas d'intervention armée sur le tarmac, mais aussi peut intervenir en vol, en cas de détournement ou de tentative de détournement d'aéronef.

### **3.10. Les exploitants de compagnies aériennes**

Les exploitants d'aéronefs fournissant des services au départ de cet aéroport, mettent en œuvre et maintiennent des programmes de sûreté respectifs répondant aux exigences du Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile déjà mis en place par l'ANAC, donc chaque compagnie doit s'assurer de la bonne marche de son programme de sûreté pour les procédures et pratiques à suivre afin de protéger les passagers, l'équipage, le personnel au sol, les aéronefs et installations contre les actes d'intervention illicite.

### **3.11. Les sociétés de sûreté et de contrôle documentaire**

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

### **3.12 La régie administrative chargée de L'assistance en escale (RAE)**

La RAE est essentiellement constituées des anciens d'Air Afrique. Elle est autorisée à exercer l'activité d'assistance en escale à l'aéroport internationale Diori Hamani dans les conditions fixées par le cahier de charges fournit par l'Etat et sa licence d'exploitation.

Elle a une politique de sécurité adaptée à ses activités et conforme à l'environnement aéroportuaire et aux contraintes d'exploitation. Elle assure l'assistance au sol de toutes les compagnies qui y opèrent et est certifiée ISO 9001 :2000.

## **4. Mesures de sûreté**

« Chaque Etat contractant doit prendre des mesures afin d'empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou de tout autre engin dangereux pouvant être employés pour commettre un acte illicite et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord de l'aéronef »<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Cf : Annexe 17 de la convention de 1944, disponible dans le site [WWW.ICAO.INT](http://WWW.ICAO.INT), consulté le 23 mai 2017 à 00h35.



Ces mesures de sûreté servent à protéger le transport aérien contre l'accident, le sabotage, l'attentat, l'agression, le détournement, les actes terroristes etc...

#### **4.1 L'Inspection-filtrage (IF)**

L'inspection-filtrage joue un rôle important, elle se définit comme étant une opération préventive effectuée dans le but de détecter des articles prohibés.

Les moyens mis en œuvre peuvent être une fouille, un ou plusieurs équipements de détection (radioscopique ou d'explosifs), des palpations de sécurité ou une combinaison de ces moyens. Elle a généralement lieu à l'entrée de la zone de sûreté à accès réglementé.

Pour les bagages de soute, elle consiste à détecter les articles prohibés c'est à dire « toute substance ou objet pouvant constituer une menace pour la sûreté du transport aérien » parmi ces articles on peut citer les armes à feu, les couteaux et instruments tranchants, les instruments contondants, les explosifs, munitions, liquides inflammables, interdits en soute, les produits corrosifs, les articles neutralisants ou incapacitants, les articles pouvant être utilisés comme une arme, les articles pouvant faire croire qu'il s'agit d'une arme mortelle, les articles et substances chimiques et biologiques pouvant être utilisés dans les attentats.

Ces différentes missions trouvent leurs origines dans les normes et pratiques recommandées de l'annexe 17 de l'OACI, Doc 8973, des plans nationaux de sûreté ou du plan de sûreté de l'aéroport. Les personnes en charge du contrôle d'inspection filtrage peuvent être des agents de l'Etat (police) ou des agents de sûreté privés. Ils sont tenus :

1. de réaliser les IF conformément à la réglementation en vigueur
2. de suivre des formations initiales et continues et des entraînements périodiques
3. de procéder à des tests de performance en situation opérationnelle
4. d'appliquer un programme de sûreté et un programme d'assurance qualité.

Il faut nécessairement des équipements adaptés et normalisés pour la mise en œuvre de cette mesure, les procédures d'inspection filtrage nécessitent également du personnel bien formé, un matériel suffisant et assez de temps pour mener à bien les contrôles.

#### **4.2 Contrôle de sûreté des passagers et des bagages de cabine**

Tous les passagers ainsi que leurs bagages doivent faire l'objet d'une inspection-filtrage avant d'être autorisés à accéder à l'aéronef. Et pour ce faire, il y a l'identification des passagers qui se passe à des endroits différents selon qu'il s'agit de passagers au départ ou en transit :

-Pour les passagers en partance, l'identification se fait à l'enregistrement, aux formalités et à la sortie des salles d'embarquement.

-Pour les passagers en transit, l'identification se fait au niveau de la porte donnant à la salle de transit.

Cette identification consiste à vérifier les documents de chaque passagers, à savoir les billets, les cartes d'embarquements, elle est faite par les agents de la police aux frontières qui est l'autorité chargée de la mise en œuvre des normes relatives au contrôle de sureté des passagers et de tous leurs bagages de cabine.

Tous les passagers doivent faire l'objet d'une inspection-filtrage avant d'être autorisés à accéder à bord d'un aéronef ou à une zone stérile. Ce contrôle se fait au moyen de machines à radioscopie, de portiques de détection de métaux, de magnétomètres et au besoin de fouille corporelle ou une combinaison de ces deux méthodes selon les circonstances.

#### **4.3 Contrôle pour éviter les ,mélanges de flux**

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

1. d'abord on évacue la zone stérile et on passe à une fouille complète des passagers conformément aux procédures en vigueur.
2. ensuite on passe à une nouvelle inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages avant de les autorisés à embarquer dans l'aéronef.

#### **4.4 Contrôle des accès**

L'aéroport de Niamey est divisé en deux zones pour une gestion efficace de la sureté aéroportuaire :

1. la première appelée aire de mouvement des aéronefs et qui comporte la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est sous la responsabilité de la gendarmerie.
2. La seconde appelée côté-ville qui est le terminal des passagers et le public y a accès sans restriction, il est gérée par la police.

#### **4.5 Accès Aux Zones De Sûreté**

L'accès aux zones de sûreté à accès réglementé et autres zones côté-piste est contrôlé en permanence, pour dissuader les personnes non autorisées à pénétrer dans cette zone et aussi empêcher la pénétration d'articles interdits.

Ceci est aussi valable pour les véhicules qui sont utilisés côté-piste et qui doivent rester dans la mesure du possible. Ils ne doivent passer au côté-ville que pour d'éventuelles réparations.

Les véhicules devant se déplacer entre le côté-ville et le côté-piste doivent être munis de macarons individuels et spécifiques délivrés à ces véhicules par l'autorité compétente en la matière. Tout autre véhicule appelé à se rendre au côté-piste n'est admis qu'après contrôle et délivrance d'un laissez-passer temporaire, qui est contrôlé. Le moyen utilisé pour limiter l'accès des personnes et des véhicules à ces zones indiquées sont les badges et les macarons.

#### **4.6 Accès aux zones publiques**

Toutes les zones de l'aérogare accessibles au public font l'objet d'une surveillance dissuasive. Des patrouilles sont effectuées dans les aérogares pour la surveillance de la circulation des personnes et l'inspection de tout endroit susceptible de dissimuler un objet suspect.

Les passagers et les autres usagers sont surveillés par les forces de l'ordre et le personnel de sûreté. Les autres zones publiques telles que les aires de stationnement des usagers, les voies publiques d'accès à l'aérogare, les aires d'attente de départ des taxis et des moyens de transport au sol et toute installation hôtelière située à l'intérieur de l'aérogare sont contrôlées par des moyens adéquats. Des dispositions sont prévues aussi pour garantir que ces zones publiques peuvent être bouclées rapidement en cas d'accentuation de la menace.

#### **4.7 Badges d'accès aux zones de sûreté**

Des badges d'accès aux zones de sûreté à accès réglementé sont délivrés aux personnes travaillant dans l'aéroport ou le fréquentant régulièrement (y compris les employés de l'aéroport et des compagnies aériennes, ainsi que ceux d'autres organisations).

Sur le badge figurent le nom et une photographie du porteur, la période de validité, ainsi que la signature de l'autorité qui les délivre. Le badge doit contenir une indication des zones de l'aéroport auxquelles le porteur est autorisé à accéder.

La validité du badge est limitée à 1 an, le badge d'accès est porté de manière apparente et visible par son détenteur pendant son service dans toutes les zones réglementées. Toute personne

devant avoir accès aux zones de sûreté à accès réglementé reçoit régulièrement une formation en matière de sûreté, notamment en matière de risques encourus par la sûreté de l'aviation civile et doit signaler tout incident susceptible de constituer une menace pour la sûreté aux personnels chargés de contrôler l'application des mesures de sûreté telles que la police, la gendarmerie, etc. Les points d'accès entre le côté-ville et le côté-piste sont matérialisés soit par des portes, des barrières... Ces mesures de sûreté doivent être convenablement gérées, afin d'éviter une faille dans le système, mais aussi des effets néfastes sur le mouvement des passagers dite la facilitation dans le domaine commercial, ce qui est essentiel dans la gestion générale de l'aéroport.

## **5. Les organes chargés de la réglementation du transport aérien**

L'aviation civile est un domaine régi par une réglementation bien structurée qui s'intéresse au développement de l'aéronautique. Aussi, vise-t-elle à assurer la sécurité, la sûreté et la bonne organisation de l'exploitation des aéronefs et aéroports d'une manière générale.

Ainsi, plusieurs organisations internationales et nationales ont été créées en vue de mettre en place les conditions optimales d'une bonne organisation. Parmi celles-ci, nous distinguons au niveau international l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), et au niveau sous régionale : l'Association des Transporteurs aériens de la zone Franc (ATAF), l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (ASECNA).

Nous allons présenter ces différentes organisations.

### **5.1 L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)**

L'OACI, institution spécialisée du système des Nations Unies, elle est le forum mondial en matière d'aviation civile. Elle œuvre à réaliser sa vision d'un développement sûr, sécuritaire et durable de l'aviation civile, grâce à la coopération entre ses Etats membres.

Pour réaliser cette vision, l'organisation a établi les objectifs stratégiques ci-après :

Sur le plan sécuritaire, l'OACI s'est donnée comme mission de renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale, en prenant les mesures essentielles suivantes :

- identifier et suivre les types existants de risques en matière de sécurité pour l'aviation civile, élaborer et mettre en œuvre une action mondiale efficace et pertinente face aux risques émergents ;
- réaliser des audits de supervision de la sécurité aéronautique pour identifier les carences et encourager les Etats à les pallier grâce à des plans correcteurs régionaux en mettant sur pied des organismes de supervision de la sécurité aérienne ;
- encourager l'échange de renseignements entre les Etats pour promouvoir une confiance mutuelle dans le niveau de sécurité aéronautique entre les Etats et accélérer l'amélioration de la supervision de la sécurité aérienne ;
- aider les Etats à améliorer la sécurité grâce à des programmes de coopération technique et en portant leurs besoins critiques à la connaissance des donateurs et des organismes de financement.

Sur le plan de la sûreté, l'OACI s'est essentiellement fixé les objectifs suivants :

- définir et étudier les types existants de menaces contre la sûreté de l'aviation civile et mettre en œuvre une action mondiale efficace et pertinente face aux menaces émergentes tout en assurant un contrôle continu de leur respect par les Etats membres ;
- réaliser des audits de sécurité de l'aviation pour identifier les carences et encourager les Etats à les pallier en mettant au point des moyens d'enseignement électroniques sur la sûreté ;
- définir, adopter et promouvoir des mesures nouvelles ou modifiées pour améliorer la sûreté des voyageurs aériens dans le monde tout en encourageant l'introduction de procédures efficaces pour le passage des frontières ;
- aider les Etats à former toutes les catégories de personnel intervenant dans la mise en œuvre des mesures et stratégies de sûreté de l'aviation et, lorsqu'il y a lieu, à agréer ce personnel ;
- aider les Etats à pallier les carences liées à la sûreté grâce aux mécanismes de sûreté aéronautique et aux programmes de coopération technique.

Sur le plan environnemental, l'OACI essaye de limiter au minimum les effets préjudiciables des activités de l'aviation civile mondiale sur l'environnement, notamment le bruit des aéronefs en prenant les mesures suivantes :

- définir, adopter et promouvoir des mesures nouvelles ou modifiées pour :
- limiter ou réduire le nombre de personnes touchées par un niveau de bruit significatif des aéronefs ;
- limiter ou réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale.
- coopérer avec d'autres organismes internationaux, et en particulier la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC), dans les activités relatives à la contribution de l'aviation aux changements climatiques à l'échelle mondiale.
- L'OACI contribue à l'amélioration et l'efficacité des activités aéronautiques en réglant les problèmes qui limitent le développement de l'aviation civile mondiale, grâce aux mesures suivantes :
  - élaborer, coordonner et mettre en œuvre des plans de navigation aérienne qui réduisent les coûts d'exploitations, facilitent la croissance du trafic (personnes et bien) et optimisent l'utilisation des technologies existantes et émergentes ;
  - étudier les tendances, coordonner la planification, élaborer pour les Etats des orientations qui appuient le développement durable de l'aviation civile internationale, et les aider à améliorer l'efficacité des activités aéronautiques grâce à des programmes de coopération technique ;
  - formuler des orientations, faciliter le travail des Etats et les assister dans le processus de libéralisation de la réglementation économique du transport aérien international, avec les garanties appropriées ;
  - aider les Etats à résoudre les désaccords qui créent des obstacles à la navigation aérienne et réagir rapidement et de façon positive pour atténuer l'incidence des phénomènes naturels ou dus à l'intervention humaine qui peuvent compromettre la navigation aérienne ;
  - coopérer avec d'autres organisations internationales pour éviter la propagation de maladies par les voyageurs aériens.

Sur le plan juridique, l'OACI a renforcé le droit qui régit l'aviation civile internationale et gérer les menaces qui pèsent sur la continuité de la navigation aérienne en prenant les mesures suivantes :

- élaborer des instruments de droit aérien international qui appuient les objectifs stratégiques de l'OACI, fournir aux Etats un forum pour négocier ces instruments et encourager les Etat à ratifier les instruments de droit aérien international ;
- assurer les services d'enregistrement des accords aéronautiques et les fonctions de dépositaire d'instruments de droit aérien international ;

## **5.2 Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA)**

L'IATA (International Air Transport Association) ou en français Association Internationale des Transporteurs Aériens a été créé en août 1919 à la Haye. C'est une organisation commerciale qui regroupe de nombreuses compagnies aériennes volontaires (lesquelles correspondent à 94% du trafic mondial)<sup>14</sup>, et originaires de tous pays du monde entier. Son siège est installé à Montréal (Canada). L'IATA défend les intérêts des compagnies aériennes mondiales, en luttant contre les éventuelles réglementations ou charges inadaptées.

Elle œuvre pour la simplification des procédures et l'amélioration des services destinés aux passagers et au fret aérien ; l'homologation des tarifs de transport aérien pour équilibrer le jeu de la concurrence. Elle joue également un rôle important dans la gestion des problèmes liés à l'environnement.

En effet, elle est sensible aux sujets concernant les nuisances sonores, ainsi que les sujets traitant de la pollution issue de la combustion des carburants, par exemple. L'IATA est à l'origine de règlements internes qui sont compatibles avec ceux de l'OACI, et qui constituent des références globalement reconnues par les transporteurs.

Par exemple, la plupart des aéroports et des compagnies aériennes du monde sont désormais identifiées par des codes IATA uniques qui servent de standards lors d'échanges d'informations entre acteurs du marché aérien. Ce type de standards simplifie justement ces échanges d'informations et facilite le développement du billet électronique.

---

<sup>14</sup> Informations tirées du site [WWW.IATA.org](http://WWW.IATA.org) consulté le 6 /07/2017 à 22h59.

### **5.3 L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)**

L'ASECNA a été créée en 1959 par une convention signée à Saint-Louis au Sénégal. Elle regroupe 18 Etats membres. L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar est la plus ancienne institution de coopération et d'intégration africaine et malgache. Avec un espace aérien étendu sur 16 100 000 km<sup>2</sup><sup>15</sup>. Dans le cadre de sa mission, l'Agence assure :

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

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

Par ailleurs, l'agence assure les aides terminales sur les 27 aéroports principaux des 18 Etats africains et malgache membres, à travers :

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

Dans ce cadre, l'agence a en charge la maintenance de l'ensemble des installations nécessaires à la mise en œuvre de ces différentes prestations, mais non des pistes.

## **6. Encadrement Réglementaire (Conventions et Protocoles)**

Le transport aérien est régi par des conventions et des protocoles permettant d'encadrer et de définir les différentes responsabilités des intervenants dans ce domaine bien précis. Il compte

---

<sup>15</sup> Informations tirées du site <https://www.asecna.aero> 17/08/2017 à 02H45.



plusieurs accords dont les plus connus sont : la convention de Chicago, la convention de Varsovie, le protocole de la Haye, la convention de Montréal....

### **6.1 La Convention De Chicago**

La convention relative à l'aviation civile internationale, dite de Chicago, signée le 7 décembre 1944, définit et décrit les règles d'exploitation des aéronefs civils, des aéroports, les règles de navigation, la sécurité aérienne, les qualifications du personnel navigant, les normes internationales en matière de transport aérien civil et présente l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

### **6.2 La Convention De Varsovie**

C'est une convention relative à l'unification de certaines règles concernant le transport aérien international, signée le 12 octobre 1929. Elle définit et décrit les mentions à porter sur les documents de transport aérien ou titres de transport ; apporte des précisions sur la nature des documents qui doivent toujours accompagner la LTA (Lettre de Transport Aérien) ; définit les responsabilités des parties au contrat en cas de dommages corporels ou matériels ; définit en cas de litige les tribunaux compétents ; délimite les délais de déclaration du dommage subi et celui de l'action en responsabilité ; précise les limitations de son champ d'application dans le cas d'un transport combiné qui implique outre d'autres modes de transport, une opération de transport aérien.

## TROISIEME PARTIE : ANALYSE ET RECOMMANDATION

## Chapitre I : Analyse et recommandations

Le trafic aérien Nigérien est assuré aujourd'hui pour l'essentiel, par les compagnies aériennes sous régionales et internationales. Il est important de noter qu'à ce jour, plus d'une vingtaine de destinations des vols (intra régionaux et internationaux) se font à partir de l'aéroport de Niamey (surtout avec la présence des bases militaires étrangères, dans le cadre de l'opération Barkhane) obligeant les exploitants à relever le niveau de sûreté.

L'AIDH occupe une place importante dans le classement des aéroports des pays membres de l'ASECNA et de l'UEMOA. Une amélioration de la desserte s'avère prévisible avec l'arrivée de plusieurs compagnies étrangères mais également avec la relance de la compagnie nationale (Niger Airlines) par le développement d'un réseau régional facilitant davantage les liaisons intra africaines et internationales.

Par ailleurs, une série de réformes institutionnelles ont permis d'améliorer les capacités de traitement du trafic dans des conditions de sécurité suffisantes dont le niveau élevé a permis à l'aéroport d'obtenir sa classification en classe 1 de l'OACI.

En 2016, l'aéroport international de Niamey figure parmi les vingt premiers en termes de trafic passager dans l'espace sous régionale avec plus de 600.000<sup>16</sup> passagers traités.

---

<sup>16</sup> Source : le bureau d'information aéronautique de l'AIDH.

## 1. La Gestion De la Sureté

Dans l'aviation civile nous avons trois sortes systèmes qui permettent à chaque aéroport de mener à bien les contrôles de sûreté au départ des passagers qui sont les suivants :

- Le système centralisé
- Le système semi-centralisé
- Le système décentralisé

Les Etats ne s'accordent pas sur les avantages et inconvénients de chacun des systèmes examinés ci-dessus. Chaque Etat et chaque administration aéroportuaire les évaluent et décident du système ou de la combinaison de systèmes qu'ils estiment les mieux adaptés à la configuration de l'aéroport, en tenant compte de tous les facteurs qui entrent en jeu.

D'aucuns pensent qu'il est plus avantageux de choisir le premier qui est le système d'inspection-filtrage à la porte d'embarquement parce qu'il réduit au minimum les possibilités que des armes à feu et autres engins dangereux soient remis subrepticement aux passagers qui ont déjà été inspectés-filtrés à l'entrée de la salle d'attente. Pour autant que l'on vérifie soigneusement avant d'utiliser cette salle qu'aucune arme n'est cachée et qu'on maintienne strictement la stérilité de cette salle chaque fois qu'on l'utilise.

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

D'autres Etats estiment qu'il est avantageux de séparer le plus possible l'aéronef du point où un agresseur en puissance doit se présenter au contrôle de sûreté et que les systèmes d'inspection-filtrage à l'entrée d'une salle d'attente et d'un hall permettent une telle séparation. Celle-ci se définit en temps ou en distance. Le système semi-centralisé qui concerne l'inspection-filtrage à l'entrée de la salle d'attente autorise une séparation dans le temps principalement, puisque le poste de contrôle se situe habituellement à quelques mètres seulement de la porte d'embarquement. Or, il arrive très souvent que l'aéronef n'y soit pas stationné au moment de l'inspection-filtrage. D'autre part, la porte qui donne sur la passerelle ou sur l'aire de trafic est verrouillée jusqu'à ce que les passagers embarquent définitivement. Les services de sûreté peuvent être confrontés avec une personne malintentionnée avant que l'aéronef visé devienne accessible.

Seulement le système décentralisé qui concerne l'inspection à l'entrée d'un hall est encore plus efficace, car il permet la séparation à la fois dans le temps et dans l'espace.

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

Cependant, il faudrait beaucoup de moyens matériels et humains pour ce système d'inspection-filtrage, ce qui n'est pas le cas du Niger puis qu'il est un pays en voie de développement.

Le système ci-dessus accroît la sûreté en permettant aux agents chargés de l'inspection-filtrage de s'acquitter de leur tâche à un rythme plus posé, donc avec plus de soin.

Par ailleurs, il est probable que les difficultés éventuelles seront plus facilement résolues et que les agents de sûreté, moins pressés répondront aimablement aux questions des passagers. Ceux-ci risqueront moins de s'agglutiner au poste de contrôle pour embarquer au plus vite sur un aéronef qui est manifestement prêt à les recevoir. Les perturbations des vols qui entraînent les retards peuvent avoir une incidence négative sur le déploiement du personnel de sûreté dans ce type de système et un pourcentage très important de passagers sont désormais soumis à un examen complémentaire.

Le filtrage des passagers et de leurs bagages avec minutie nécessite assez de temps pour que le processus de sûreté soit mené à bien. Si les contrôles de sûreté ne sont pas exécutés de façons efficaces, le respect des mesures de sûreté sera compromis, du fait que l'encombrement aux points de contrôle pourra être exploité par des personnes cherchant à contourner le système de sûreté. Pour toutes ces raisons, le système semi-centralisé mis en place à l'aéroport de Niamey est plus adapté à celui-ci.

## **2. La Gestion de la sécurité dans les accès au terminal passagers et fret**

La gendarmerie du transport aérien est chargée de la sécurité zone publique à travers le contrôle des accès à l'aéroport et la surveillance des personnes stationnant le long des grilles à l'intérieur et à l'extérieur de la zone aéroportuaire. Cette mission exclusive de la gendarmerie n'exempte pas le gestionnaire de participer à la gestion de la sécurité dans cette zone très sensible de l'aéroport. En effet, des agents de sécurité sont disposés à toutes les entrées menant vers l'aérogare en vue de filtrer et d'identifier les personnes qui voudraient accéder aux zones réglementées ou aux bureaux des compagnies et opérateurs d'escale.

De plus l'AANN a souscrit à un contrat de prestation de sécurité avec l'entreprise SNS Sécurité qui l'assiste dans ce domaine. Les forces de sécurité reçoivent mensuellement un appui conséquent au besoin pour faciliter leurs activités.

Tout passager qui entre dans l'aérogare pour y prendre l'avion doit procéder à plusieurs étapes avant de pouvoir embarquer, et toutes ces étapes sont sécurisées par le gestionnaire. L'AIDH est constitué d'un grand édifice qui a connu deux phases d'extension.

Toute l'aérogare est rattachée à ce bâtiment. Il abrite les équipements et les infrastructures nécessaires pour une exploitation efficiente des vols. L'aérogare malgré sa spécificité rentre dans la catégorie des établissements recevant du public, par conséquent, le gestionnaire, hormis les normes de sécurité standard propre à la gestion aéroportuaire, est tenu de se soumettre aux normes qui régissent ce type d'établissement.

L'entrée principale de l'aérogare contrôlée en permanence par les éléments de la GTA donne directement accès à la salle d'enregistrement d'une superficie globale de 4570m<sup>2</sup> dont 2918m<sup>2</sup> utiles, pouvant contenir 1500 passagers environ et dans laquelle nous trouvons un point d'information, un espace pour remplissage des documents, un point-contrôle à l'émigration, des bureaux et deux espaces toilettes pour hommes et femmes.

Elle est équipée d'un système de vidéo-surveillance avec des caméras placées dans des endroits stratégiques balayant toutes les surfaces. Deux salles de contrôle et de supervision délocalisées surveillent toutes les activités dans cette aire de traitement des passagers.

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

Le bâtiment offre une salle d'embarquement d'une superficie de 1271m<sup>2</sup> dans laquelle on trouve la salle de sonorisation, deux bars pour rafraîchissement, deux espaces toilettes, deux duty free shop... Elle est moins exposée aux risques d'accident et d'incident que la salle d'enregistrement. En effet, communément appelée zone stérile, on y accède qu'en ayant subi tout le processus de contrôle : appareil de fouille et portique du PIF de la police. Cependant, son fort taux de concentration humaine aux heures des opérations d'embarquement favorise considérablement les risques d'insécurité. Par conséquent, une équipe de surveillance et d'alerte de toutes anomalies ou dysfonctionnement du gestionnaire d'aérodrome a été mise à contribution pour parer à toutes éventualités.

Des procédures sanitaires et des missions de sensibilisation sont régulièrement menées par les services de l'infirmerie pour protéger les passagers.

Quant à la salle-arrivée, elle couvre une surface de mille huit cent (1500) m<sup>2</sup> environ, d'une capacité de mille quatre cent (1400) passagers. Dans cette salle-arrivée, on trouve deux carrousels de livraison de bagages, un poste de douane, un duty free shop, deux machines à rayon x, une cabine de litiges-bagages, et un espace-toilette.

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

Néanmoins, nous notons les absences :

- D'indications de procédures en cas d'urgence
- D'instruction sur les dangers du tapis
- De plan d'évacuation
- De l'insuffisance des extincteurs soumis aux mêmes normes que les ERP selon le document 9859 de l'OACI, la salle de livraison de bagages doit beaucoup plus susciter l'intérêt du gestionnaire d'aérodrome en termes d'environnement sécuritaire.

Le poste d'inspection filtrage (PIF) des passagers et de leurs bagages de cabines constitue la frontière entre la salle d'enregistrement et celle d'embarquement. Son rôle principal est de stériliser toutes personnes devant accéder à la salle d'embarquement.

Il est constitué de trois appareils de fouille de marque HIMAN 6040i, de deux portiques et de quatre magnétomètres. Ces appareils permettent aux forces de police responsables du PIF de traiter en moyenne 190 passagers par heure.

Les agents de sûreté procède souvent à des fouilles manuelles comme édictées par l'annexe 17 de l'OACI, en cas de doute sur les résultats des appareils ou lorsque le niveau de la menace est élevé. Cependant, la réalité est toute autre car on constate le plus souvent un certain laxisme de certains agents chargé de l'application de ces mesures.

### **3. Recommandations**

La sécurité et la sûreté sont nécessaires pour développer et assurer un transport aérien sûr et sans danger. Pour ce faire, tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre des mesures de sûreté doivent respecter les législations internationales, édictées par l'OACI.

De plus, l'appartenance étatique de l'AANN et les niveaux de rémunération entraînent très souvent des problèmes de ressources humaines, nuisant à la continuité de la direction et à la

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

- Optimiser les ressources allouées à la sûreté et de leur répartition ; ici nous nous intéressons à l'affectation des ressources matérielles, humaines et surtout financières destinées au contrôle du trafic de passagers et à la répartition de ces ressources.

Cette question est importante dans le contexte de la sûreté de l'AIDH dans la mesure où l'affectation de ces ressources dépendra non seulement de la qualité du service de contrôle mais aussi le niveau de sûreté de celui-ci.

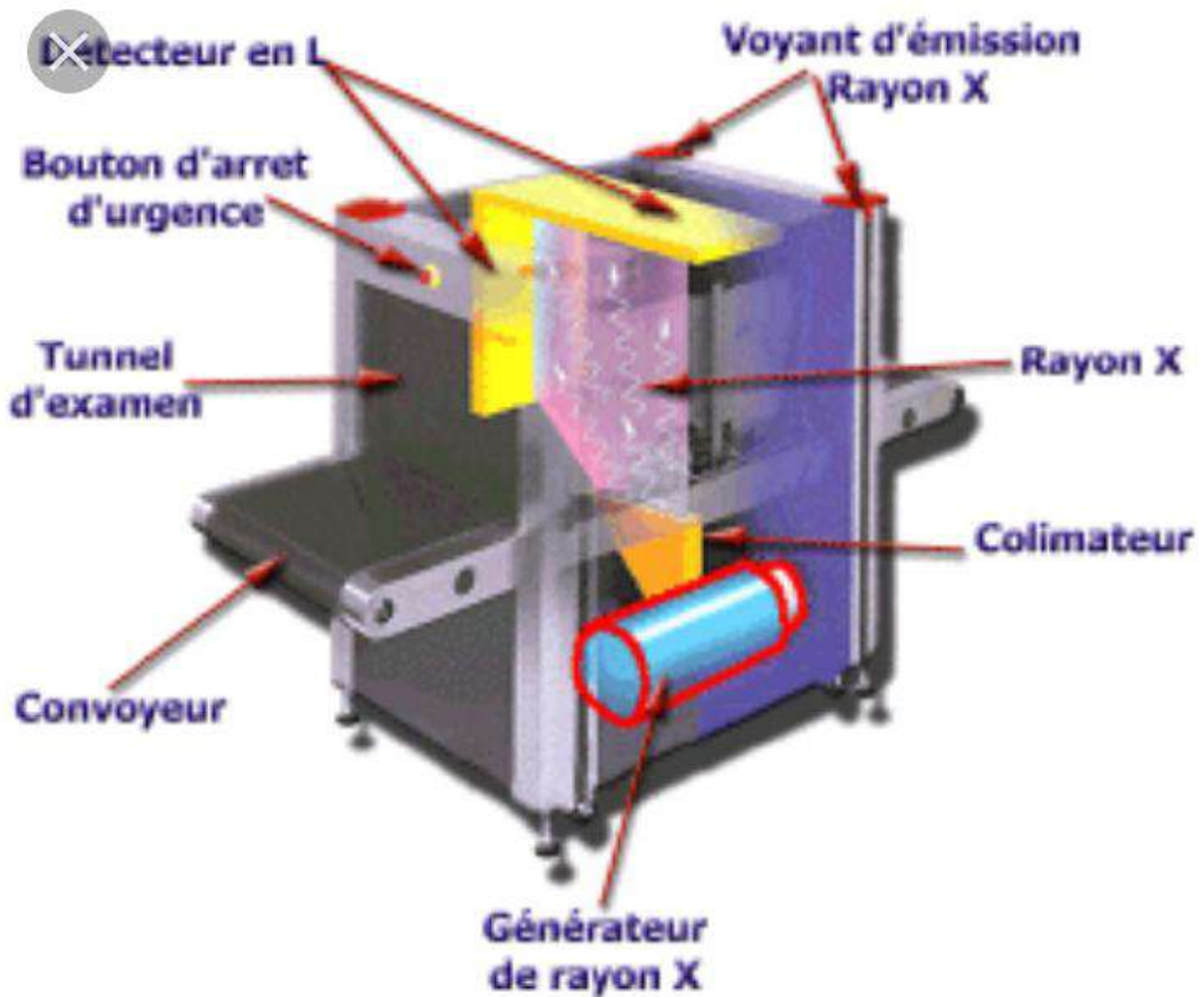
Ainsi, si la question de la qualité du service de sûreté est essentielle, la recherche de solutions qui maintiennent le coût de la sûreté à un niveau acceptable, mais aussi la bonne répartition équilibrée des redevances de sûreté est aussi important pour garantir la permanence de niveaux de sûreté élevés. Par conséquent, l'AANN doit revoir en hausse le taux de redevance à la sûreté prélevés dans les billets de chaque passager afin de les mettre dans les conditions optimales en matière de la sûreté.

Pour atteindre les objectifs visés aux fins d'un développement de la sûreté à l'AIDH, l'Etat doit mettre en place des mesures pour fixer le taux de répartition des redevances afin de donner plus de moyens nécessaires aux exécutants de la sûreté sur le plan financier, humain et matériel. Ceci dans le but de leur permettre après avoir bien identifié les besoins en sûreté, d'acquérir, mettre en œuvre et contrôler les dispositifs installés pour le développement harmonieux de la sûreté de cet aéroport.

En particulier, dans l'achat d'équipements de dernière génération, adaptés aux besoins identifiés tels que :

- le RX en 3D





## Appareil de controle radioscopique

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



- les portiques de dernières générations dont la sensibilité du système de détection des masses métalliques doit être considérablement augmentée.
- Des détecteurs de trace ;

- Scanneurs corporels utilisés par de nombreux aéroports de nos jours ;

En plus, l'AANN doit consulter tous les acteurs impliqués dans l'achat des équipements de sûreté et de sécurité, pour qu'il n'y ait pas de non-conformité entre le besoin réel des agents exécutants et le matériel mis à leur disposition pour la pratique des mesures de sûreté.

## Chapitre II : Solution pour améliorer la sécurité aéroportuaire

### 1. Le Système De Management De La Sécurité

Par lettres du 30 novembre 2005 et du 30 juin 2006, l'OACI a attiré l'attention des Etats contractants sur l'un de ses objectifs stratégiques qui est : la nécessité de renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale, notamment au travers de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) communs à tous les domaines liés à la sécurité, dans tous les Etats. Cette stratégie a été renforcée par une directive du (13 novembre 2008) relative à la mise en œuvre d'un programme national de sûreté (PNS).

En effet, l'OACI a complété les dispositions déjà prises dans les annexes 1, 6, 8 11, 13 et 14 pour le SGS, par des nouvelles exigences en matière de surveillance par les Etat de la mise en place du SGS par les opérateurs (fournisseurs de services) dans les différents domaines : services de navigation aérienne et de contrôle aérien, gestionnaires d'aéroports, compagnies aériennes, organismes de maintenance des aéronefs, etc.

Ces exigences cadrent une démarche de gestion de la sécurité par les Etat qui n'est plus seulement prescriptive (conformité à une réglementation) mais qui est désormais aussi fondée sur la performance (suivi des indicateurs) définit en accord avec les prestataires de services.

A terme, cet ensemble de directives et d'exigences deviendront une annexe supplémentaire à celles existantes. Enfin, une des recommandations issues de la dernière conférence de haut niveau sur la sécurité, vise à établir, avec les Etats et les régions, des méthodes et des approches communes pour la mise en place des SGS et des PNS.

Dans ce contexte, cette note d'information vise à clarifier les directives de l'OACI relatives à la mise en œuvre de SGS et PNS et la manière dont EGIS AVIA emploie toutes ses ressources et compétences pour assister les Etats à leur mise en conformité vis-à-vis de ces obligations en cours d'évolution.

## 2. Le système de gestion de la sécurité (SGS)

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

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

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

## 3. Le programme national de sûreté (PNS)

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

Les responsabilités des Etats en matière de sécurité sont renforcées par la nécessité de les organiser sous une forme structurée, formalisée, documentée et outillée de manière à pouvoir mesurer son efficacité. Par voie de conséquence, permettre d'apprécier, notamment au travers des audits USOAP (Programme universel d'audits de supervision de la sécurité), cette efficacité.

#### **4. Articulation PNS-SGS**

Le PNS (sous responsabilité de l'Etat), qui a un objectif de protection des usagers vis-à-vis de la sécurité, accepte et supervise la conformité des prestataires de services aux exigences de sécurité au travers du SGS mis en place par ces derniers. De son côté, le prestataire de services (de navigation aérienne et de contrôle aérien, d'aérodromes, par exemple) doit contrebalancer ses objectifs de gestion et contrôle des risques, au travers du SGS, avec ses objectifs de production.

La performance de sécurité qui résulte de l'équilibre entre la prestation du service (production) et l'application du SGS (application d'une politique de sécurité aux processus de production) est surveillée par le PNS en fonction des indicateurs et des objectifs de performance visés et agréés d'un commun accord.

#### **5. La fiabilité des équipements de sûreté**

Pour renforcer les performances de détection et les conditions d'exploitations, plusieurs organisations ont mis au point des méthodes d'essai de scanner de sûreté parmi lesquelles on peut citer les méthodes d'essai communes élaborées et appliquées notamment par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'administration chargée de la sûreté des transports (TSA) auprès du ministère américain de la sûreté intérieure, ainsi que de l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour évaluer l'efficacité opérationnelle. Les essais menés dans plusieurs pays en laboratoire ou dans le cadre d'essais opérationnels en aéroport ont révélé des performances fiables dans le domaine de la sûreté et plus particulièrement une probabilité accrue de détections d'objets non métalliques et/ou liquides par rapport à celle obtenue avec un portique de détection de métaux.

Dès lors, l'AANN, pourrait à l'avenir, se doter de cette technologie pour permettre une inspection-filtrage rigoureuse des passagers et de leurs bagages dans un délai court, tout en offrant une capacité de détection fiable.

## Conclusion

Essor du commerce, trait d'union entre les continents, robinet à finance et des gigantesques réservoirs d'emploi, les aéroports et leurs infrastructures associés sont de nos jours des lieux de vie, des centres industriels et commerciaux et participent d'une manière significative à l'économie des pays. Partant de cette réalité il est impossible d'expliquer l'acharnement des terroristes contre l'aviation civile en générale.

Ainsi, il est admis que le terrorisme aérien, autrement désigné piraterie aérienne, recouvre tous les détournements d'avions, les prises d'otages et autres actions illicites contre la sécurité de l'aviation civile. Cette définition est devenue caduque depuis les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis. Elevé au rang de tragédie sans précédent pour ce pays, ces actes sont aussi une catastrophe pour les compagnies et l'ensemble des acteurs du transport aérien : les destructions occasionnées à New-York et à Washington représenteraient un sinistre évalué par les assureurs à plus de dix milliard d'euros et des dizaines de milliers de suppression d'emplois, dues aux ralentissements de l'activité. C'est ainsi qu'au 21<sup>eme</sup> siècle le terrorisme aérien a incontestablement changé de nature, car cette forme de crime, qui ne se réduit plus aux détournements d'un aéronef et à la prise d'otages, a sans doute occasionné en un seul jour autant de victimes qu'au cour des vingt-cinq dernières années.<sup>17</sup> Depuis les développements du transport, le terrorisme a évolué successivement de l'agression dirigé contre le vecteur (cas de détournement ou de capture illicite d'aéronefs), à l'attentat aveugle (cas d'explosion en vol par sabotage) pour aboutir, le 11/09/2001 à une véritable attaque aérienne destinée à provoquer le plus grand nombre de victimes. De plus, par son évolution radicale, le terrorisme surpasse les autres formes de violence armée dirigées contre les moyens de transport.

En s'attaquant à un avion civile, son équipage et ses passagers, le terrorisme s'en prend du même coup au symbole le plus évident de la mondialisation des échanges de toute nature : le transport aérien, qui rapproche les hommes et raccourcit les distances entre les continents.

---

<sup>17</sup> Raymond, A Farat, « le droit international et libanais face au terrorisme aérien », *Revue française des droits aérien et spatial*, 1996, p.p. 54. disponible dans le site [www.cairn.info](http://www.cairn.info) le 23/11/2017.

En Afrique, par exemple, l'industrie du transport aérien génère quelque cinq-cents milles emplois et contribue à hauteur de 11,3% au PIB du continent ; et selon l'IATA le trafic aérien africain va croître de 4,7% jusqu'en 2030 ; ce qui n'est pas négligeable.

Ainsi, La mission de la communauté de l'aviation civile mondiale est le maintien de la sécurité et l'amélioration constante de la qualité dans le domaine de l'aéronautique.

Un système de l'aviation sûr et sécurisé est essentiel, aussi bien pour l'ensemble des pays. Améliorer les niveaux de sécurité et de sûreté, alors même que le secteur aéronautique connaît une croissance. De plus, les gestionnaires des aéroports devront veiller à l'application stricte des mesures de sûreté afin d'évoluer dans un cadre normatif qui leur permettra de mener en toute sécurité et dans la sûreté leurs activités.

Les aéroports sont devenus aujourd'hui les principales cibles des activités terroristes. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, les exigences de sécurité ont été fortement renforcées dans le transport aérien. Ceci suscitera une lourde responsabilité sur le gestionnaire d'aéroport qui doit veiller en permanence sur le traitement de toute l'activité de transport des aéronefs au sol contre les risques d'accident et d'actions terroristes .



## Bibliographie

### Ouvrages spécifiques

Marine, Depigny, Mobilité et infrastructures de transport : vers une institutionnalisation de la menace terroriste, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2009.

Fearey, Robert, Introduction au terrorisme international, *Terrorisme international*, Wesport: Greenwood Press, 1978.

Linhardt, Dominique. *L'économie du soupçon. Une contribution pragmatique à la sociologie de la menace*. Genève, Ann Arbor, 2010.

### Ouvrages généraux

Merlin, Pierre. *Le Transport aérien*. Paris: Presses Universitaires de France, 2002.

OCDE. *Terrorisme et transport international : pour une politique de sécurité fondée sur le risque*. Document OCDE/FIT, OCDE, 2009.

Poole, Robert W. *Adaptation de la politique de sûreté de l'aviation aux risques*. Document de référence n°2008-23, OCDE, 2008.

### Mémoires

Roca, Guy; « Sûreté aéroportuaire : Application à l'Aéroport Bordeaux-Mérignac », Ecole national de l'aviation civile, 1998.

Russel, A ; « La sûreté Aéroportuaire » ; Mastère Management Aéroportuaire ; Toulouse, Ecole national de l'aviation civile, mars 2004.

Lesieur, Jonathan; « Nouvelles contraintes de sûreté dans le transport aérien », Toulouse, Ecole national de l'aviation civile, 2003.

Boidin, Renaud ; « Sûreté aéroportuaire à Nantes-Atlantique », Toulouse, Ecole national de l'aviation civile, novembre 2003.

Linhardt, Dominique. «*Clore le soupçon. La sûreté et la prévention du terrorisme à Orly.*» mémoire principal de master 2, Paris, université de paris, 1998.

### Thèses

Molin, Bénédicte. «*Les éléments Hubs and Spokes aériens. Expérience américaine, perspectives européennes.*» Thèse de doctorat, Université Lumière, Lyon, 1997.

Christelle kafa, « *contribution à la gestion des opérations de la sûreté aéroportuaire* », France, université de Toulouse, 2010.

Marine Lericolais, « *analyse économique du comportement du voyageur sur le réseau de transport aérien mondial* », Nancy, université lumière - Lyon II, 2013.

### Articles

Organisation de l'Aviation Civile Internationale ; « *Annexe 17 à l'aviation civile internationale* » ; 7ème édition ; Avril 2006.

Nicolas Loukakos : « *les accidents de sûreté et le rôle de la prévention dans le transport aérien* », 05 février 2001.

Documents : Aéroports : « *infrastructures, exploitation, services* ». Ecole nationale de l'aviation civile, formation Asie Cotonou Benin 2016.

Normes et pratiques recommandées, Annexe 17 de convention relative à l'aviation civile internationale, protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, neuvième édition juillet 2011.

### Webographie

[www.icao.int](http://www.icao.int)

Source : [WWW.IATA.org](http://WWW.IATA.org)

[Htttts://www.asecna.aero](https://www.asecna.aero)

[www.stac.aviation-civile.gouv.fr](http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr)

## Annexes 1

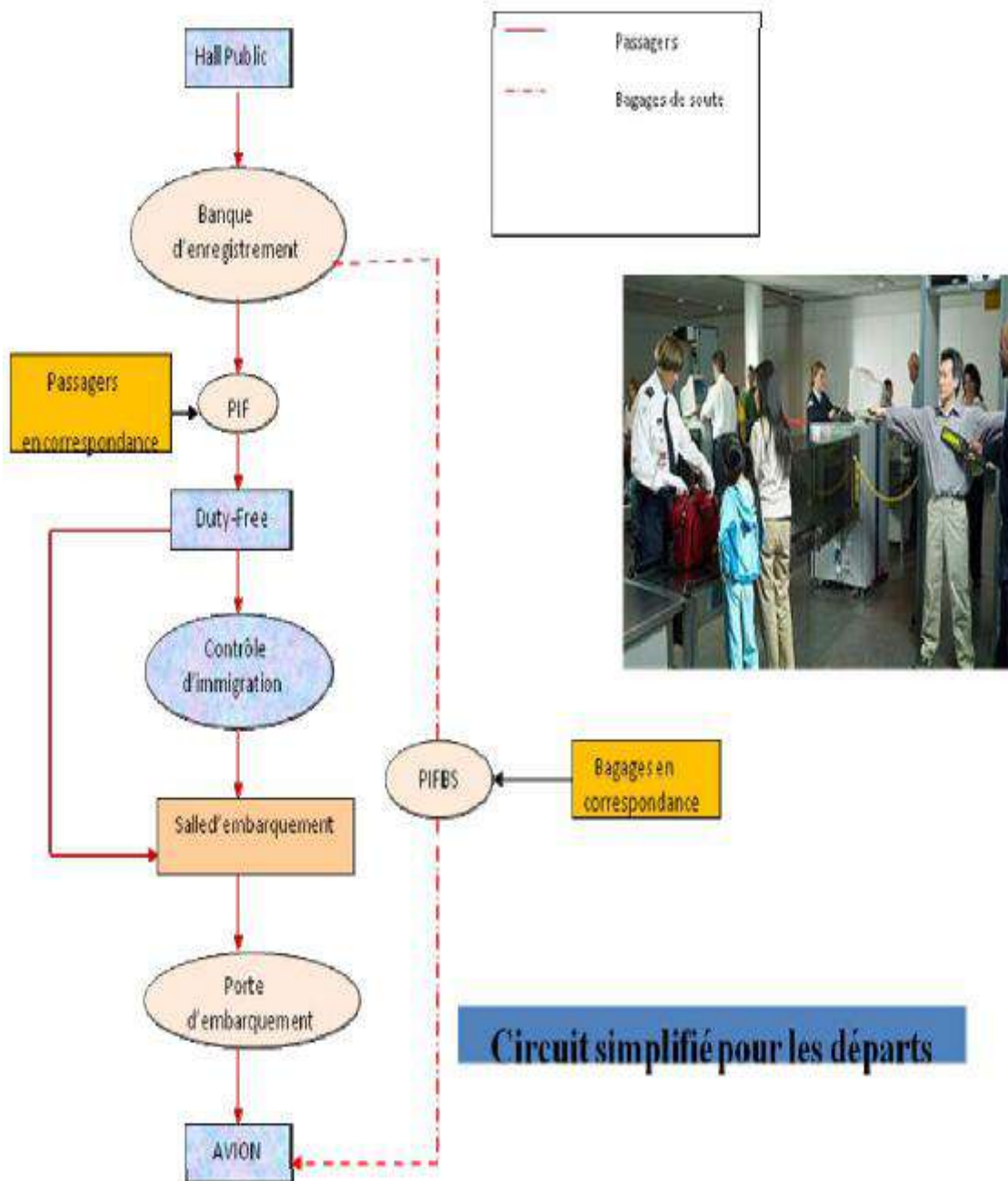
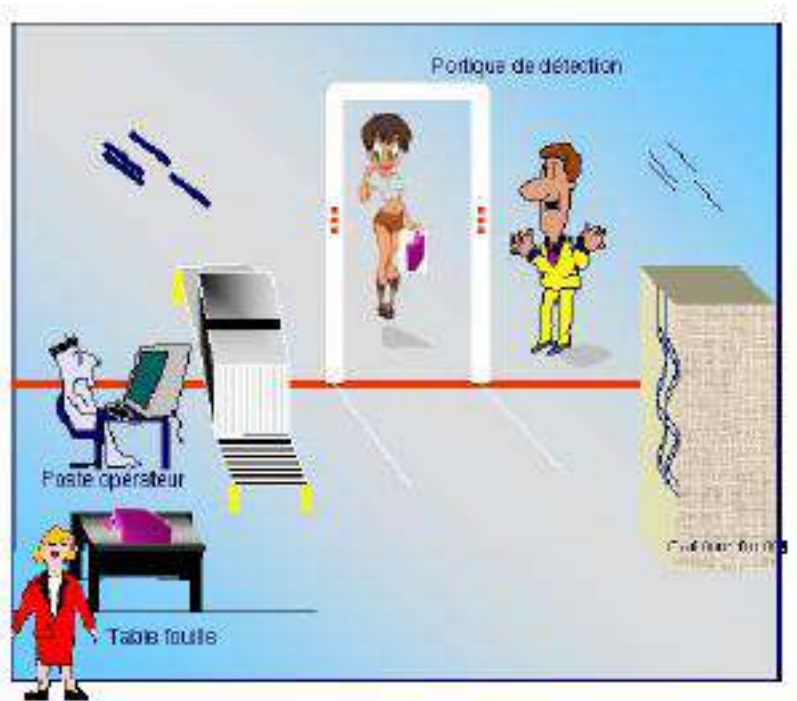


FIGURE 2 : Circuit simplifié pour les départs

## Annexe 2



**FIGURE 3 : Armement au PIF**

## Texte applicable au Niger

Textes applicables en matière de sûreté	<p>INSTRUMENTS JURIDIQUES</p> <p>Conventions internationales</p> <p>Le Niger est partie prenante aux conventions internationales ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• la <b>Convention de Tokyo</b> du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (ratifiée par la loi n°71-03 du 29 janvier 1971) ;</li><li>• la <b>Convention de la Haye</b> du 19 février 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (ratifiée par la loi n°71-30 du 06 septembre 1971) ;</li><li>• la <b>Convention de Montréal</b> du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (ratifiée par la loi 72-09 du 05 avril 1972) ;</li><li>• le <b>Protocole de Montréal</b> du 24 février 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale ; complémentaire à la Convention de Montréal de 1971 (ratifié par la loi n°2004-29 du 2 juin 2004);</li><li>• la <b>Convention</b> sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection du 01 mars 1991 (ratifiée par la loi n°2003-044 du 17 novembre 2003) ;</li><li>• la <b>Convention de New York</b> du 14 décembre 1973, sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques (ratifiée par l'ordonnance n°85-10 du 13 mars 1985) ;</li><li>• la <b>Convention internationale contre la prise d'otage</b> adoptée par AGNU en 1979 (ratifiée par la loi n°2003-0044 du 17 novembre 2003) ;</li><li>• la <b>Convention du 27 juillet 1999 d'Alger de l'Organisation de l'Unité Africaine sur la prévention et la lutte contre le terrorisme</b> (ratifiée par la loi n°2005-29 du 1<sup>er</sup> décembre 2005) ;</li><li>• la <b>Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif</b>, adoptée en 1967 par AGNU (ratifiée par la loi n°2003-040 du 17 novembre 2003) ;</li><li>• la <b>Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme</b> du 12 décembre 1999 (ratifiée par la loi n°2003-41 d 17 novembre 2003) ;</li><li>• la <b>Convention de Vienne sur la protection physique contre les matières nucléaires</b> du 03 mars 1980, signée le 7 janvier 1985 ;</li></ul>
---	--

## Table des matières

Dédicace.....	2
Remerciements.....	3
Résumé.....	4
Sommaire.....	5
Liste Des Sigles Et Abréviations.....	6
INTRODUCTION.....	1
Chapitre I : Le cadre théorique.....	5
1. Le contexte de l'étude.....	5
<b>1.1 Contexte international.....</b>	<b>5</b>
2. La problématique.....	7
3. Hypothèses de recherche.....	14
4. Les indicateurs de recherche.....	14
5. Les objectifs de recherche.....	14
6. La clarification des concepts.....	15
Chapitre II : Le cadre méthodologique.....	20
1. La revue documentaire.....	20
2. Les instruments de collecte de données.....	20
3. Les difficultés rencontrées.....	20
Chapitre I : introduction à la sûreté du transport aérien.....	23
1. Sûreté et sécurité.....	23
2. classification des atteintes à la sûreté du transport aérien.....	24
<b>2.1 Typologie des atteintes à la sûreté aérienne.....</b>	<b>24</b>
Chapitre II : Présentation de l'Aéroport International Diori Hamani de Niamey.....	27
1. Historique de l'aéroport de Niamey.....	27
2. Installations aéroportuaires.....	28
3. Acteurs intervenants dans l'application des mesures de sûreté.....	29
<b>3.1. L'Etat.....</b>	<b>29</b>
<b>3.2. L'Agence Nationale de L'Aviation Civile (ANAC).....</b>	<b>30</b>
<b>3.3. La Structure de coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté (SMCS).....</b>	<b>31</b>
<b>3.4. La délégation des activités aéronautiques nationale du Niger.....</b>	<b>31</b>

3.5 La police spéciale de l'air et des frontières .....	32
3.6. La Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) .....	32
3.7. L'Unité Spéciale d'Escorte Des Aéronefs .....	32
3.8 La douane .....	32
3.9. L'Armée de l'air.....	32
3.10. Les exploitants de compagnies aériennes.....	33
3.11. Les sociétés de sûreté et de contrôle documentaire.....	33
3.12 La régie administrative chargée de L'assistance en escale (RAE) .....	33
4. Mesures de sûreté .....	33
4.1 L'Inspection-filtrage (IF) .....	34
4.2 Contrôle de sûreté des passagers et des bagages de cabine.....	34
4.3 Contrôle pour éviter les ,mélanges de flux.....	35
4.4 Contrôle des accès .....	35
4.5 Accès Aux Zones De Sûreté.....	36
4.6 Accès aux zones publiques.....	36
4.7 Badges d'accès aux zones de sûreté .....	36
5. Les organes chargés de la réglementation du transport aérien .....	37
5.1 L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).....	37
5.2 Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA) .....	40
5.3 L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) .....	41
6. Encadrement Réglementaire (Conventions et Protocoles) .....	41
6.1 La Convention De Chicago .....	42
6.2 La Convention De Varsovie .....	42
Chapitre I : Analyse et recommandations.....	44
1. La Gestion De la Sûreté.....	45
2. La Gestion de la sécurité dans les accès au terminal passagers et fret .....	46
3. Recommandations .....	48
Chapitre II : Solution pour améliorer la sécurité aéroportuaire .....	53
1. Le Système De Management De La Sécurité .....	53
2. Le système de gestion de la sécurité (SGS) .....	54
3. Le programme national de sûreté (PNS).....	54
4. Articulation PNS-SGS .....	55
5. La fiabilité des équipements de sûreté .....	55

<b>Conclusion</b> .....	56
<b>Bibliographie</b>	
<b>Ouvrages spécifiques</b> .....	58
<b>Ouvrages généraux</b> .....	58
<b>Mémoires</b> .....	58
<b>Thèses</b> .....	59
<b>Articles</b> .....	59
<b>Webographie</b> .....	59
<b>Annexes 1</b> .....	60
<b>Texte applicable au Niger</b> .....	62
<b>INSTRUMENTS JURIDIQUES</b> .....	62
<b>Conventions internationales</b> .....	62