

## **EPIGRAPHE**

*« Rien de grand n'est accompli dans le monde sans passion, ni volonté, ni sacrifice »*

*George Wilhelm*

## DEDICACE

*A notre cher frère Jean Claude Baselo et sa femme Viviane Baselo*

*A notre Chère Maman BalengaIyanza Marie*

*A nos frères et sœurs Bouro BOKOLE, Bienvenue Baselo, Sylvie Baselo, Annie Baselo, Clarisse Baselo*

**BALENGA IYANZA Arlette**

## REMERCIEMENTS

*Nous voici au terme de nos trois ans d'étude des supérieures à l'Institut Supérieur de Statistique, ISS/Kinshasa en sigle.*

*Ceci étant, qu'il nous soit permis de dire remercier à l'Eternel Dieu pour l'intelligence, la sagesse, le courage, la protection, la détermination et les moyens financiers dont nous avons été bénéficiaire.*

*Ensuite nous adressons aussi nos sincèrement remerciements aux membres de Comité de Gestion de l'ISS/Kinshasa pour les Enseignements reçus.*

*Nous serons ingrat si nous ne témoignons pas notre profonde gratitude à Monsieur le Chef de Travaux Ilabi-Lofobdôn, malgré ses multiples occupation, a bien voulu assurer la direction de cette étude.*

*Notre reconnaissance va également droit aux Assistants, Chef de travaux et professeurs de la section Sciences de transport pour leur encadrement.*

*Que nos enfants et Cousins : Michel Ingoli, Patrick Baselo, Belvie Baselo, Naomie Baselo, Habigael Balinga, Rachel Nzali, Reddy Baseya, Rabi Baselo, Davina Baselo, Miriam Bokole, précieux Baselo, Sephora Balinga et Marsivine Balinga, trouvent ici, l'expression de notre gratitude.*

*A toi Hopi NTIKALA, le futur Educateur de nos enfants, pour la patience, l'aide financière, les Conseils et encouragement sans cesse.*

*A tous nos amis et connaissances : Guellord Malolo, Reagan Scire, Rachel Matondo, Gloddy KIPANGILA nous sommes reconnaissants à leur endroit.*

*Que nos compagnons des luttes ceux avec qui nous avons partagés les souffrances académiques, il s'agit de MUNDENDE EWANGO, REBECKA Joyce KABWITH, Belange KITONA, David LUKENGE, Felix IYOLO, Lyly LUMU*

*SHOMBA, KethiaNkwa, IzabelMakila, Gloire Mabi, Bernice Kunda, TIGHANA MBOMBA qu'ils trouvent ici l'expression de notre profonde gratitude.*

*A tous ceux qui de loin ou de près nous ont soutenues d'une manière ou d'une autre qu'ils trouvent ici l'expression de notre profond remerciement.*

**BALENGA ITANZA Arlette**

# INTRODUCTION

## **01. Choix et intérêt du sujet**

Notre choix se porte sur « la sécurité des passagers et des frets dans les vols internationaux à l'Aéroport de N'djili. Nous nous sommes intéressé à décrire et analyser ce problème afin de dégager les avantages et inconvénients et de proposer des solutions éventuelles.

### **0.1.1. Intérêt du sujet**

Son intérêt est purement scientifique parce qu'elle pourra aider les étudiants, les exploitants et l'état de pouvoir si possible améliorer la sécurité de passages et des frets à l'Aéroport de N'djili ; afin de limiter les vols, les tracasseries administratives et policières.

## **0.2. Problématique**

Comme substantif, « la problématique désigne l'ensemble de questions posées dans un domaine de la science en vue d'une recherche des solutions.

Nous pouvons retenir à ce propos que la problématique est aussi l'ensemble d'idées qui spécifient la position du problème suscité par le sujet en l'étude. On peut aussi définir la problématique comme étant la préoccupation ou l'interpellations, dont la solution n'est pas facile à trouver ».

« Nul n'ignore que le transport aérien à toujours été considéré comme l'épine dorsale du développement socio-économique d'un pays, car grâce à ce mode de transport le désenclavement du territoire et les échanges de biens matériels entre les entités administratives du pays sont possibles<sup>1</sup>.

Au regard de ce qui précède, la problématique de notre sujet consiste à rechercher les solutions les mieux adaptées afin d'adopter une réglementation internationale et nationale dans le transport aérien face à la croissance du trafic aérien et l'inadéquation de traitement des passagers et de fret en République Démocratique du Congo. D'où nous posons de questions ci-après dessous :

- Comment se fait la sécurité de passagers et des frets ?
- Quel est l'impact de la sécurité de passager au sein de l'aéroport de N'djili ?

Les réponses à ces deux questions seront expliquées au fur et à mesure que nous progresserons avec l'analyse de notre étude.

### **0.3. Hypothèse**

Elle est définie comme le point de départ d'une démocratisation à partir duquel on se propose d'aboutir à la conclusion<sup>2</sup>.

« Aussi elle peut être définie comme étant une série des réponses qui permettent de prédire une vérité scientifique, vraisemblable au regard des préoccupations soulignées par la problématique dont la recherche vérifie le bien ou le mal fondé.

---

<sup>1</sup>Omatete N'DJUSUKU, Notes de cours d'initiation à la recherche scientifique G2 STR. ISS/Kinshasa 2016

<sup>2</sup> Dictionnaire Hachette, Paris, 2003,p.454

L'hypothèse peut être confirmée ou infirmée à l'issue du traitement de données »<sup>3</sup>.

Dans le cadre de notre travail, nous allons tenter de proposer des solutions pour une bonne sécurité de passagers et de fret afin de rentabiliser l'aérogare. Les réponses à toutes les questions posées à la problématique seront découvertes au fur et à mesure qu'on évolue avec le travail.

## **0.4. Délimitation du sujet**

### **0.4.1. Dans le temps**

Nous avons pensé réaliser notre étude sur la période allant de 2013 à 2016 correspondants aux dernières années de la première législature de la 3<sup>ème</sup> République.

### **0.4.2. Dans l'espace**

Notre étude concerne la sécurité de passagers et des frets dans les vols internationaux à l'aéroport de N'djili.

## **0.5. Méthode et technique utilisées**

### **0.5.1. Méthode**

« La méthode est définie comme étant une opération intellectuelle de traitement des données relatives à une réalité sociale étudiée en fonction d'un objectifs bien précis ». Cela signifie que dans la société, aucun phénomène ne peut être étudié isolément. La méthode est aussi un ensemble d'éléments intellectuels par lesquels

---

<sup>3</sup> OMATETE, N., op.cit.

une discipline cherche à atteindre les vérités qu'elles poursuivent, les démontre et les vérifié. Pour la réalisation de ce travail, notre choix était porté sur la méthode analytique qui nous a permis d'analyser les faits relatifs à notre sujet.

### **0.5.2. Techniques utilisées**

« La technique se définie comme étant un outil du travail mis à la disposition du chercheur et organisés par la méthode dans le but de la recherche. La technique est aussi le moyen dont dispose un chercheur pour obtenir les informations nécessaires en vue de réaliser un travail scientifique ».

Enfin, la technique est l'ensemble des procédés et des moyens utilisés par la méthode pour atteindre son but.

Dans le cadre de notre étude, nous avons recouru aux techniques suivantes :

- Technique documentaire : qui nous a permis de consulter les documents nécessaires relatifs à notre sujet ;
- Technique d'observation directe : elle nous a permis de palper du doigt la réalité de différentes activités de transport liées à notre sujet ;
- Technique d'observation indirecte : ici nous avons utilisé les données issues de radios, des différentes chaines de télévisions dans les journaux et services liés à notre espace d'étude.



## **0.6. Difficultés rencontrées**

Compte tenu de ce qui est signalé ci-haut, nous avons connu de multiples difficultés tout au long de l'élaboration de ce travail, nous en épinglons certaines :

- La superficie de notre champ de recherche : pour parcourir notre site d'investigation et la réalisation matérielle de ce travail, il nous a fallu de penser des ressources, excédant largement nos possibilités financières ; dans certains déplacements, nous devons à marcher à pied.
- Les absences fréquentées des agents à leurs postes de travail, ont souvent retardé nos recherches et aussi certains agents exigeant une motivation pour obtenir un document ou une information. Malgré toutes les difficultés, nous nous réjouissons d'être arrivés au terme de ce travail, fruit de nos sacrifices. Ceci étant, nous sollicitons la clémence de nos lecteurs quand à certaines insuffisances que pourraient comporter cette étude, car aucun travail humain et surtout scientifique n'a été parfait.

## **0.7. Subdivision du travail**

Notre travail commence par une introduction et se termine par une conclusion en passant par les chapitres suivants :

- Le premier chapitre : les considérations générales
- Le deuxième chapitre : présentation de l'Aéroport international de l'N'djili.
- Le troisième chapitre : la sécurité de passagers et des fret dans l'aéroport international de N'djili.

## CHAPITRE I : CONSIDERATION GENERALES

Tout au long de ce chapitre, il sera question de définir les concepts relatifs à l'Aéroport avant d'examiner les spécificités du secteur de la sécurité de passagers et de fret dans les vols internationaux, plus précisément à l'aéroport international de N'djili.

### I.1. Sécurité

#### 1.1.1. Définition

Selon l'OACI, la Sécurité est une situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau par un processus contenu d'identification des dangers et de gestion des risques<sup>4</sup>.

La sécurité est également l'ensemble des mesures visant à réduire les risques. C'est aussi le fait de protéger les personnes et leurs biens (fret) contre d'éventuels accidents.

Concernant notre étude, nous serons d'accord avec le chef de Travaux Ilabi Lofu pour dire que la sécurité est l'Etat d'esprit confiant et tranquille qui résulte du sentiment, bien ou mal fondé, que l'on est à l'abri de tout danger<sup>5</sup>.

Donc c'est l'ensemble des moyens qui nous garantissent contre les incidents.

---

<sup>4</sup> . Archives de l'OACI

<sup>5</sup>IlabiLofu, notes de sécurité de transport, G1 STR, ISS/Kinshasa, 2015-2016 inédits

### **1.1.2. Types de sécurité**

Il existe plusieurs types de sécurité, mais nous allons nous attarder sur quelques-uns:

#### **a) La sécurité dans le transport routier**

Elle concerne les différentes mesures de sûreté mises en place sur la voie routière dans le souci de prévenir les Usagers de la route d'éventuels accidents. C'est en d'autres termes l'ensemble des dispositions arrêtées pour la bonne marche de tous les usagers de la voie.

#### **b) La sécurité sur la voie fluviale**

Selon l'organisation maritime internationale, la sécurité sur la voie fluviale (Voie intérieure) est régie par les signaux conventionnels et universels. Ces derniers servent donc à régler la marche des unités flottantes et assurer par le fait même leur sécurité.

### **1.2. Passagers**

Le passager est une personne transportée à bord d'un mode de transport qui ne fait pas partie de l'équipage, ou encore qui emprunte un mode de transport sans assurer l'arche en payant un titre de voyage<sup>6</sup>. Concernant notre étude, le passager est une personne transportée à bord d'un avion.

---

<sup>6</sup>Ilabi, L. Notes de Technologie de transport et signalisation, G2 ISTR, ISS/Kinshasa, 2015-2016, inédites

### 1.3. Fret

Le dictionnaire Universel définit le terme frêt de plusieurs manières<sup>7</sup> :

- C'est le coût de l'action d'un navire ;
- C'est aussi le coût de transport des marchandises par mer, par air ou par route ;
- C'est également une cargaison transportée par un navire, un avion (fret aérien),...

Notons que le fret n'est pas à confondre avec les bagages ; ces derniers sont compris comme étant l'ensemble des effets (produits) personnels qu'un passager emporte lors d'un voyage dans une valise, un sac ou une malle<sup>8</sup>. On distingue trois sortes de bagages :

- Les bagages à main : ce sont ceux que le voyageur s'amène avec c'est-à-dire ceux qui sont sous la responsabilité du voyageur ou des passagers. Leur volume doit être aussi réduit que possible. La somme de leur dimension ne peut dépasser 115cm.

Les articles autorisés sous réserves sont acceptés, mais seulement les produits de toilettes, pharmaceutiques, papiers destinés à un usage personnel.

- Les bagages accompagnés : tout passager a droit d'avoir un bagage à main et éventuellement à un bagage accompagné, souvent ce sont des valises, des sacs, malles, caisses qui, ne peuvent pas dépasser un poids déterminé. Ce poids dépend de plusieurs paramètres et des compagnies aériennes. Il peut varier de 10 à 20kgs.
- Les bagages de soute : ils sont chargés dans l'avion sans présence des clients. Leur identification ainsi que leur emballage

---

<sup>7</sup> Dictionnaire, Larousse universel, paris 2010

<sup>8</sup>Dictionnaire, op.cit.

sont d'une importance capitale, car cela permet de distinguer les produits dangereux des autres sans oublier l'ordre de classement dans l'aéronef.

#### **1.4. Vols internationaux**

Le vol est un mouvement des appareils plus lourds que l'air qui s'élèvent et se meuvent dans l'air.

Les vols internationaux sont des trafics qui se font entre deux pays différents. Par convention, il désigne tout vol pour lequel le point de départ, celui de destination et éventuellement le point d'escale sont situés sur le territoire d'au moins deux Etats adhérents à la convention ou dans un seul état si une escale intermédiaire est prévue dans un autre Etat.

#### **1.5. Aéroport**

##### **1.5.1. Définition**

Selon l'annexe 14 de la convention de Chicago (2008) relative à l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'aéroport est défini comme étant un terrain aménagé qui permet les atterrissages et décollages des aéronefs.

Un aéroport est donc un ensemble de bâtiments et des installations d'un aérodrome qui servent au trafic aérien d'une ville ou d'une région.

Les bâtiments et installations sont conçus pour que les avions puissent atterrir et décoller. On peut aussi considérer que

l'aéroport est une structure organisée, destinée à accueillir et à faire décoller les aéronefs.

De ce qui précède, nous pouvons noter aussi que l'aéroport peut être sur terre ou sur l'eau. Il comprend généralement des bâtiments, des installations et matériels destinés à être utilisés en totalité ou en partie pour des services aériens.

### **1.5.2. Aéroport international<sup>9</sup>**

L'aéroport international est, selon l'annexe six de la convention de Chicago, un espace aménagé par l'Etat ou le particulier dans un territoire donné pour accueillir les aéronefs. Il est donc une infrastructure de transport aérien qui constitue la porte d'entrée et de sortie destinée au trafic aérien international.

Il dispose en son sein des services liés à l'accomplissement de la formalité de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et autres formalités analogues.

En RDC, la Régie de Voies Aériennes gère, selon nos recherches, 51 aéroports dont cinq sont internationaux.

### **1.6. N'djili**

Elle est une des cinq communes qui composent le district de Tshangu situé dans la partie orientale de la ville.

---

<sup>9</sup> Rapport annuel de la RVA, exercice 2008

Ainsi l'aéroport international de N'djili tire ce nom de la municipalité de Ndjili qui, lors de la construction de cet aéroport était la dernière commune de Kinshasa située à l'Est de la ville.

## **1.7. Kinshasa**

### **1.7.1. Présentation**

Autrefois Léopoldville, c'est-à-dire de 1881 à 1966, Kinshasa est ce jour la capitale politique de la RDC. Elle a le statut d'une ville province et a pour limites :

- Au nord : le fleuve Congo qui la sépare avec Brazzaville (capitale de la République du Congo) ;
- Au sud et à l'ouest par le Kongo Central ;
- A l'Est par la Province de Kwango.

Elle s'étend à cet effet sur 80km de l'Est vers l'Ouest puis 30km du Nord au Sud ; soit une superficie évaluée à plus au moins 9.965 km<sup>2</sup><sup>10</sup>.

### **1.7.2. Spécificités physiques, humaines et économiques**

#### **a) spécificités physiques**

Trois reliefs dominant la ville province de Kinshasa ; à savoir :

- La plaine au Nord et au Centre ;
- Les collines au Sud et à l'Ouest ;
- Les Hauts plateaux à l'Est.

---

<sup>10</sup> Rapport annuel de l'Hôtel de Ville, exercice 2015

Quant au climat, il est du type tropical humide avec comme caractéristiques :

- Une température moyenne annuelle de plus au moins 25°C ;
- Des précipitations de l'ordre de 1600 mm/an ;
- Une alternance de deux saisons (pluvieuse et sèche) ;
- Une végétation faite des savanes boisées et forêt galerie.

Pour ce qui est de l'hydrographie, l'on retiendra qu'il y a plusieurs rivières qui arrosent la ville province de Kinshasa ; parmi lesquelles nous citerons N'djili, N'sele, Yolo, Mokali, Matete, Gombe, Kalamu, Makelele, etc. Ces cours d'eau connaissent de graves inondations pendant les fortes pluies causant de pertes matérielles et humaines dans les quartiers environnants.

### **c) Spécificités humaines et économiques**

Sur ce point l'on retiendra pour commencer que la ville province de Kinshasa connaît une population nombreuse évaluée à plus au moins 12 millions d'habitats.

Cette population, avons-nous constaté, est répartie de façon inégale sur l'étendue de la ville de Kinshasa. En effet, il existe des communes fortement peuplées comme Kimbanseke, Masina,... et des Communes faiblement peuplées comme Gombe, Selembao, etc.

Notons pour clore qu'à côté de cette population autochtone, Kinshasa regorge plusieurs immigrés qui ont choisis la RDC comme leur seconde partie.



S'agissant des aspects économiques, Kinshasa est ce jour la ville la plus industrialisée du pays. En plus, elle est au carrefour des Voies de communication routières, ferroviaires, fluviales et aériennes.

C'est un grand marché de consommation qui dépend en grande partie de l'extérieur comme de l'intérieur du pays en ce qui concerne les biens de production courante.

Nous voici à la fin du premier chapitre de ce travail qui vient là de faire un essai de définition des termes clés qui constituent le sujet de l'étude avec un accent particulier sur les spécificités de la ville de Kinshasa.

## **CHAPITRE II. PRESENTATION DE L'AEROPORT INTERNATIONALE DE N'DJILI**

Dans ce chapitre nous allons décrire dans les différents aspects de l'Aéroport international de N'djili qui est notre espace de travail.

### **II.1. Historique**

L'Aéroport de N'djili a été construit à l'époque coloniale vers les années 1950 alors que le pays s'appelait encore Congo Belge avec comme capitale Léopoldville (Kinshasa).

Inaugurées en 1953, les infrastructures de l'aéroport de N'Djili ont été successivement utilisées comme plate-forme de correspondance de la compagnie Belge Sabena (Période coloniale) et des compagnies aériennes Air Congolais (AIR ZAIRE). La piste principale de l'aéroport de N'djili mesurait 4.700m à sa mise en service et est restée pendant longtemps l'une des plus longues du monde, au point que les plus grands appareils terminent leurs atterrissages et décollages à mi-piste.

Le processus de décentralisation politique et administrative mis en œuvre par le régime de la deuxième République fit de cet aéroport la principale porte d'entrée et de sortie du pays.

Devant le constat de vétusté des infrastructures aéroportuaires du pays depuis quelques années, le gouvernement de la RDC s'est engagé, par le truchement du Ministère des Transports et voies de communications, dans un vaste programme de modernisations desdites infrastructures, en commençant par celles

des aéroports de N'djili, Luano (Lubumbashi), Bangoka (Kisangani) et Goma. Pour l'aéroport de N'djili, le programme avait prévu :

- La réhabilitation de la piste par la réduction de sa longueur de 4.700m à 3.300m et le renforcement de la couche de roulement ;
- Le projet prioritaire de sécurité aérien (PPSA) avec la BAD (Banque Africaine du développement), l'aéroport de N'djili a été doté d'un nouveau bloc technique, d'une nouvelle tour de contrôle, d'une nouvelle caserne anti-incendie, d'aérogare, modulaire et de nouvelle installation d'aides radio à la navigation.

Jadis relie ou reste du monde par son trafic international, l'aéroport de Kinshasa, demeure néanmoins l'aéroport le plus important dans la zone de Grands Lacs. Outre des liaisons Johannesburg, Douala, etc. L'aéroport de N'djili bénéficie également d'un réseau étendu aux villes principales de la RDC comment Kisangani, Lubumbashi, Kindu, Goma, Mbandaka, Matadi, Bukavu.

Le trafic des passagers est également alimenté par les voyageurs en provenance de Brazzaville qui est moins dotée en liaisons aériennes.

- Sur le réseau international, l'aéroport international de N'djili est desservi par les compagnies aériennes suivantes :
  - Air France (AFR) ;
  - Bruxelles Airlines (BEL)
  - Turkish Airlines (THY) ;
  - Cargo Lux Airlines (CLX) ;
  - Air Ivoir (VRE) ;
  - Gomaire (CMR) ;
  - Royal Air Maroc (RAM) ;

- KENYA Airways (KQA) ;
  - South Africain Aviation (AAA).
- Sur le réseau domestique, l'aéroport international de N'djili est fréquenté par les principales compagnies aériennes ci-après :
- Compagnie Africaine d'Aviation (CAA) ;
  - Service Air (SA) ;
  - Transair Cargo service (TACS) ;
  - Korongo Airways.

## **II.2. Coordonnées géographiques**

- Latitude : 4°23' Nord
- Longitude : 0,5°27 Est
- Attitude du terrain : 1027 Pieds.

## **II. Structure fonctionnelles de l'aéroport international de N'djili**

L'aéroport international de N'djili Est l'un de quatre aéroports internationaux que gère la RVA et est classé au rang d'une Direction. Outre le commandant d'aéroport et le commandant adjoint, l'aéroport international de N'djili est composé de dix divisions à savoir :

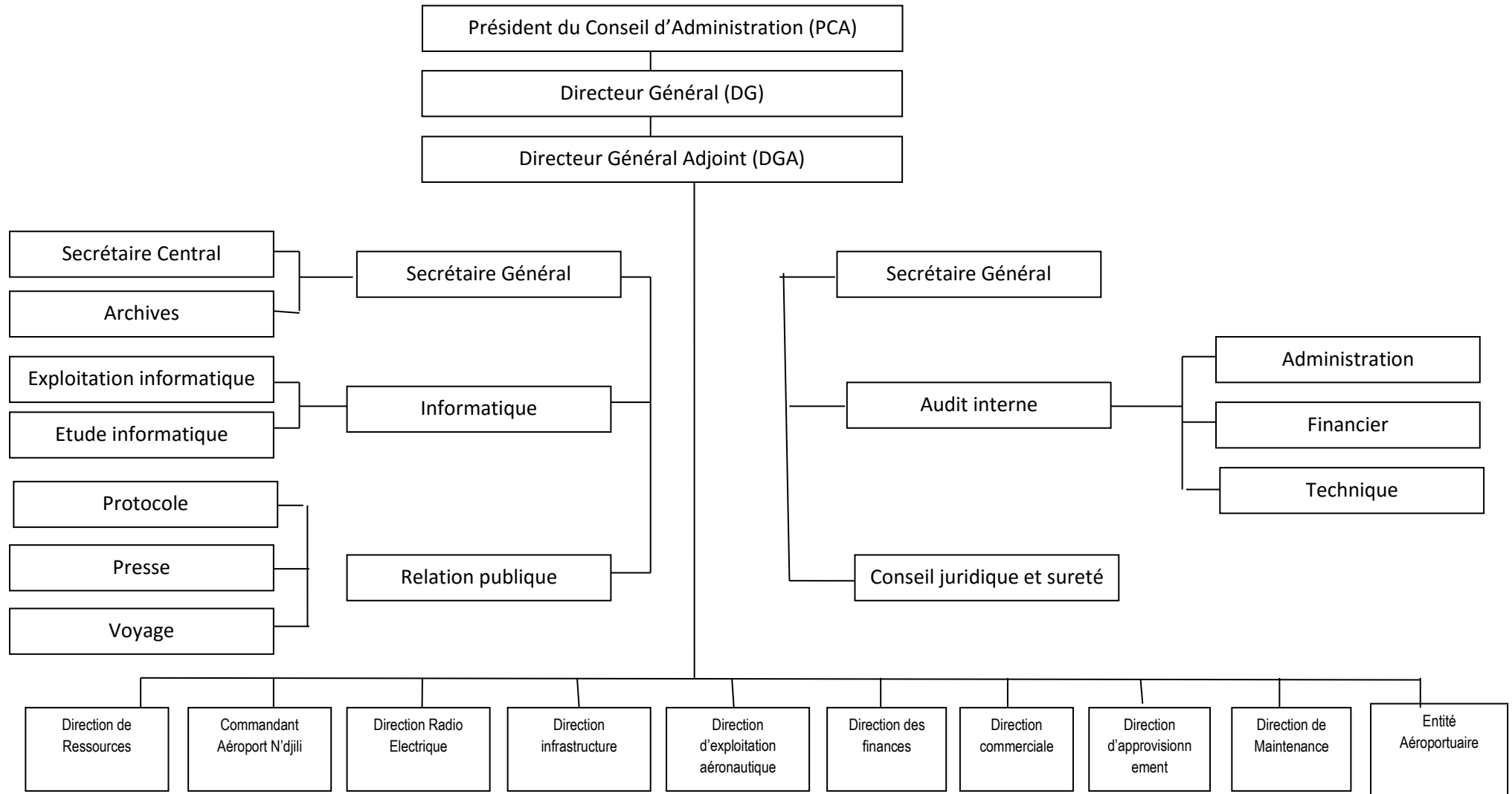
1. Division technique
2. Division circulation aérienne
3. Division météorologique
4. Division moyens généraux
5. Division facilitation ;
6. Division administrative
7. Division commercial
8. Division sûreté et police
9. Division financière
10. Division charroi

#### **II.4. Mode de Gestion de l'aéroport de N'djili.**

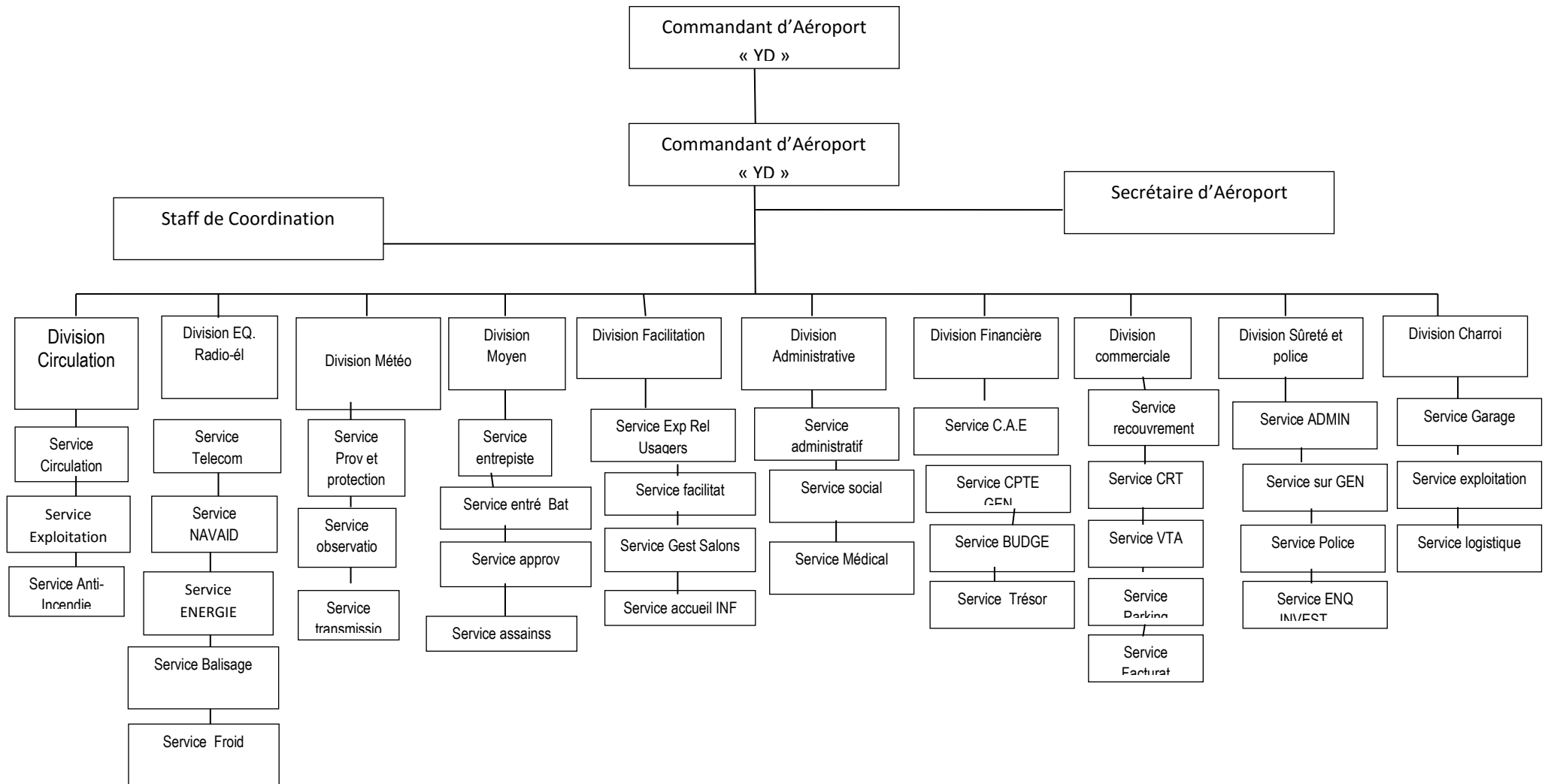
Les différents modes de gestion qui font qu'une entreprise se soit publique, mixte ou privée se rapportent aussi dans le domaine aéroportuaire. Comme nous l'avons dit ci-haut, le mode de gestion de l'aéroport de N'djili est tributaire du régime de gestion avec interventions directe de l'Etat par la RVA qui est l'autorité aéroportuaire et de la gestion de la navigation aérienne en RDC.

Donc, le mode de gestion de l'aéroport international de N'djili est assimilé à un office à vocation générale sous l'intervention directe de l'Etat.

## II.5. ORGANIGRAMME DE LA R.V.A



## II.5.1. Organigramme de l'aéroport international de N'djili



## **II.6. Les missions du gestionnaire de l'aéroport international de N'djili**

### **II.6.1. La Régie de voies aériennes (RVA)**

La RVA qui est le gestionnaire de l'aéroport International de N'djili a pour mission de promouvoir et de mettre en œuvre et d'exploitation des aéroports de la République Démocratique du Congo. Les services de la Régie des Voies Aériennes regroupent l'ensemble des activités qu'elle peut mener en tant que gestionnaire technique et commercial des aéroports de la République Démocratique du Congo à l'exception de celles confiées à d'autres structures.

Elle est chargée notamment :

- De promouvoir et développer tous les aéroports civils nationaux et internationaux de la République Démocratique du Congo ;
- D'assurer la fourniture des services de navigation aérienne et de météorologie aéronautique conformément aux normes et pratiques recommandées par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI en sigle) et de l'organisation Météorologique Mondiale (OMM en sigle) ;
- D'exploiter et d'assurer la maintenance de l'ensemble des aéroports nationaux et internationaux répartis sur le territoire nationale ;
- De gérer les services d'aide à la navigation aérienne terminale et de télécommunication sur tous les aéroports de la République Démocratique du Congo ;
- D'assurer la facturation, la collecte, le recouvrement des redevances aéroportuaires liés aux activités aéroportuaires ;
- D'aménager et de louer des espaces nécessaires pour la fourniture de services aux passagers et au public au sein des



aérogares tels que les commerces, parking, tri-bagages, sûreté, stationnement des avions, etc...

### **II.6.2. Activité commerciales de l'aéroport international de N'djili**

La division commerciale de l'Aéroport international qui intègre toutes les activités de la Direction commerciale de la RVA, dont elle dépend, a comme missions fondamentales de :

- Réussir un développement économique optimal du domaine aéroportuaire :
- Promouvoir une gestion rentable des concessions commerciales ;
- Participer à la définition et à la l'élaboration de la politique commerciale de la RVA en matière de la facturation, recouvrement, stratégie Marketing et aux études de développement des ressources extra aéronautiques ;
- Participer à l'élaboration des instructions et procédures relatives à l'exploitation commerciale des installations aéroportuaires ;
- Initier et mener diverses études relatives à la maximisation des recettes extra aéronautiques ;

Dans le souci d'énoncer les produit extra aéronautique peuvent être cités, les restaurants, bars, cafeterias et services de restaurant, les boutiques, hors taxes ; stationnement des automobiles, location d'automobiles, services d'échange, les zones d'observation de l'aérogare ou les visites organisées de l'aéroport<sup>11</sup>.

### **II.6.3. Trafic à l'Aéroport international de N'djili**

Le trafic aérien congolais est assuré pour l'essentiel, par l'aéroport international de N'djili. Il est important de noter qu'à ce jour la quasi-totalité des vols (Interrégionaux et internationaux) se font à

---

<sup>11</sup> OACI, Manuel sur l'économie de l'Aéroport » doc 9562, deuxième éd.2006, pp.6-3

partir de l'aéroport international de N'djili occupe la première place des aéroports de la RDC.

Une amélioration de la desserte, s'avère prévisible avec l'arrivée de la nouvelle compagnie nationale (congoairways) par le développement dans un premier lien d'un réseau national ensuite régional facilitant d'avantages les liaisons intra africaines et internationales. Une série reformes institutionnelles ont permis d'aménager les capacités de traitement du trafic dans les conditions de sécurité suffisantes, surtout avec la construction de la nouvelle aérogare modulaire.

**Tableau n°1 : Statistiques de trafic aérien de 2013-2016.****RESEAUX CONFONDUS**

ANNEES	MOUVEMENTS			PASSAGERS			FRET (tonnes)			Poste (tonnes)		
	ARR	DEP	TOT	ARR	DEP	TOT	ARR	DEP	TOT	ARR	DEP	TOT
2013	9859	9843	19702	372402	381526	753928	35551,517	40852,149	76403,666	150,305	128,160	278,465
2014	9655	9647	19302	385207	388131	773338	35057,926	37891,143	72949,069	134,786	78,209	212,995
2015	8666	8662	17328	384666	406907	791573	35592,701	35461,413	71054,114	79,341	48,959	128,300
2016	9214	9212	18426	391198	436868	828066	31351,186	36213,99	67565,176	33,826	24,816	58,642
Total	37394	37364	74758	1533473	1613432	3146905	137533,330	150418,695	287972,025	398,258	280,144	678,402

**Source : bureau statistiques Aéroport de N'djili**

Au regard de ce tableau, nous constatons que, l'aéroport à connu pendant la période ci-haut citée un important trafic de passagers et de frets.

Ayant présenté brièvement l'aéroport de N'djili dans ses différents aspects, nous pouvons maintenant aborder le troisième chapitre qui est la sécurité de passager et des frets dabs les vols international de N'djili.

## **CHAPITRE III. LA SECURITE DES PASSAGERS ET FRETS DANS LES VOLS INTERNATIONAL A L'AEROPORT DE N'DJILI**

L'Etude de la Sécurité et la Sureté de l'aéroport de N'djili nécessite non seulement une connaissance approfondie de différentes fonctions qui lui sont assignées, mais aussi une parfaite maîtrise de sa composition afin de pouvoir déjouer le comportement malveillant, parfois planifié des terroristes.

### **III.1. Généralité sur les flux dans l'aéroport**

La personne ou l'objet dangereux empruntent nécessairement les flux de personnes et des biens mis en œuvre dans l'Aéroport. Un flux est un mouvement de personnes ou d'objectifs suivant un parcours bien défini pour se rendre d'un point à un autre. Il existe une grande diversité de flux dans un aéroport : flux de passagers, flux d'avions, flux de bagages, flux de personnels, flux de véhicules de service et autres. Ils peuvent interagir ou non entre eux. Les règles générales de sûreté imposent des contraintes en termes de non mélange de certains flux tout en conservant une certaine facilitation (capacité de traitement, flexibilité du système, confort des passagers).

Les règles principales admises en général des flux sont :

- Pas de mélange de flux au départ ;
- Pas de mélange de flux à l'arrivée ;
- Pas de croisement de flux ;
- Existence de parcours alternatif en cas de situation dégradée ;
- Signalisation correspondant à ces règles.

### **III.1.1. Circulation du personnel de l'aéroport, des compagnies aériennes et des entreprises de service**

A fin d'éviter l'intrusion d'une personne dangereuse se faisant passer pour un membre du personnel de la RVA l'aéroport, compagnies aériennes ou des compagnies, tout le personnel travaillant à l'aéroport international de N'djili doit porter un badge de sûreté pendant la journée quand il est dans une zone réservée ou une zone réservée sûreté. La délivrance d'un badge de sûreté est conditionnée par l'OACI d'une session de sensibilisation à la sûreté. La possession d'un badge de sûreté ne signifie pas que l'on ait le droit de circuler dans toute la zone réservée de l'aéroport qui peut être découpée en plusieurs secteurs géographiques.

### **III.1.2. Circuit pour les passagers et les bagages à mains**

Dans l'aéroport de N'djili le circuit d'un passager suit les étapes nécessaires (selon qu'il est au départ, en correspondance ou à l'arrivée, selon sa nationalité, selon sa destination....).

Nous présentons ici un schéma du circuit de départ et d'arrivée à l'aérogare modulaire où figurent les principaux contrôles auxquels les passagers et les bagages sont soumis en vue de garantir la sûreté dans les terminaux et dans l'aéronef.

## 2. Schéma des circuits au départ et l'arrivée

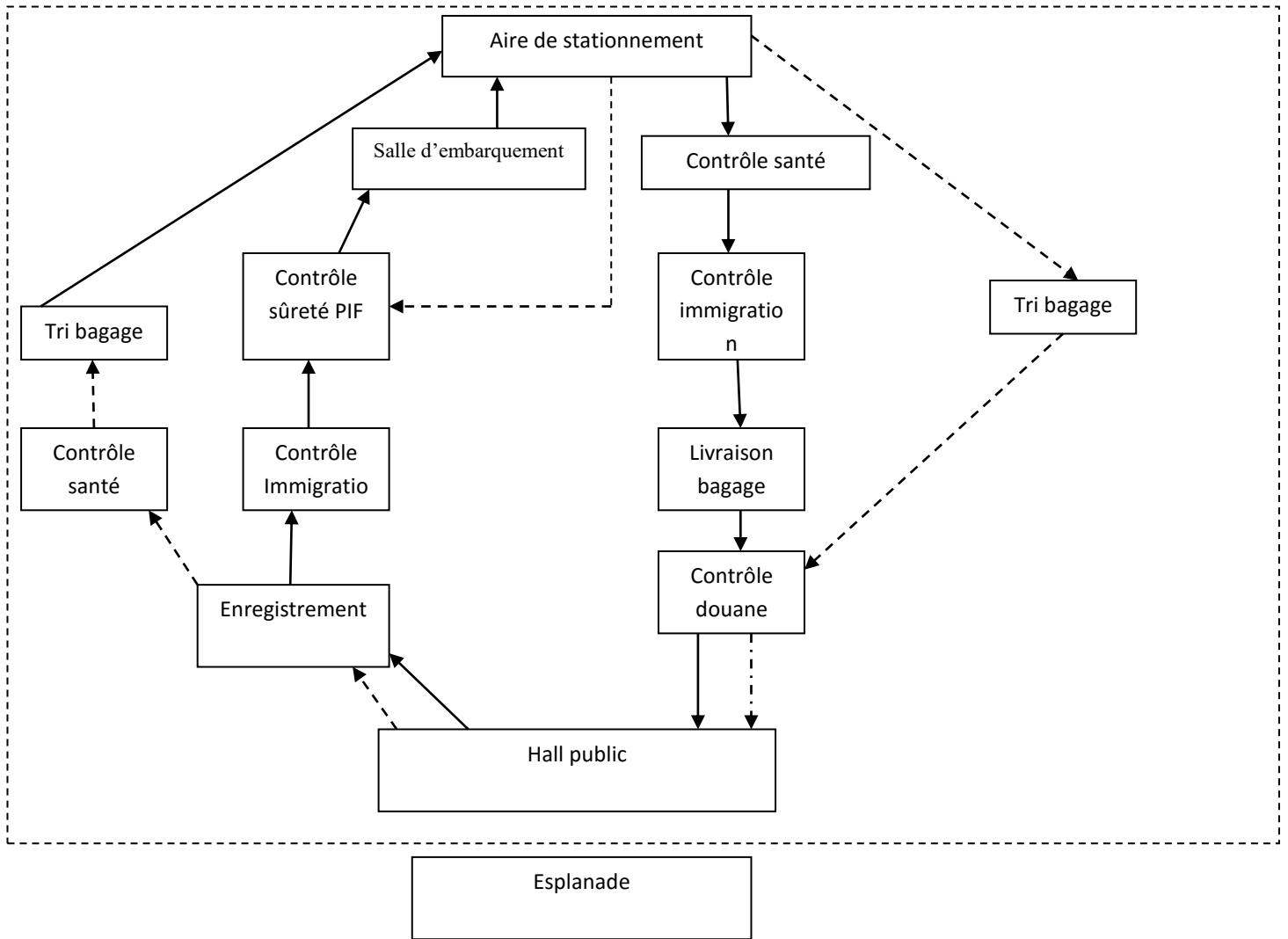


Figure 1. Schéma d'organisation du terminal de passagers

-----> Circuit passagers -----> Circuit bagage -----> Passagers en transit

### **III.2. Description générale de l'inspection-filtrage**

L'inspection filtrage est une opération préventive effectuée dans le but de détecter des articles prohibés. Les moyens mis en œuvre peuvent être fouillés, un ou plusieurs équipements de détection des palpations de sécurité ou une combinaison de ces moyens. Elle a généralement lieu à l'entrée de la zone de sûreté à accès règlement. On y détecte toute substance ou objet pouvant constituer une menace pour la sûreté l'aéroport international de N'djili. 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 neutralisant ou incapacitants interdits en soute, 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.

Si elles ne sont pas convenablement gérées, les mesures de sûreté à l'aéroport de N'djili peut avoir des effets néfastes sur les mouvements des passagers au départ. Pour améliorer la gestion des mesures de sûreté, la Régie des Voies Aériennes (RVA) dispose des policiers de la RVA pour des missions bien définies. Ces missions trouvent leurs origines dans les normes et pratiques recommandées de l'annexe 17 de l'OACI. Document 8973, des plans nationaux de sûreté ou des plans de sûreté des aéroports.

Les personnes en charge du contrôle d'IF sont tenues :

- De réaliser les IF conformément à la réglementation en vigueur de suivre des formations initiales et continues puis des entraînements périodiques ;



- D'appliquer un programme de sûreté et un programme d'assurance qualité.

Le matériel utilisé à l'aéroport de N'djili aujourd'hui pour l'opération des poste d'inspection filtrage est constitué d' :

- Un équipement de contrôle pour les personnes (Portique) ;
- Un magnétomètre ;
- Une cabine de fouille ;
- Une table permettant la fouille manuelle du bagage ;
- Des réceptacles pour recevoir les objets ;
- Un dispositif permettant des condamner l'accès lorsque le poste n'est pas utilisé ;
- Un cahier de consigne ;
- Une main courante ;
- Un poste téléphonique ;
- Une valise de calibrage des équipements ;
- Un équipement de contrôle radioscopique de bagage à main ;
- Une camera.

### **III.3. Procédures de contrôle au PIF**

Tous les passagers et leurs bagages qui utilisent l'aéroport international de N'djili doivent subir l'inspection filtrage. Tout le personnel et tout matériel traversant le poste d'inspection filtrage doivent subir l'inspection filtrage.

### **III.3.1. Les procédures de contrôle des passagers**

Les passagers dès l'entrée à l'aéroport de N'djili sont accueillis par un agent de sûreté ou un policier de la RVA. L'agent vérifie les autorisations d'accès :

- Pour le passager, c'est le document de voyage ;
- Pour le personnel naviguant, c'est la carte de naviguant ou un autre document valide.

Ensuite la personne désirant entrer en zone réservée doit passer par le portique.

On a ainsi les étapes suivantes :

- Le passager se présente au PIF, enlève tout ce qui contient du métal et fait passer son bagage cabine sous le RX ;
- Passer sous le portique ;
- Si le portique sonne, le passager repasse sous le portique ou subit une palpation ou le magnétomètre ;
- Si le portique ne sonne pas, le passager peut subir une palpation aléatoire ou répartir récupérer son bagage cabine ;
- Si l'alarme persiste le passager doit subir une palpation et doit être passé avec magnétomètre ;
- Si l'agent de sûreté note une persistance de l'alarme il fait appel à l'officier de police judiciaire (OPJ) ou à la personne habilitée pour faire une fouille corporelle au passager. Cette fouille se fait en cabine avec l'autorisation de passager ;
- Si on n'arrive pas à lever le doute, le passagers subit palpation et peut récupérer son bagage ;
- Si le passager sous le portique n'engendre pas une alarme, le passager peut subir une palpation aléatoire ;

- Les passagers récupèrent leurs bagages cabines, les bagages cabine sont passés sous le RX. En cas de doute (objet opaque ou difficile à identifier par exemple), le policier de la RVA peut demander l'ouverture du bagage qui va être fouillé avec l'autorisation de leur propriétaire.

Les objets interdits en cabine doivent faire l'objet de consignes locales. Les contrôles doivent continuer même après la découverte d'article ou d'objets prohibés, d'autres objets pouvant être dissimulés. Les bagages peuvent subir une fouille aléatoire.

Ensuite, les passagers sont connus dans la salle d'embarquement. Lorsqu'un passager refuse de se soumettre au contrôle, il faut :

- Signaler la personne aux services de police ;
- Avertir le commandant de bord ;
- Refuser l'embarquement au passager ;
- Retirer les bagages de soute du passager.

### **III.3.2. Les procédures d'inspection filtrage des Frets**

Les agents de sûreté doivent appliquer les règles suivantes au bagage cabine lorsque des équipements de détection sont utilisés. Or à l'aéroport international de N'djili les moyens de détection sont insuffisants ; D'où :

- Le contrôle du fret palettisé est quasiment irréalisable à grande échelle ;
- L'entreposage ne doit être utilisé qu'en dernier recours ;
- Nécessite des solutions adaptées.

Puis que le fret est défini comme étant toutes expéditions de marchandises ou de documents ; cela nécessite :

Une lettre de transport aérien :

- C'est le contrat de transport entre le client, le transitaire et la compagnie aérienne ;
- C'est le document qui porte mention de la sécurisation ;
- C'est le billet d'avion de la marchandise.

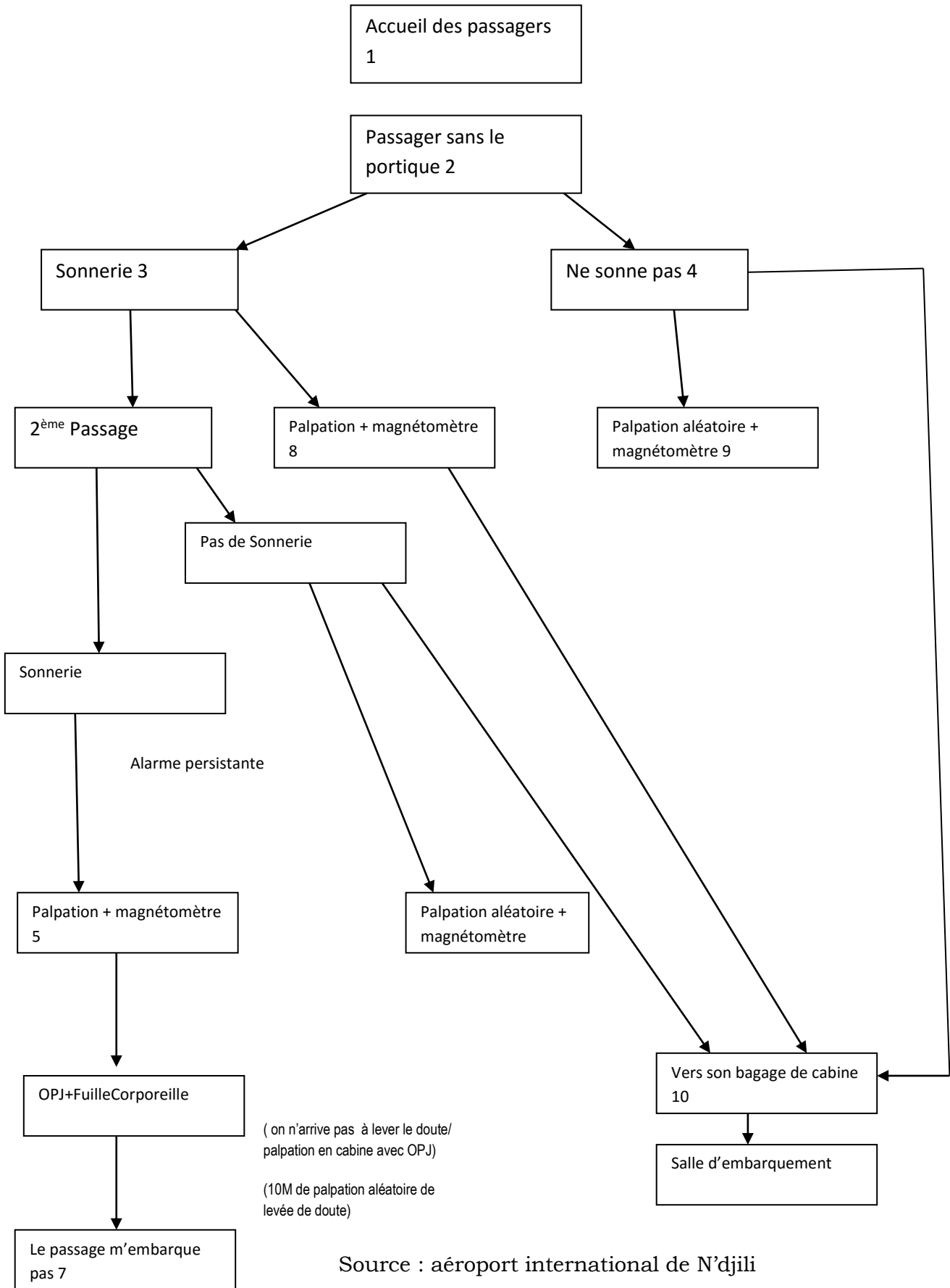
Ainsi le fret est caractérisées par :

- Une grande diversité de taille et forme des expéditions ;
- Une grande diversité de contenus ;
- Le chargement a la fois sur des vols commerciaux et des vols Cargo.

Par ailleurs, l'alerte ou l'appel aux services de police doit être effectuée lorsque :

- Les agents de sûreté découvrent une arme, un engin explosif improvisé ;
- Un agent de sûreté est agressé ;
- Un passager tente de passer en force au niveau du PIF ;
- Lorsqu'un passager trouble l'ordre public en salle d'embarquement.

**Figure2. La procédure d'inspection filtrage**



### **III.4. Les différents systèmes d'inspections-filtrage**

L'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages a main les a conduits à mettre au point trois principaux systèmes communément dénommés systèmes d'inspections filtrage à la porte d'embarquement, à l'entrée de la salle d'attente et à l'entrée du hall.

#### **III.4.1. Principes généraux**

Quelque soit le système utilisé, il doit comporter les éléments indispensables pour empêcher l'introduction d'armes à feu ou d'armes blanches ainsi que des engins dangereux à bord des aéronefs et pour permettre de découvrir un agresseur en puissance avant qu'il monte à bord. L'un de ses éléments de base consiste à pouvoir bénéficier de l'assistance d'agents des forces de l'ordre à chaque poste d'inspection/filtrage.

Ces agents devraient être armés de façon à pouvoir répondre immédiatement et efficacement aux activités criminelles faisant intervenir des armes. Ils devront être affectés à un endroit d'où ils pourront surveiller chaque poste d'inspection/filtrage. Si des dispositions dans ce sens ne peuvent être prises, un agent devra pouvoir intervenir rapidement à chaque PIF si l'on a besoin de son aide. L'Etat établit le délai d'intervention considéré comme suffisant pour toutes les circonstances ; compte tenu du volume des opérations IF ; du niveau de la menace, et de la configuration de l'aéroport et de l'aérogare de passagers.

Il faut veiller à ce qu'il n'y ait aucune possibilité de mélange ni de contact au départ ou à l'arrivée entre les passagers ayant été soumis à un contrôle de sûreté et les personnes non soumises à un tel contrôle, après le passage des points de filtrages de sûreté à

l'aéroport ; s'il y a mélange ou contact, les passagers en cause, ainsi que leurs bagages de cabine, seront soumis à un nouveau filtrage avant d'embarquer dans un aéronef.

En plus du personnel mentionné ci-dessus, le système d'inspection filtrage devrait également comprendre des appareils spécialisés. La fouille manuelle de passagers et des leurs bagages à main est certes efficace mais elle est relativement lente et exige du personnel dûment formés et qualifiés. L'emploi de détecteurs d'objets métalliques et d'appareils de radioscopie améliorera cependant, l'efficacité de l'inspection/filtrage et, partant l'acheminement des passagers. Il est important de fouiller manuellement les articles qui ne passent pas à l'examen électronique de façon satisfaisante.

Les trois principaux systèmes d'inspection/filtrage, ainsi que leurs avantages et inconvénients respectifs sont décrits ci-après.

#### **III.4.1.1. Inspection/filtrage à la porte d'embarquement**

L'inspection/filtrage est effectué immédiatement avant l'embarquement à un poste de contrôle situé aux portes d'embarquement qui conduisent à l'aéronef. La porte peut donner sur une passerelle qui est directement reliée à l'aéronef ou bien sur une aire de trafic permettant d'y accéder. L'inspection/filtrage a lieu au moment où l'embarquement des passagers commence et lorsque la porte qui conduit à l'aéronef est ouverte. Le personnel et l'équipement disponibles sur place dans les meilleurs délais (c'est-à-dire de manière à ne pas retarder le vol). Les agents de sécurité n'occuperont le poste de contrôle qu'au moment où il faut procéder à l'inspection/filtrage.

### **III.4.1.2. Inspection/filtrage à l'entrée de la salle d'attente**

L'inspection/filtrage est effectuée à l'entrée d'une zone conçue spécialement pour faire attendre les passagers avant qu'ils embarquent. La Zone est protégée par des murs ou barrières appropriés et sous ces points d'accès sont contrôles. La salle peut être également un véhicule conçu, spécialement pour transporter les passagers vers un aéronef éloigné. La porte qui conduit à l'aire du trafic reste verrouillée jusqu'au moment de l'embarquement proprement dit (la totalité ou la plupart des passagers et de leurs bagages a main auront alors été inspectés/filtrés). Pour que l'isolement soit efficace, la salle d'attente doit être gardée lorsqu'elle n'est pas utilisée. Si elle ne l'est pas elle doit être fouillée avant d'être utilisée pour s'assurer que des armes ou des engins dangereux n'y ont pas été introduit par un agresseur en puissance ou un complice pour être utilisés ultérieurement. Il ne faudra pas mettre en œuvre autant de personnels et d'appareils par ce que dans ce cas l'inspection/filtrage pourra se faire plus lentement. Les agents de sûreté n'occuperont le poste de contrôle qu'au moment où il faut procéder à l'inspection.

### **III.4.1.3. Inspection/filtrage à l'entrée d'un hall**

L'inspection/filtrage s'effectue à l'entrée d'un hall qui comprend plusieurs portes d'embarquement.

Tous ces points d'accès doivent être contrôlés pour maintenir la stérilité des lieux. Après qu'une inspection complète effectuée en début de journée confirme que le hall est bien stérile, le hall lorsqu'il n'est pas utilisé. Toutefois, étant donné qu'en général les halls stériles sont utilisés dans interruption, ou du moins tant que l'aérogare de passagers est ouverte et accessible au public, il n'est pas



nécessaire que les inspections. Soient fréquentes. L'inspection/filtrage se fait simultanément pour plusieurs vols à la fois. Il faudra peut être plus de personnels et d'appareil qu'aux postes de contrôle d'une seule porte ou d'une salle d'attente en raison du nombre plus élevé de passagers à acheminer.

Cependant, étant donné qu'un seule poste de contrôle est utilisé pour plusieurs portes d'embarquements, cette méthode permet une meilleure utilisation des ressources en personnels et en équipements, avec un avantage économique considérable. Des mesure de la sécurité des passagers et des frets à l'aéroport de N'djili généralité sur la sécurité.

La sécurité c'est la situation de celui ou de ce qui est à l'abri des risque (agressions, accidents, atteintes matérielles). C'est aussi la prévention de tels risque, les mesures et les moyens de protection tendant à prévenir la réalisation de ces risques. C'est l'ensemble de précaution encombrant 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 renvoie à une législation ainsi qu'au domaine de la prévention des secours contre les défaillantes 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 ménagement des intervalles suffisants entre deux appareils, et de veiller au bon fonctionnement des moyens des navigations radioélectrique. 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.

Organisations des vols internationaux à l'aéroport de N'djili cas de la compagnie Air France (AFR)

Jours	Compagnies	Heure	Destination	Observation
Lundi	-	-	-	Ici nous avons observez que dans la compagnie Air France (AFR) il y a de jours régulier tels que le mardi, le jeudi et le dimanche il y a les heures presque fixés au départ et aux arrivées. Maintenant pour l'arrive les heures est presque les après midi de 16h à 17h et pour le départ de 19 à 21h parmi les jours cité, le jeudi les vols fait une transit à Luanda après Kinshasa tous les vols part a paris.
Mardi	AIR France	Heur d'arrivé de vol 16 : 30 a 17h et l'heure départ : 20 à 21 heure	(LFPG) Paris	
Mercredi	-	-	-	
Jeudi	Air France	16 à 17 et départ 19 à 20h	(LFPG) paris Luanda Kinshasa	
Vendredi	-	-	-	
Samedi	-	-	-	
Dimanche	Air France	16h à 17h Départ 20h à 21h	Paris Kinshasa	

Remarque : Les constant que nous avons fait ici, est de même destination mais plusieurs immatriculation et plusieurs type de vols.

### III.2.1. Système de gestion de la sécurité à l'aéroport de N'djili

L'expression gestion de la sécurité exprime l'idée qu'il s'agit d'un processus visant la gestion de la sécurité qui n'est pas limitée aux sphères de compétence des différents services et qui, de ce fait, répond aux préoccupations de sécurité dans une perspective plus larges et intégrée.

Supervision de la sécurité :

- Fonction par laquelle un Etat assure : La mise en œuvre effective des dispositions relatives à la sécurité aérienne contenues dans :
  - Les normes des Annexes ;
  - Les documents connexes, et ;
  - Les procédures pour les services de la navigation aériennes.
- Moyen par lequel un Etat contractant s'assurer que l'industrie de l'aviation civile procure un niveau de sécurité au moins égal à celui requis par les règlements de l'Etat et définis par les Annexes à la convention de Chicago et des documents connexes.

### **III.2.2. Condition générales**

Les conditions générales dans la partie intéressée devra respecter les règles imposées par le système de gestion aéroportuaire mises en place par l'aéroport international de N'djili dans le cas de son activité en Zone Sécurité à Accès Réglementé (ZSAR). L'attention de la partie intéressée est attirée sur le fait qu'en cas de conditions météorologiques défavorables :

- Prévision d'orages ou de vents violents ;
- Limite de visibilité inférieure à 1000m ou la visibilité verticale est inférieure à 250 fut ;
- Présence de brouillards..., conditions appelées « LVP », l'accès en zone Sécurité à Accès Réglementé pourra être refusé. Il est interdit de fumer et d'utiliser un téléphone GSM à proximité des avions, des véhicules transportant du carburant et des dépôts de carburant. La justification de la présence de toute personne se trouvant en tout point quelconque des aires peut toujours être exigée. L'Aviation civile pourra à tout moment demander l'éloignement

des matériels et personnels à une distance dite de Sécurité pour permettre l'évolution des aéronefs.

- Signalement de dysfonctionnement, d'incident ou d'accident
  - Tout dysfonctionnement doit être signalé au référent de la plate-forme ;
  - Le responsable travaux de l'entreprise devra prendre toutes les dispositions requises en cas d'incident ou d'accident et en informer immédiatement le responsable travaux de la plate-forme et le service sécurité (SSLIA-pompiers de l'aéroport RVA)
- Circulation des personnes
  - Le port de vêtement retro réfléchissant haute visibilité est obligatoire ;
  - Il est interdit de circuler dans l'aires d'une passerelle en mouvement ;
  - Les pistes et taxiways sont interdits aux piétons. La circulation piétonne des passagers ne doit pas être gênée par des véhicules ou matériels. Il ne doit pas se trouver d'outils sur leur trajet et leur cheminement doit être sécurisé. Le personnel encadrant les passagers doivent toujours pouvoir garder le contact visuel avec eux.
- Circulation des véhicules
  - Respecter les règles de circulation en ZSAR et en zone publique décrites dans préfectoral de police. Les règles du code de la route sont applicables à l'aéroport de N'djili, en outre la vitesse est limitée à 30Km/h sur les aires de trafic et de manoeuvre ;
  - Il est aussi notamment soumis à l'utilisation obligatoire de gyrophares sur tous les véhicules et de boudriers rétro réfléchissants pour les personnels ;

- L'attention des conducteurs de véhicules ou engins sera toujours portée vers les piétons (dont les passagers) à qui la priorité doit être laissée, ainsi que vers le zone de stationnement des aéronefs et vers les aérogares à proximité desquelles la circulation de véhicules et de piétons peut intense ;
  - La priorité doit toujours être laissées aux véhicules de secours, ambulances ou pompiers, que ceux-ci circulent sur la route de ceinture ou sur les aires de stationnement des avions ;
  - Aucune obstruction visuelle ne doit être générée entre le placeur avion et l'avion arrivant ou qui le parking ;
  - Il est interdit de couper la trajectoire d'un aéronef en mouvement et gêner sa manœuvre.
- Assurance

Lors du dépôt de la demande d'autorisation permanente ou temporaire de circulation de véhicule en Zone sûreté à Accès réglementé, le signataires de la demande doit déclarer être propriétaire ou exploitant du véhicule désigné et être assuré pour tous les dommages tant corporels que matériels occasionnés aux tiers dans une zone non ouverte à la circulation publique, soit par son véhicule, soit par les usagers de ce véhicule, ces dommages pouvant notamment résulter d'une collision avec un aéronef et de l'incendie du carburant contenu dans cet aéronef.

- Intervention de travaux en Zone sûreté Accès réglementé.

### **Généralités**

Dans le cas de travaux, la partie intéressée prendra en compte les conditions météorologiques défavorables et ne pourra se prévaloir d'aucune indemnité. D'autre par, il est précisé que la priorité

sera donnée à l'activité commerciale et que la partie intéressée devra adapter son activité en conséquences. Un protocole relatif aux changements et travaux sur l'air de mouvement d'un aérodrome est fourni en annexe dans le but d'établir une déclaration d'intention de travaux qui est obligatoire sur l'aéroport. Elle doit être établie entre l'entrepreneur et le M.O ou avec l'Aéroport et sera soumise à l'approbation du service de Navigation aérienne. Le Service de la Sécurité de la Circulation aérienne sera destinataire de la déclaration d'intention de travaux, mais à titre d'information.

En plus de la DIT, une évaluation d'impact sur la sécurité Aéroportuaire (EISA) doit être réalisée par le représentants de l'exploitant en fonction des renseignements donnés par les entreprises pour analyser les risques et les conséquences des travaux sur l'exploitation aéroportuaire de la plate-forme référence réglementaire : Art 12 de l'arrêté du 19 avril 2011 relatif au système de gestion de la sécurité aéroportuaire. Aucun encombrement des Voies (piste, taxiways, voie de circulation le long des bâtiments en zone réservée, et chemin de ronde) n'est autorisé pour éviter tout risque d'accident. Il est interdit de laisser sans surveillances quelque objet ou matériel que ce soit en dehors d'emplacements prévus à cet effet. Il sera toujours tenu compte du danger inhérent à la mise en route et au mouvement des aéronefs à proximité des chantiers ou des zones de circulation des engins, véhicules ou intervenants des entreprises.

## **2. Autres notions importantes à ne pas négliger sur un chantier**

Une réunion sera organisée, dès la notification des marchés, entre les entreprises, le mandataire et les services de l'Aviation Civile, basés sur l'aéroport, afin de définir le planning précis des travaux, les créneaux horaires et les contraintes liées à l'exploitation de l'aérodrome.

L'entrepreneur devra assurer la propreté du chantier pour lutter contre les objets étrangers appelés FOD (Foreign Object Detected) sur l'aire de mouvement des avions (Air de mouvement = piste, parking commercial) imposé par l'arrêté du 06 mars 2008 relatif aux inspections de l'air de mouvement sur un aérodrome et imposé par le protocole d'accord SNA/Aéroport relatif à la mise en œuvre de l'inspection de l'air de mouvement en date du 1 novembre 2009. Il s'assurera donc que toutes les dispositions sont prises pour supprimer tout risque d'envol ou d'ingestion :

- Déchet légers (papiers, cartons, emballages en matière plastique ;
- Matériaux, pierres, sable, gravillons.... ;
- Pièces métalliques ou plastiques peuvent également être aspirés ou soufflés ;
- Enduits ; laitance.... Peuvent endommager ces pneumatiques des aéronefs susceptibles d'endommager gravement les réacteurs ou les hélices. Ils peuvent être propulsés à plusieurs centaines de mètres par les réacteurs.
- Autres dangers :
  - Les déchets alimentaires attirent les oiseaux qui sont dangereux pour les aéronefs, il y a un risque important de collision avec un oiseau ou d'ingestion ;

- Les déchets alimentaires devront être enfermés dans les sacs placés hors de portée des oiseaux ou autres nuisibles et devront être évacués du chantier à la fin de chaque intervention ;
- Attention au souffle des avions et aux émissions de fumée ou poussières.

Consignes chantiers :

- En cas d'avis de vents violent, les matériels devront être arrivés ou lestés ;
- Pas de dépôts de matériels, matériaux, ni de stationnement de véhicules encombrant les accès de l'aéroport ;
- Si nécessaire les zones empruntées devront être balayée après le passage des camions, véhicules ou engins. Les employés doivent rester dans la zone balisée ;
- Compte tenu des impératifs aéronautiques ; sur la piste, le taxiway central, l'extrémité nord du taxiway sud, en sortie du parking commercial, les travaux peuvent être exécutés de nuit.

Il faut souligner que tout ça c'est pour la sécurité de piste et des aéronefs au tarmac afin d'assurer la sécurité d'atterrissage et de décollage d'un aéronef au profit de passe.

### **III.2.3. Les services aéronautiques qui assurent la sécurité de passagers et des frets à l'aéroport international de N'djili.**

Pour assurer la sécurité des passagers et Fret à l'aéroport international de N'djili, il y a des services qui se chargent du bon fonctionnement opération ; ces services sont entre autres :



### **III.2.3.1. Le service de la circulation aérienne**

Le service du contrôle de la circulation aérienne a pour mission de coordonner l'exécution des activités de la circulation aérienne au niveau de l'aéroport, donc assurer la gestion du tarmac. Cette service dispose des organes de contrôle et de guidage des instruments au tarmac et des aides à la navigation les services à pour mission de :

- Veiller au bon fonctionnement de la tour de contrôle ;
- Vérifier l'application du plan de stationnement et de sécurité de l'aéroport ;
- Contrôler l'application intégrale et participe à la conception des procédures d'approche et participer à la conception des procédures d'approche et décollages.

## CONCLUSION GENERALE

A la fin de notre travail de recherche sur la sécurité de passagers et frets dans les vols internationaux, précisément dans l'aéroport international de N'djili à Kinshasa en RDC, nous avons constaté qu'un effort sérieux de renforcement de sécurité et sûreté au sein de l'Aéroport de N'djili.

Pour ce faire, nous avons scindé cette étude en trois parties dont :

- ✓ La première partie traite des considérations générales. Ici il a été question de définir les termes clés qui forment le sujet de notre sujet ;
- ✓ Le deuxième chapitre lui, présente le site de notre étude ;
- ✓ Le troisième et le dernier décrit les mesures de sécurité des personnes et leurs biens dans les vols internationaux dans l'aéroport international de Ndjili.

Ainsi, pour bien mener cette étude, nous avons fait recours aux méthodes analytique et descriptive appuyées par les techniques documentaires, d'observation et d'interview. Les résultats issus de nos investigations se présentent de la manière suivante :

Les passagers qui entrent dans une aérogare pour y prendre un avion, doivent passer à plusieurs opérations, de contrôle.

En sommes, nous souhaitons la modernisation de l'aéroport pour assurer la sécurité aux passagers et aux frets enfin d'augmenter la rentabilité et la sécurité.

## BIBLIOGRAPHIES

### I. OUVRAGE

1. CAMBOURNA C.P., *Dictionnaire du transport aérien*, Paris, 1993
2. DACHARRY, M, *Géographie du transport aérien*, (Sc), (Sl) Sd)
3. BELOTTI, J., *L'économie du transport aérien*, ITA, Paris, 1976
4. ENAC, *Constitution d'un aéroport*. Toulouse, 1997
5. LOCHARD, J., *Comprendre la gestion*, éd. Pierre du Bois, Paris, 2003
7. PAVAUX, J., *L'économie du transport aérien : la concurrence impraticable*, éd. Economie, Paris, 1984.
9. MACO, G., *Guide de l'élaboration d'un projet de recherche scientifique*, PUF, Bruxelles, 1991

### II. NOTES DE COURS

1. OMATETE N'DJUSUKU, *Notes de cours d'initiation à la recherche scientifique*, G2 STR. ISS/Kinshasa 2016.
2. ILABI LOFO, *Notes de sécurité de transport*, G1 STR, ISS/Kinshasa, 2015-2016 inédits.
3. ILABI, L. *Notes de Technologie de transport et signalisation*, G2 STR, ISS/Kinshasa, 2015-2016, inédites.

### III. REVUES ET DICTIONNAIRE

1. « manuel sur l'économie des aéroports », Doc 9082 deuxième, éd. 2006.
2. Manuelle sur l'économie des aéroports, éd. Amard Colin, Paris, 2004
3. Manuel politique générale des aéroports 2<sup>ème</sup> édition, Paris, 1984
4. Archives de l'aéroport international de N'djili
5. Archives de l'OACI
6. Conventions de Chicago relative à l'organisation de l'aviation civile internationale, annexe 14
7. Dictionnaire Hachatte, Paris, 2003.
8. Dictionnaire, Larousse universel, paris 2010
9. OACI, « Manuel sur l'économie des aéroports », Doc 9562, deuxième éd, 2006
10. OACI, Annexe 14n 8<sup>ème</sup> édition.
11. Rapport annuel de l'Hôtel de Ville, exercice 2015
12. Rapport annuel de la RVA, exercice 2008
13. ROLAND OHAERI, « Comment les aéroport Africains peuvent-ils conduire la reprise du trafic et en tirer profit », Africa Journal et Aviation développement, february-march 2010, aviation and Allicol business journal

## TABLES DES MATIERES

EPIGRAPHE .....	i
DEDICACE .....	ii
REMERCIEMENTS .....	iii
INTRODUCTION .....	1
01. Choix et intérêt du sujet.....	1
0.1.1. Intérêt du sujet .....	1
0.2. Problématique.....	1
0.3. Hypothèse.....	2
0.4. Délimitation du sujet.....	3
0.4.1. Dans le temps .....	3
0.4.2. Dans l'espace.....	3
0.5. Méthode et technique utilisées.....	3
0.5.1. Méthode.....	3
0.5.2. Techniques utilisées.....	4
0.6. Difficultés rencontrées .....	5
0.7. Subdivision du travail.....	5
CHAPITRE I : CONSIDERATION GENERALES .....	6
I.1. Sécurité .....	6
1.1.1. Définition .....	6
1.1.2. Types de sécurité.....	7
1.2. Passagers.....	7
1.3. Fret .....	8
1.4. Vols internationaux.....	9
1.5. Aéroport .....	9
1.5.1. Définition .....	9
1.5.2. Aéroport international .....	10
1.6. N'djili.....	10
1.7. Kinshasa.....	11
1.7.1. Présentation.....	11
1.7.2. Spécificités physiques, humaines et économiques .....	11

CHAPITRE II. PRESENTATION DE L'AEROPORT INTERNATIONALE DE N'DJILI.....	14
II.1. Historique .....	14
II.2. Coordonnées géographiques .....	16
II. Structure fonctionnelles de l'aéroport international de N'djili.....	16
II.4. Mode de Gestion de l'aéroport de N'djili.....	1
II.5. ORGANIGRAMME DE LA R.V.A.....	1
II.5.1. Organigramme de l'aéroport international de N'djili .....	1
II.6. Les missions du gestionnaire de l'aéroport international de N'djili.....	1
II.6.1. La Régie de voies aériennes (RVA) .....	1
II.6.2. Activité commerciales de l'aéroport international de N'djili .....	2
II.6.3. Trafic à l'Aéroport international de N'djili .....	2
CHAPITRE III. LA SECURITE DES PASSAGERS ET FRETS DANS LES VOLS INTERNATIONAL A L'AEROPORT DE N'DJILI.....	2
III.1. Généralité sur les flux dans l'aéroport.....	2
III.1.1. Circulation du personnel de l'aéroport, des compagnies aériennes et des entreprises de service.....	3
III.1.2. Circuit pour les passagers et les bagages à mains.....	3
III.2. Description générale de l'inspection-filtrage .....	5
III.3. Procédures de contrôle au PIF .....	6
III.3.1. Les procédures de contrôle des passagers .....	7
III.3.2. Les procédures d'inspection filtrage des Frets.....	8
III.4. Les différents systèmes d'inspections-filtrage .....	11
III.4.1. Principes généraux.....	11
III.4.1.1. Inspection/filtrage à la porte d'embarquement .....	12
III.4.1.2. Inspection/filtrage à l'entrée de la salle d'attente.....	13
III.2.1. Système de gestion de la sécurité à l'aéroport de N'djili.....	15
III.2.2. Condition générales .....	16
III.2.3. Les services aéronautiques qui assure la sécurité de passagers et des frets à l'aéroport international de N'djili. ....	21
CONCLUSION GENERALE .....	23
BIBIOPHIES.....	24
TABLES DES MATIERES .....	26

