



AGENCE POUR LA SECURITE  
DE LA NAVIGATION AERIE  
EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR



# RAPPORT ANUEL **2018**

*Les routes du ciel, notre métier*



# SOMMAIRE

---

**Le Mot du Directeur Général**

**Présentation de l'ASECNA**

**Résolution des Instances statutaires**

**Coopération**

**Statistiques aériennes**

**Exploitation : activités et performances**

**Maintenance**

**Le contrôle en vol**

**Planification stratégique et exécution des projets**

**Finances**

**Ressources Humaines**

**SMI**

**Activités Aéronautiques Nationales**

**Annexes**



## Le Mot du Directeur Général

Je me réjouis, de constater que l'exercice 2018 a confirmé que les mesures fortes que j'ai initiées au début de mon mandat, ont abouti au redressement économique et financier de l'ASECNA et positivement transformé son mode de fonctionnement.

Grâce à ces mesures, l'Agence dispose, à présent, d'un organigramme plus équilibré et plus apte à garantir l'atteinte des objectifs fixés par les Instances statutaires de l'Agence, la trésorerie de l'Agence se porte mieux, les arriérés de paiement des prestataires ont été résorbés, la facturation a gagné en efficacité et le recouvrement a été rendu plus performant. Le retour aux ratios de cadrage financier fixés par les Instances Statutaires est amorcé avec une tendance baissière remarquable.

L'effet concluant de ces mesures a été le regain de confiance des Etats membres en leur outil communautaire ainsi que celui des partenaires financiers qui acceptent, à nouveau, de financer les importants projets d'investissement dans le cadre du Plan de Services et Equipements (PSE) 2018 – 2022.

Au plan opérationnel, l'ASECNA a enregistré en 2018, une baisse très significative de 65% des quasi abordages ou airprox, l'indicateur de référence en matière de sécurité de navigation aérienne. Cette performance remarquable est en partie due à la mise en œuvre du guidage radar et au renforcement de l'encadrement de proximité.

La dynamique de performance est, en outre, confirmée, par la certification suivant la nouvelle norme ISO 9001 : 2015 de l'ensemble des activités communautaires pour la période de 30 avril 2018 au 29 avril 2021.

Avec un contexte aussi favorable, de grands chantiers continentaux et mondiaux sont en cours de mise en œuvre, pour mieux positionner l'agence dans la perspective du Ciel unique pour l'Afrique prévu dans l'agenda 2032 de l'Union Africaine.

Il en est ainsi du programme SBAS conclu avec la Commission de l'union européenne. Devant être opérationnel en 2022, ledit programme fournira les services fondés sur le programme européen EGNOS, et permettra de renforcer les opérations de navigation (PBN, navigation fondée sur les performances) et de surveillance (ADS-B, Automatic Dependent Surveillance - Broadcast). En outre, le re-engineering du réseau AFISNET sera très prochainement lancé. Sa réalisation permettra de mettre à niveau notre système et d'assurer son interopérabilité avec ceux des voisins ainsi que les échanges de données. Enfin, le partenariat avec la société allemande AIREON pour la mise en œuvre de l'ADS B par satellite, renforcera la surveillance sur l'ensemble de nos espaces aériens et garantira la pérennisation du guidage radar à l'Agence, qui est l'une des conditions essentielles projet du Ciel unique pour l'Afrique.

En guise de soutien à ces initiatives, j'ai mis en place une Délégation auprès de la Commission de l'Union Africaine qui a pour missions de mettre en exergue les projets phares de l'Agence et d'impulser la rayonnement africain et international de l'ASECNA.

Je voudrais, pour finir, remercier, à nouveau, les Instances Statutaires de l'ASECNA pour leur confiance et leur appui sans cesse renouvelés, ainsi que l'ensemble du personnel qui, à l'occasion de la mise en œuvre parfois douloureuse des réformes que j'ai engagées depuis le début de mon mandat, a consenti d'énormes sacrifices pour participer au redressement de l'institution communautaire qu'il y a lieu de saluer et d'encourager à leur juste mesure.







## *L'ASECNA, un exemple de coopération interafricaine et malgache*

L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) a été créée à Saint-Louis du Sénégal le 12 décembre 1959. L'Agence est chargée de la conception, de la réalisation et de la gestion des réalisations et services ayant pour objet la transmission des messages techniques et de trafic, le guidage des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique, aussi bien pour la circulation en route que pour l'approche et l'atterrissage sur les aérodromes secondaires.

Établissement public à caractère international, elle rassemble 18 Etats membres dont 15 Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre, Madagascar, les Comores et la France.



### **Mission**

Régie par la Convention de Dakar révisée, adoptée à Ouagadougou au Burkina Faso et signée à Libreville au Gabon le 28 avril 2010, l'ASECNA exerce à titre principal les activités communautaires prévues en son Article 2 et, à titre subsidiaire, gère les activités dites nationales au bénéfice des Etats membres pris individuellement (Articles 10 et 12).



### Les activités communautaires

L'Agence a la charge d'un espace aérien de 16 100 000 km<sup>2</sup> (1,5 fois la superficie de l'Europe) couvert par cinq centres d'information en vol (FIR) (Antananarivo, Brazzaville, Dakar Océanique et Terrestre, Niamey, N'Djamena).

Elle y 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.

Elle assure les aides terminales sur les 28 aéroports principaux (classés Article 2) des 17 Etats membres

du continent, c'est-à-dire le contrôle d'aérodrome, 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 ainsi que les services de sécurité incendie.

Elle a en charge à ce titre, la maintenance de l'ensemble des installations nécessaires à la mise en œuvre de ces différentes prestations (mais non des pistes).

Pour le contrôle en vol périodique des aides radioélectriques en route et des aides à l'atterrissage, l'ASECNA dispose d'un ATR 42 équipé d'un banc de calibration à la pointe de la technologie.



## Les activités nationales

Au titre des contrats de délégation de gestion des Activités Aéronautiques Nationale (AAN) conformément à l'Article 10 de la Convention de Dakar, l'Agence peut se voir confier :

- ▣ par chacun des Etats membres : les services et installations aéroportuaires, de navigation aérienne, de lutte contre l'incendie et de météorologie aéronautique pour les aérodromes où ces missions ne sont pas prévues ;
- ▣ par les états non-membres : les services et installations aéroportuaires, de navigation aérienne, de lutte contre l'incendie et de météorologie aéronautique.

Ainsi, l'ASECNA a assuré en 2017, la gestion des Activités Aéronautiques Nationales de neuf Etats membres (Bénin, Burkina, Centrafrique, Gabon, Guinée Equatoriale, Mali, Niger, Sénégal et Tchad)

qui ont signé des contrats de délégation de gestion des AAN avec elle.

Quant aux missions d'ingénierie, qui lui sont confiées par les Etats membres, l'Agence en assure l'exécution avec le concours de ses directions spécialisées.

## Autres activités

L'Agence est aussi chargée de la gestion d'écoles de formation pour les besoins de l'aviation civile. Elle peut en outre assurer des prestations d'études et de services en rapport direct avec ses missions. C'est ainsi que l'Agence réalise, avec son avion laboratoire ATR 42, la calibration en vol des aides à la navigation aérienne pour de nombreux Etats africains non membres de l'Agence notamment en Afrique de l'Ouest, en Afrique de l'Est, au Maroc, aux Seychelles, à l'île Maurice, à la Réunion ainsi que dans la zone des Caraïbes.





## ORGANISATION

### Les organes statutaires

**Le Comité des Ministres** définit la politique générale de l'Agence. Il se réunit au moins une fois par an en session ordinaire.

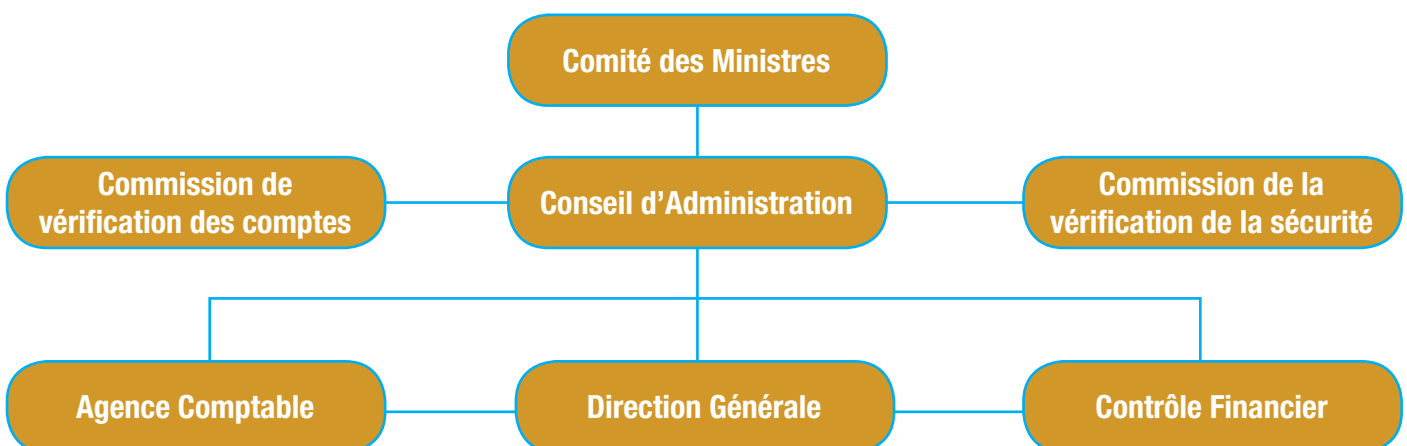
**Le Conseil d'Administration** prend les mesures nécessaires au fonctionnement de l'ASECNA, au moyen de délibérations relatives notamment aux budgets annuels de fonctionnement et d'équipement. Il se réunit au moins deux fois par an.

**Le Directeur Général**, assisté de Directeurs, assure la gestion de l'Agence en exécution des décisions prises par les deux instances statutaires précitées. Il recrute tout le personnel de l'Agence à l'exception de l'Agent Comptable et du Contrôleur Financier et est responsable de sa gestion administrative. Il nomme dans chaque Etat membre un agent qui porte le titre de «Représentant». Cet agent est responsable des activités de l'Agence dans son Etat d'affectation.

**L'Agent Comptable**, nommé par le Conseil d'Administration après agrément du Comité des Ministres, tient la comptabilité générale et la comptabilité analytique d'exploitation. Il prépare le compte financier, qui est présenté au Conseil d'administration après avoir été soumis au contrôle de la Commission de Vérification des Comptes.

**Le Contrôleur Financier**, nommé par le Conseil d'Administration après agrément du Comité des Ministres, a une mission générale de contrôle de la gestion de l'établissement et de surveillance de toutes les opérations susceptibles d'avoir directement ou indirectement une répercussion économique et financière.

**La Commission de Vérification des Comptes** est composée de trois membres désignés par le Conseil d'administration. Elle établit, pour le Conseil d'Administration et pour chaque Ministre de tutelle, un rapport sur la régularité de la gestion comptable de l'Agence et formule des propositions motivées sur le quitus à donner à l'Agent Comptable.





## LES SERVICES DE L'ASECNA EXTERIEURS AU SIEGE

**Les Représentations** : Dans chaque Etat membre (hormis la France), les missions de l'Agence sont assurées par une Représentation ayant à sa tête un Représentant nommé par le Directeur Général ; cet agent est responsable des activités de l'Agence dans son Etat d'affectation.

**La Délégation de l'ASECNA** à Paris assure essentiellement les missions suivantes pour le compte de la Direction Générale :

- ▄ liaison avec les Administrations aéronautiques et météorologiques, les organisations internationales, les compagnies aériennes ;
- ▄ recouvrement des redevances de route ;
- ▄ édition des informations aéronautiques ;
- ▄ achat et acheminement des fournitures et matériels pour les représentations et le Siège à Dakar.

**La Délégation de l'Agence auprès de l'OACI**, à Montréal représente l'Agence aux travaux de groupes d'experts de la navigation aérienne au Siège de l'OACI.

**La Délégation de l'Agence auprès de l'Union Africaine (UA)**, créée dans la perspective de la mise en œuvre du ciel unique pour l'Afrique et de l'adhésion de nouveaux Etats à l'ASECNA

**Les Délégations de Gestion des Activités Aéronautiques Nationales** : Les activités aéronautiques nationales des pays ayant délégué leur gestion à l'ASECNA, sont gérées dans chacun des pays concernés par un Délégué du Directeur Général.





## LES ECOLES DE L'ASECNA

### EAMAC

L'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC), créée en 1963 et basée à Niamey (Niger) est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Agence en matière de formation dans les domaines de la navigation aérienne, de la météorologie aéronautique, du transport aérien et de l'électronique et informatique. A ce titre, elle assure la formation des :

- Techniciens en Aviation Civile, en Météorologie, Transport Aérien
- Techniciens Supérieurs en Navigation Aérienne, Météorologie, Electronique et Informatique, Transport Aérien.
- Ingénieurs dans les spécialités Exploration de l'Aviation Civile, Electronique et Informatique, Météorologie.





## LES ECOLES DE L'ASECNA

### ERNAM

L'Ecole Régionale de la Navigation Aérienne et du Management (ERNAM) basée à Dakar (Sénégal) est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Agence en matière de formation dans les domaines :

- de la gestion de l'information aéronautique (AIM),
- de l'assistance à la navigation aérienne et à la météorologie,
- du génie civil ;
- de la comptabilité ;
- des finances,
- des ressources humaines ;
- de la gestion des projets ;
- de la bureautique ;
- des langues, etc.

Elle peut initier ou se voir confier d'autres formations

relevant de l'aviation civile, ou destinées à la satisfaction des besoins de l'Agence et des Etats membres, notamment à travers l'assistance au fonctionnement du Centre AVSEC de l'OACI.

L'école est spécialisée dans les domaines du management (des ressources et du système intégré de sécurité), de la gestion aéroportuaire, de la maîtrise des langues de travail de l'aviation (anglais et français), de l'outil informatique etc.

L'ERNAM assure ainsi la gestion du Centre régional de formation à la sûreté de l'aviation civile (Centre AVSEC/OACI de Dakar) institué dans le cadre d'un Mémoire d'Entente (MOU) signé entre l'ASECNA, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), pour l'amélioration et le renforcement de la sûreté indispensable au développement du transport aérien régional et international en Afrique



## LES ECOLES DE L'ASECNA

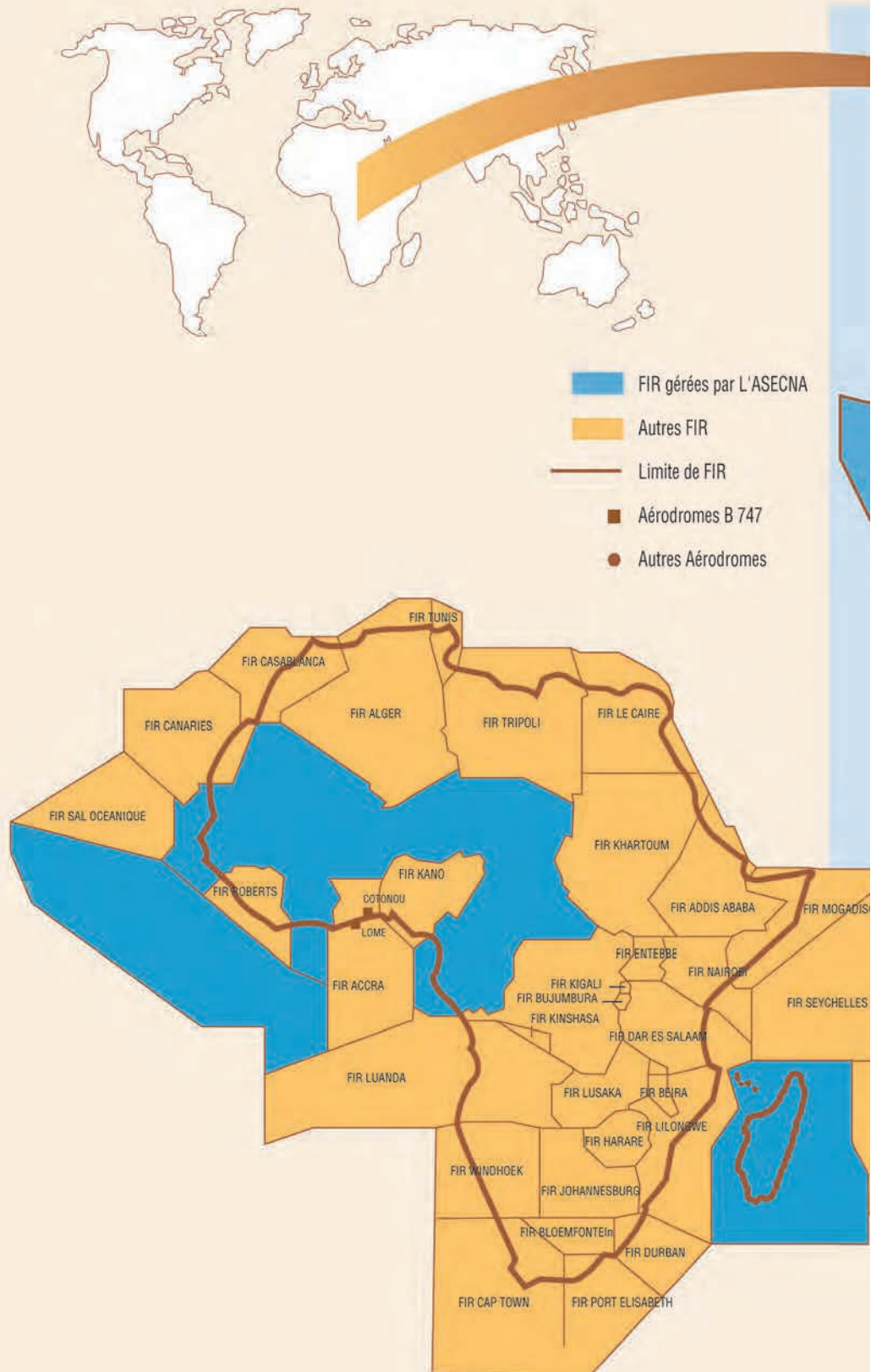
### ERSI

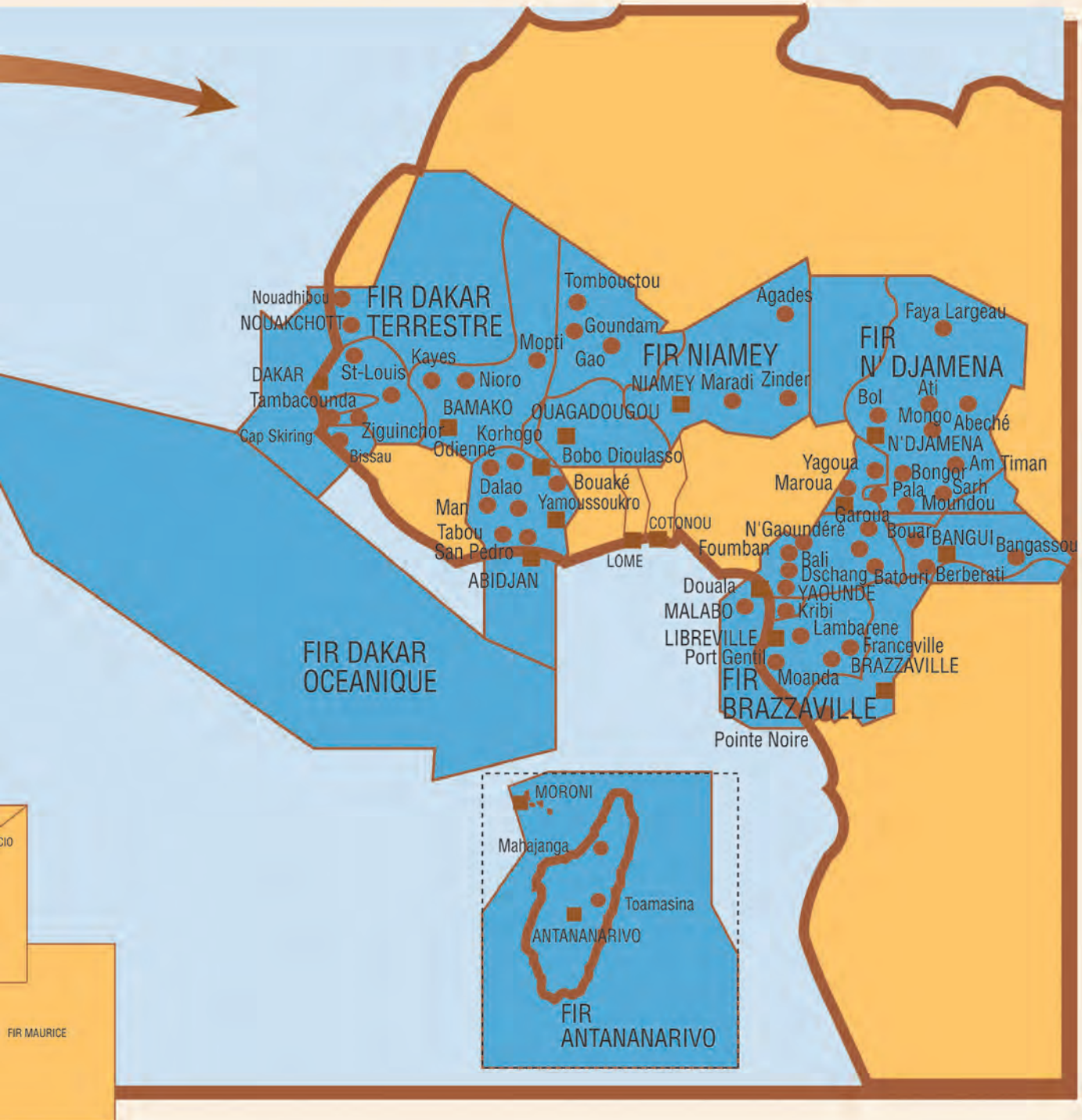
L'ERSI (Ecole Régionale de Sécurité Incendie), basée à Douala (Cameroun), est une école bilingue (français et anglais) créée en 1964, qui assure la formation des pompiers d'aérodrome, des techniciens (chefs d'équipes) et des techniciens supérieurs (Chefs de Section). Dotée d'un outil pédagogique de pointe (le SIMFIRE) qui lui permet de concevoir des programmes de formation sur mesure, l'ERSI dispose de moyens modernes pour assurer une formation de qualité à la lutte contre l'incendie. Elle révèle, ainsi, de plus en plus son importance stratégique dans la formation continue des cadres au sein de l'Agence, et au-delà, au niveau africain.



# F.I.R : REGION D'INFORMATIONS DE VOL

## Espace aérien ASECNA ( CARTE )







## RÉSOLUTIONS DES INSTANCES STATUTAIRES

### 137<sup>ème</sup> réunion du Conseil d'Administration

La 137<sup>ème</sup> session extraordinaire du Conseil d'Administration de l'ASECNA s'est tenue le 23 Mars 2018 à Niamey au Niger. Deux dossiers étaient soumis aux Administrateurs durant cette session, à savoir la certification de l'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EMAC) et le cadre organique d'intervention de la Commission de Vérification de la Sécurité (CVS).

A l'issue de ses travaux, le Conseil a adopté 4 résolutions relatives respectivement à l'impact des écarts de niveau 1 relevés dans les audits et inspections réalisés par l'ANAC du Niger sur la formation des contrôleurs de la circulation aérienne, à la certification de l'EAMAC, à l'homologation du laboratoire de langue de l'EAMAC et approbation du système d'évaluation des compétences linguistiques et enfin à l'adoption d'un cadre organique d'intervention de la Commission de Vérification de la Sécurité (CVS).

### 138<sup>ème</sup> réunion du Conseil d'Administration

La 138<sup>ème</sup> session du Conseil d'Administration s'est tenue le 25 juillet 2018, à Lomé. A cette occasion, le Conseil a notamment, autorisé le Directeur général à signer la convention Atlantique Finances et avec l'Agence Française de Développement (AFD) dans la limite d'un montant maximum respectif de Cent cinquante-deux millions quatre cent cinquante mille (152 450 000) euros et soixante millions (60 000 000) euros, et à mettre en place le schéma de sûreté tel que convenu avec les prêteurs.

Le Conseil a recommandé au Comité des Ministres d'appuyer dans chaque Etat, le cadre de coopération civil-militaire pour l'intégration sûre et efficace du trafic militaire dans la circulation aérienne générale.





### **62<sup>ème</sup> Réunion du Comité des Ministres**

Le Comité des Ministres, réuni à Lomé, le 27 juillet 2018, décide du maintien du taux des redevances aéronautiques pour l'année 2019

Au titre de l'article 2 de la Convention, le Comité décide de l'inscription de l'aéroport de Mongomoyen en Guinée Equatoriale sur la liste des Aéroports Communautaires de l'Agence et a enregistré la demande d'inscription de l'aéroport de San Pedro, en Côte d'Ivoire.

Le Comité a également approuvé le cadre organique de son intervention de la Commission de Vérification de la Sécurité (CVS), ainsi que le rapport sur l'état de mise en œuvre de la lettre de mission assignée au Directeur Général.

Enfin, le Comité, dans le cadre d'une meilleure connaissance de la météorologie de l'espace, décide de soutenir la candidature du consortium Australie, Canada, France, Japon pour la fourniture de services de météorologie de l'espace.

### **139<sup>ème</sup> réunion du Conseil d'Administration (Malabo, 7-8 décembre 2018)**

A l'issue de ses travaux, le Conseil a pris d'importantes résolutions dont celles relatives à :

- La matrice d'évaluation des risques de sécurité dans les domaines management du trafic (ATM), aéro-dromes, formation au pilotage, maintenance et exploitation d'aéronefs à l'ASECNA
- La mise à jour des effectifs optimum ;
- L'adoption d'un plan triennal de formation 2019-2021 ;
- Le reclassement des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- La mise en œuvre du nouveau système de rémunération ;
- La redéfinition des ratios des cadrage des charges du personnel ;
- L'adoption de la modification de la répartition de l'enveloppe d'autorisation d'Ordonnancement (AO) des investissements de l'exercice 2018 des activités communautaires ;
- L'adoption du budget 2019 des activités communautaires, signature de la convention avec ECOBANK SENEGAL/ EDC
- Le renouvellement des membres de la Commission des Comptes (CVC)



## COOPERATION





## *Rencontres régionales et internationales*

### **13<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne de l'OACI**

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a tenu, du 09 au 19 octobre 2018, à Montréal, sa 13<sup>ème</sup> Conférence de navigation aérienne (AN-Conf 13) sur le thème : « De l'élaboration à la mise en œuvre ». L'ASECNA a pris une part très active aux travaux de la conférence et a présenté quatre notes de travail portant sur :

- La mise en œuvre de mesures pour la protection contre la cyber menaces
- La mise en œuvre du SBAS de l'ASECNA, et vision sur l'approbation et l'utilisation des éléments SBAS DFMC (bi-fréquence multi constellation)
- La mise en œuvre des infrastructures de surveillance ATS sur le continent africain
- La stratégie de l'ASECNA pour la mise en œuvre des modules ASBU

### **5<sup>ème</sup> Semaine AFI de l'aviation**

L'ASECNA a participé à la cinquième édition de la semaine de l'aviation en Région Afrique et Océan Indien (AFI), qui s'est tenue du 16 au 20 juillet 2018, au Palais des Congrès de Niamey au Niger. Comme pour les éditions précédentes, la 5<sup>ème</sup> semaine de l'aviation en Région AFI a regroupé divers événements :

- le 5<sup>ème</sup> Symposium AFI sur la sécurité de l'aviation de la Région AFI ;
- le 3<sup>ème</sup> Symposium AFI sur la sûreté de l'aviation et la facilitation ;
- la 7<sup>ème</sup> réunion du Comité Directeur du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) ;
- la 21<sup>ème</sup> réunion du Comité Directeur du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) ;
- la 7<sup>ème</sup> réunion des Directeurs Généraux de l'aviation civile de la Région Afrique-Océan Indien (AFI-DGAC/7).
- La participation aux différentes réunions régionales internationales (APIRG, AFI ANSP, CNMC, SNMC, SAT, SAT-FIT, IUT, UAT, OMM, ...)

#### 4<sup>ème</sup> réunion sur le Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA)

A l'invitation du Ministre des Transports des Infrastructures du Togo, le Directeur Général de l'ASECNA a participé du 25 au 28 Mai 2018 à la quatrième réunion ministérielle sur l'opérationnalisation du Marché Unique du Transport Aérien en Afrique (MUTAA). Cette rencontre portait, entre autres, sur l'harmonisation des Accords Bilatéraux sur les Services Aériens (BASA) et le renouvellement du bureau du groupe de travail ministériel, pour donner un coup d'accélérateur à la libéralisation du transport aérien en Afrique.

Rappelons que 26 Etats ont adhéré à l'engagement solennel de l'Open Sky africain et 15 parmi eux ont formellement signé le mémorandum d'entente sur l'harmonisation du transport aérien le 28 mai, à Lomé. Il s'agit du Bénin, du Cap-Vert, de la Centrafrique, de la Côte d'Ivoire, du Congo, du Tchad, de l'Ethiopie, du Ghana, de Guinée Equatoriale, du Liberia, du Mali, du Niger, du Rwanda, de la Sierra Léone et du Togo.

#### 5<sup>ème</sup> Symposium Mondial OACI sur la formation en aviation et TRAINAIR Plus

Du 10 au 12 Décembre 2018, les trois écoles de l'ASECNA ont participé au 5<sup>ème</sup> Symposium Mondial OACI sur la formation en aviation et TRAINAIR Plus organisé par le QAC (Qatar Aeronautical College) à Doha, sous le thème : « l'intelligence au service de la formation en aviation

». Cet évènement constitue un forum unique au monde où les Etats Membres de l'OACI et les Membres TRAINAIR Plus se retrouvent pour nouer de nouveaux partenariats dans la formation en aviation, et accroître leurs connaissances sur les évolutions en cours dans le domaine du transport aérien de façon générale. A l'occasion de ce symposium, les certificats Full Member de l'ERNAM et de l'ERSI ont été renouvelés de même que le certificat RTCE (Regional Training Center of Excellence) de l'EAMAC.

#### *Autres rencontres*

L'ASECNA a participé aux différentes réunions régionales et internationales (APIRG, AFI ANSP, CNMC, SNMC, SAT, SAT-FIT, IUT, UAT, OMM, ...). Elle a, en outre, organisé son panel annuel avec l'IATA.

#### *Partenariats stratégiques*

Le Directeur général de l'ASECNA et le Président directeur général de la société AIREON ont procédé à la signature d'une convention de partenariat le 9 janvier 2018 au siège de l'Agence à Dakar. Cette convention porte sur la mise en œuvre de l'ADS-B par Satellites qui va contribuer de manière substantielle à améliorer la sécurité de la navigation aérienne dans tous les espaces aériens gérés par l'ASECNA grâce à une surveillance complète et en temps réel du trafic.



## **Protocole de Partenariat entre l'ERSI et C2FPA**

Dans le cadre de renforcement des capacités de ses instructeurs et de l'élargissement de leurs périmètres d'action, l'ERSI et C2FPA (Centre Français de Formation de Pompiers d'Aérodromes) ont signé un protocole de coopération mutuelle. Ce protocole porte notamment sur l'accueil des formations de C2FPA sur le site de l'ERSI, l'échange d'expériences des instructeurs, la veille technologique et réglementaire,

Le Délégué de l'ASECNA auprès de la Commission de l'Union Africaine a présenté ses lettres de créance au Président de la Commission de l'Union Africaine le 08 juin 2018 à Addis-Abeba. Le Président de la Commission s'est réjoui de l'initiative de l'ASECNA qui entre dans le cadre des objectifs de l'Union, à savoir développer le transport aérien et rendre encore plus sûr la sécurité de la navigation aérienne en Afrique.

## **Protocole d'accord avec METTELSAT de la RDC**

Le 30 novembre dernier, a été signé un protocole d'accord relatif à un appui technique entre l'ASECNA et METTELSAT de la République Démocratique du Congo. Cet appui vise à satisfaire aux exigences OACI/OMM par la mise en place d'un Système de management de la Qualité (SMQ) pour les services de météorologie aéronautiques rendus par METTELSAT, en vue de leur certification, et de définir un processus de qualification du personnel de météorologie aéronautique.

## **Partenariat technique**

Dans le cadre de l'amélioration des services de la navigation aérienne, l'ASECNA a poursuivi et renforcé la coordination et la coopération avec les Etats et organismes fournisseurs de service de navigation aérienne avec les résultats suivants :

- La participation aux différentes réunions régionales et internationales (Treizième conférence de la Navigation Aérienne, SNMC, CNMC, SAT, AFI aviation Week, IUT, UAT, OMM, ...);
- La concertation avec les clients à travers un

panel annuel avec l'IATA ;

- La signature d'un Mémoire d'Entente (MoU) et de Mémoire de Coopération (MoC) avec les différents membres du SNMC pour l'amélioration des services de la navigation aérienne dans la sous-région ;
- La réunion de coordination ASECNA/ATNS pour la mise à niveau des circuits d'interconnexion du réseau AFISNET et des réseaux NAFISAT, SADC-2 ainsi que l'extension des domaines de coopération.
- La coopération avec les partenaires de la région CAR/EUR/SAM pour assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux VSAT et la mise en œuvre des nouveaux services de télécommunications aéronautiques (AIDC, AMHS).
- L'organisation d'un séminaire ASECNA/DSNA sur AFISNET dans le cadre du renouvellement de la convention ASECNA/DSNA et l'extension des services objet de la convention.



## **Météorologie**

Dans le cadre de ses relations avec ses partenaires, METEO France, EUMETSAT, NOAA et EARTHNETWORKS, la Direction de l'exploitation météorologique a lancé la relecture ou l'établissement de conventions de partenariat pour s'assurer du renforcement des capacités métier de ses prévisionnistes, et des capacités d'ingénierie du siège.

# STATISTIQUES AERIENNES



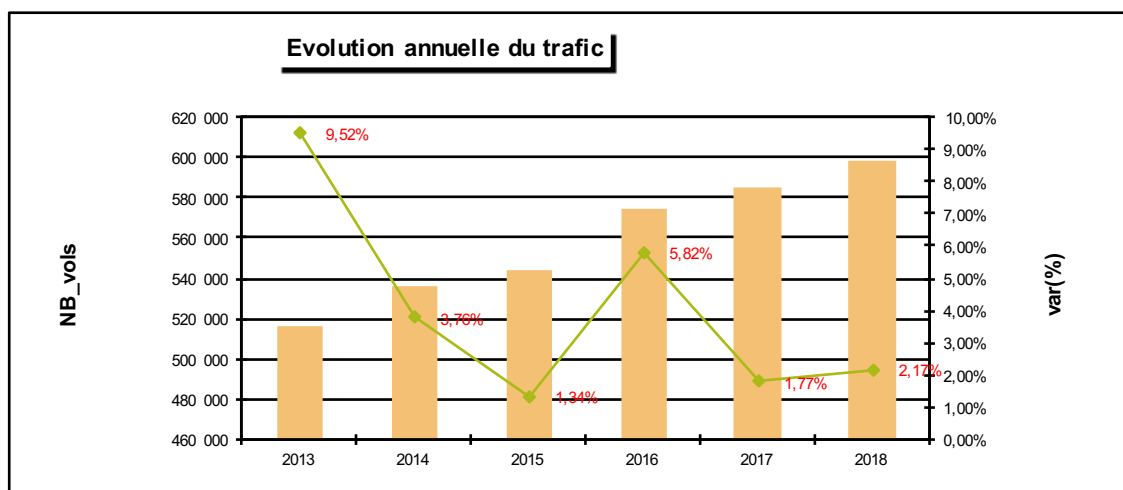


## STATISTIQUES AERIENNES EN 2018

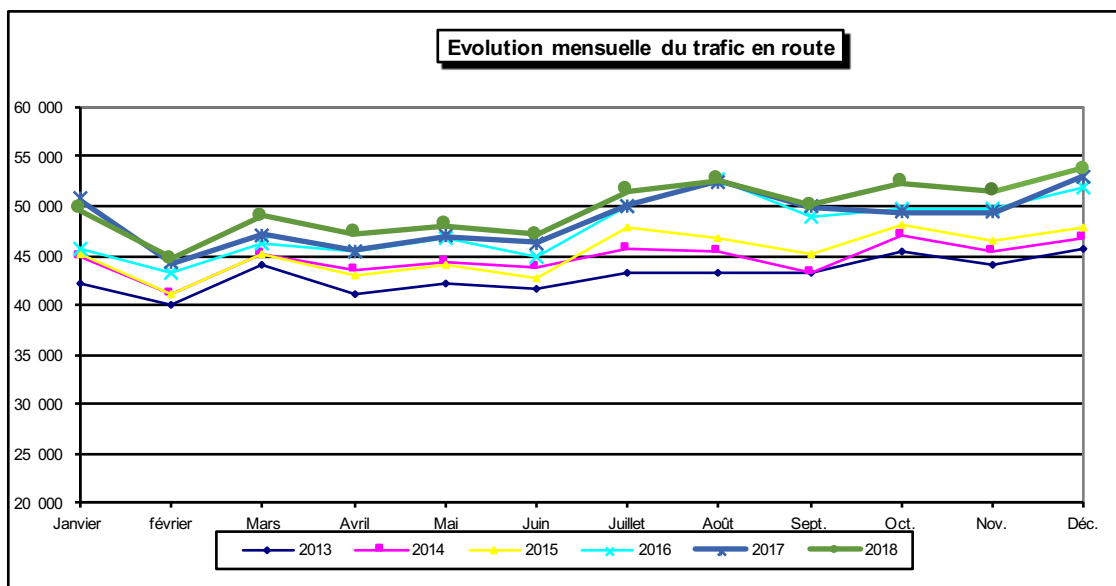
Le trafic aérien Arrivée (ARR) départ (DEP) et Survol (SUR) est comptabilisé par le nombre de vols d'aéronefs réalisé au niveau des régions de contrôle et d'information en vol. Ici, il s'agit des vols quantifiés au niveau des Centres de Contrôle régionaux (CCR) de l'ASECNA.

	Nombre de vols	Taux de croissance
2013	536 253	3,76%
2014	543 439	1,34%
2015	575 040	5,82%
2016	585 234	1,77%
2017	597 905	2,17%

Le trafic aérien en route enregistré au niveau des centres ASECNA a connu une croissance moyenne de 2,76% par an de 2014 à 2018.







Centres	2013	2014	2015	2016	2017	2018	%18/17
ANTANANARIVO	37 659	38 200	38 344	43 316	47 534	51 137	7,58%
BRAZZAVILLE	67 574	72 094	71 567	72 074	68 221	61 145	-10,37%
DAKAR	79 058	78 533	76 101	78 710	80 997	86 757	7,11%
NDJAMENA	42 745	45 774	43 550	41 301	41 400	43 210	4,37%
NIAMEY	63 224	70 552	75 464	76 644	82 026	83 613	1,93%
ABIDJAN	39 727	39 652	40 813	42 755	45 178	46 573	3,09%
BAMAKO	25 751	24 746	23 973	26 109	30 497	31 873	4,51%
COTONOU	3 232	3 815	8 399	20 256	11 470	16 239	41,58%
LOME	2 840	4 251	13 398	29 583	32 146	32 516	1,15%
DOUALA GAROUA YAOUNDE	52 128	53 002	52 857	49 607	48 697	50 472	3,64%
LIBREVILLE PORT- GENTIL	40 862	41 301	39 103	36 615	33 464	29 283	-12,49%
NOUAKCHOTT NOUADHIBOU	38 372	40 920	39 381	38 184	41 392	42 193	1,94%
OUGADOUGOU BOBO- DIOULASSO	23 625	23 413	20 489	19 886	22 212	22 894	3,07%
<b>TOTAL</b>	<b>516 797</b>	<b>536 253</b>	<b>543 439</b>	<b>575 040</b>	<b>585 234</b>	<b>597 905</b>	<b>2,17%</b>

L'année 2018 est marquée par une hausse soutenue du trafic après celle observée de **1,77%**. En effet, avec **597.905** vols en 2018 contre **585.234** vols en 2017, le trafic augmente de **2,77%** soit une hausse de **0,40** point. Cette tendance s'explique par l'embellie de l'environnement économique mondiale constatée depuis 2017.

On observe une croissance dans tous les centres à l'exception des CCR de Brazzaville et de Libreville.

### **Analyse du trafic par nature de vol (ARR/DEP et SUR)**

La caractérisation du trafic aérien par nature de trafic, c'est-à-dire par vols arrivées et départs (ARR/DEP), et survols purs (SURVOL) se présente en 2018 comme suit :

- **61,90 %** des vols représentent les ARR/DEP contre **63,43 %** en 2017 soit une baisse de **1,53** point due à une baisse de l'activité des plateformes aéroportuaires corroborée par une régression des ARR/DEP de **0,31%** rapportée à la croissance connue en 2017. Les centres où ce type de trafic est dense enregistrent des baisses dudit nature, notamment les CCR de Brazzaville et Libreville et Dakar. Les ARR/DEP croissent en moyenne annuelle de **1,79%** de 2014 à 2018 ;

- **38,10%** des vols enregistrés concernent les SURVOLS contre **36,57%** soit une hausse de **1,53** point suite à une augmentation de ce type trafic de **6,45%** au regard de 2017 ; taux de croissance vers le haut avec essentiellement

les activités croissantes observées sur les CCR de Antananarivo, Dakar, Brazzaville, Ndjamena et Abidjan. Ces vols enregistrent une croissance annuelle moyenne de **4,44 %** sur les 5 dernières années.

Nature du vol	2014	2015	2016	2017	2018	%17/16	%18/17	TCAM	Part_17	Part_18
ARR/DEP	344 793	340 219	357 652	371 230	370 094	3,80%	-0,31%	1,79%	63,43%	61,90%
SUR-VOLS	191 460	203 220	217 388	214 004	227 811	-1,56%	6,45%	4,44%	36,57%	38,10%
Total	536 253	543 439	575 040	585 234	597 905	1,77%	2,17%	2,76%	100,00%	100%

### Les principaux courants de trafic aérien

La répartition du trafic aérien en route global par courant de trafic montre que les échanges entre pays africains restent majeurs avec 59% du trafic total, suivies des relations avec les pays européens avec 25% du total.

Courant régional	Type trafic	2014	2015	2016	2017	2018	%17/16	%18/17	TCAM	part 2017 / courant	part 2018 /total
Intra-Afrique	ARR/DEP	283 703	280 879	294 282	302 637	304 414	2,84%	0,59%	1,78%	87,47%	58,67%
	Survols	33 045	37 894	45 091	43 359	46 361	-3,84%	6,92%	8,83%	12,53%	
	Cumul	316 748	318 773	339 373	345 996	350 775	1,95%	1,38%	2,58%		
Europe-Afrique	ARR/DEP	53 085	51 628	51 602	54 075	54 017	4,79%	-0,11%	0,44%	36,89%	24,62%
	Survols	78 586	82 900	89 897	92 525	93 199	2,92%	0,73%	4,36%	63,11%	
	Cumul	131 671	134 528	141 499	146 600	147 216	3,60%	0,42%	2,83%		
Europe-Amérique	Survols	44 507	44 593	45 156	45 369	51 724	0,47%	14,01%	3,83%		8,65%
Moyen-Orient – Afrique	ARR/DEP	5 038	5 615	8 434	10 362	7 513	22,86%	-27,49%	10,51%	46,55%	3,49%
	Survols	13 011	12 677	12 314	11 898	13 352	-3,38%	12,22%	0,65%	53,45%	
	Cumul	18 049	18 292	20 748	22 260	20 865	7,29%	-6,27%	3,69%		
Amérique-Afrique	ARR/DEP	2 967	2 096	3 334	4 156	4 150	24,66%	-0,14%	8,75%	23,83%	2,91%
	Survols	13 328	14 289	13 437	10 818	13 264	-19,49%	22,61%	-0,12%	76,17%	
	Cumul	16 295	16 385	16 771	14 974	17 414	-10,71%	16,29%	1,67%		
Asie-Amérique	Survols	8 837	10 700	11 146	9 574	9 627	-14,10%	0,55%	2,16%		1,61%
Europe-Asie	Survols	4	5	5	2	4		100,00%	0,00%		0,00%
Divers	ARR/DEP										0,05%
	Survols	142	162	342	459	280	34,21%	-39,00%	18,50%		
	Cumul	142	162	342	459	280	34,21%	-39,00%	18,50%		
TOTAL		536 253	543 438	575 040	585 234	597 905	1,77%	2,17%	2,76%		

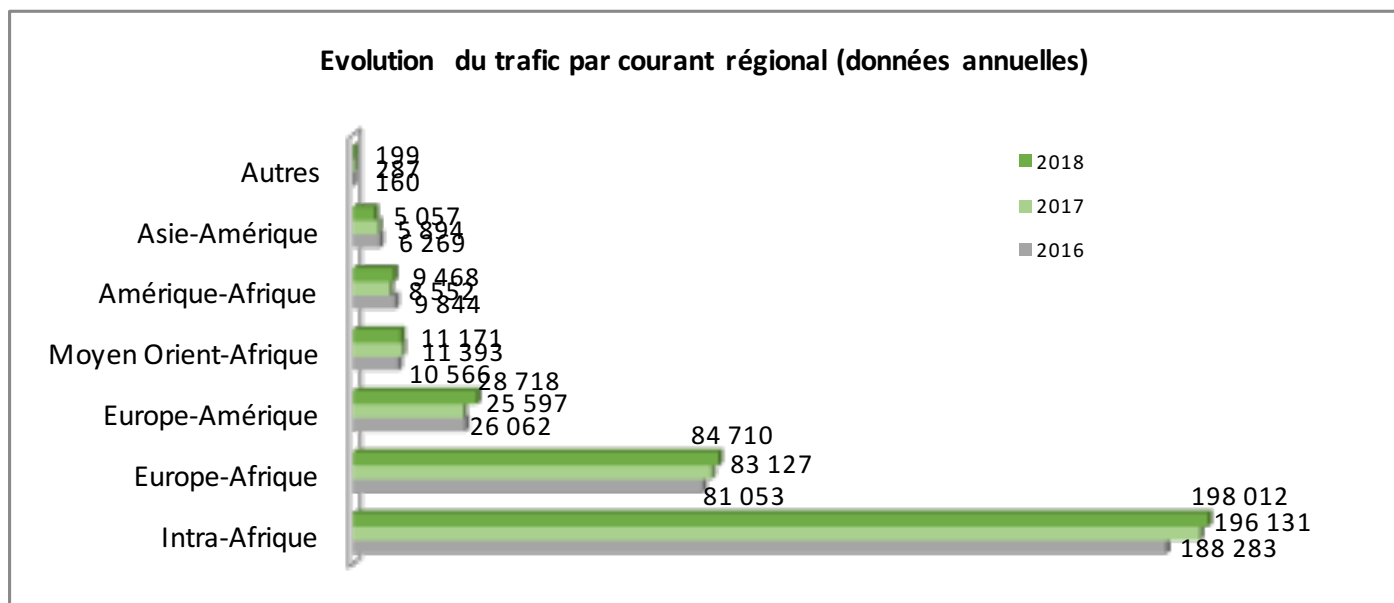
La répartition de l'activité aérienne par courant de trafic est comme suit :

- La zone intra-Afrique est en croissance soutenue de **1,38%** contre **1,95%** en 2017. Les ARR/DEP représentant l'essentiel du trafic croit connaissent une croissance modérée de **0,59%** tandis que le niveau du transport aérien entre pays non ASECNA au sein du continent enregistre une augmentation significative de l'ordre **7,00%** alors qu'en 2017 les survols de ce courant de trafic baissaient de **3,84%** ;
- Le courant Europe - Afrique qui représente le quart du trafic reste plutôt stable (**0,42%**) qui s'explique par l'évolution du même ordre de grandeur des vols effectués entre les Etats africains non membre de l'ASECNA et l'Europe constituant les 2/3 ce courant de trafic (**0,73%**). Enfin les vols reliant l'Europe aux Etats membre de l'ASECNA est en légère baisse (**-0,11%**).
- Le courant Europe - Amérique représentant 9% du trafic global enregistre une hausse très

significative du trafic après une quasi-stabilité observée en 2017. Cette zone concerne essentiellement les mouvements entre l'Europe et l'Amérique du sud, contrôlés sur la FIR Dakar Océanique avec les routes du Corridor Océanique, et donc ne concerne que les survols.

- Le niveau du courant Asie – Afrique représentant **3,49%** du trafic enregistre une baisse de **6,27%** après une croissance de **7,29%** en 2017. Ce sont essentiellement les échanges entre les Etats membres et le Moyen-Orient qui ont baissé de **27,49%** en 2018 au regard de 2017 et qui par conséquent tire ce courant de trafic vers le bas.
- Le courant Amérique – Afrique qui représente **2,91%** du trafic global augmente de **16,29%** alors qu'il était en décroissance de **10,71%** en 2017. En effet, **76%** de ce courant concernent les échanges entre les pays non membres de l'ASECNA et l'Amérique du Nord qui enregistrent une hausse du trafic de **22,61%**.

Evolution du trafic par courant régional (données annuelles)



### Les principaux types d'avions utilisés

A partir d'une typologie des aéronefs en fonction de leurs poids (léger, moyen, lourd) , on peut dresser un tableau répartissant le trafic au cours des huit premiers mois selon la masse de l'avion.

Type_ Appareil	Type trafic	2014	2015	2016	2017	2018	%17/16	%18/17	Part/Type trafic	Part 2018/ total
Gros Porteur	ARR/DEP	62 418	61 951	68 536	73 178	75 467	6,77%	3,13%	29,99%	42,08%
	Survols	148 477	156 634	166 363	165 787	176 157	-0,35%	6,26%	70,01%	
	Cumul	210 895	218 585	234 899	238 965	251 624	1,73%	5,30%	100,00%	
Moyen Porteur	ARR/DEP	235 745	236 251	246 659	250 774	244 921	1,67%	-2,33%	82,70%	49,53%
	Survols	42 476	45 995	50 388	47 744	51 226	-5,25%	7,29%	17,30%	
	Cumul	278 221	282 246	297 047	298 518	296 147	0,50%	-0,79%	100,00%	
Petit Porteur	ARR/DEP	46 630	42 017	42 457	47 278	49 706	11,36%	5,14%	99,15%	8,38%
	Survols	507	591	637	473	428	-25,75%	-9,51%	0,85%	
	Cumul	47 137	42 608	43 094	47 751	50 134	10,81%	4,99%	100,00%	
TOTAL		536 253	543 439	575 040	585 234	597 905	1,77%	2,17%		100,00%

Les moyens porteurs constituent toujours la moitié des avions gérés dans l'espace ASECNA et enregistrent une légère décroissance de **0,79%** en 2018 contre une légère hausse de **0,50%** observée en 2017 s'explique par un ralentissement de **2,33%** du trafic des ARR/DEP représentant **83%** du tra-

fic de ce type d'avion. Le trafic des gros porteurs (**42%** du trafic) augmente de **5,30%** résultant du trafic de cette catégorie d'avions croissant observé aussi sur les ARR/DEP que sur les SURVOLS purs. Enfin, l'essentiel des petits porteurs sont des ARR/DEP augmentant de l'ordre de **5%**.

## EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES





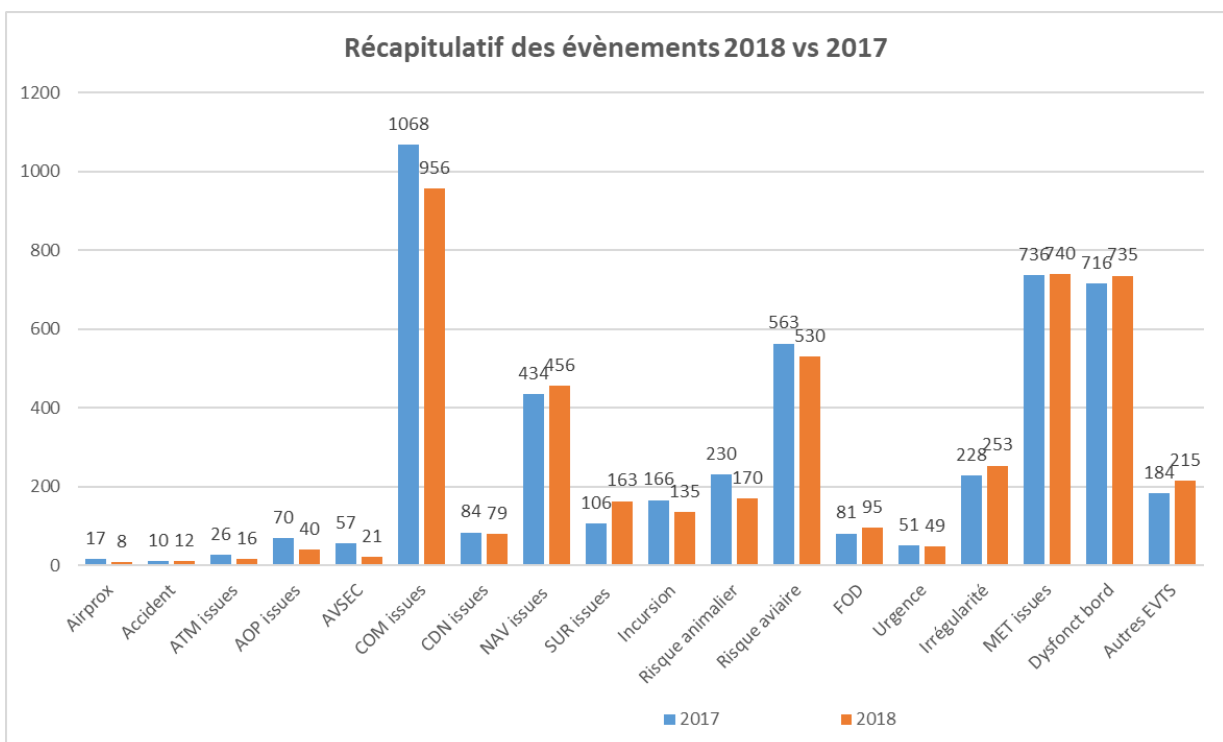
## EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES

### Performances des services ATS

Les performances sécurité de l'ATS se mesurent par rapport aux événements sécurité enregistrés sur les aéroports et dans les espaces aériens.

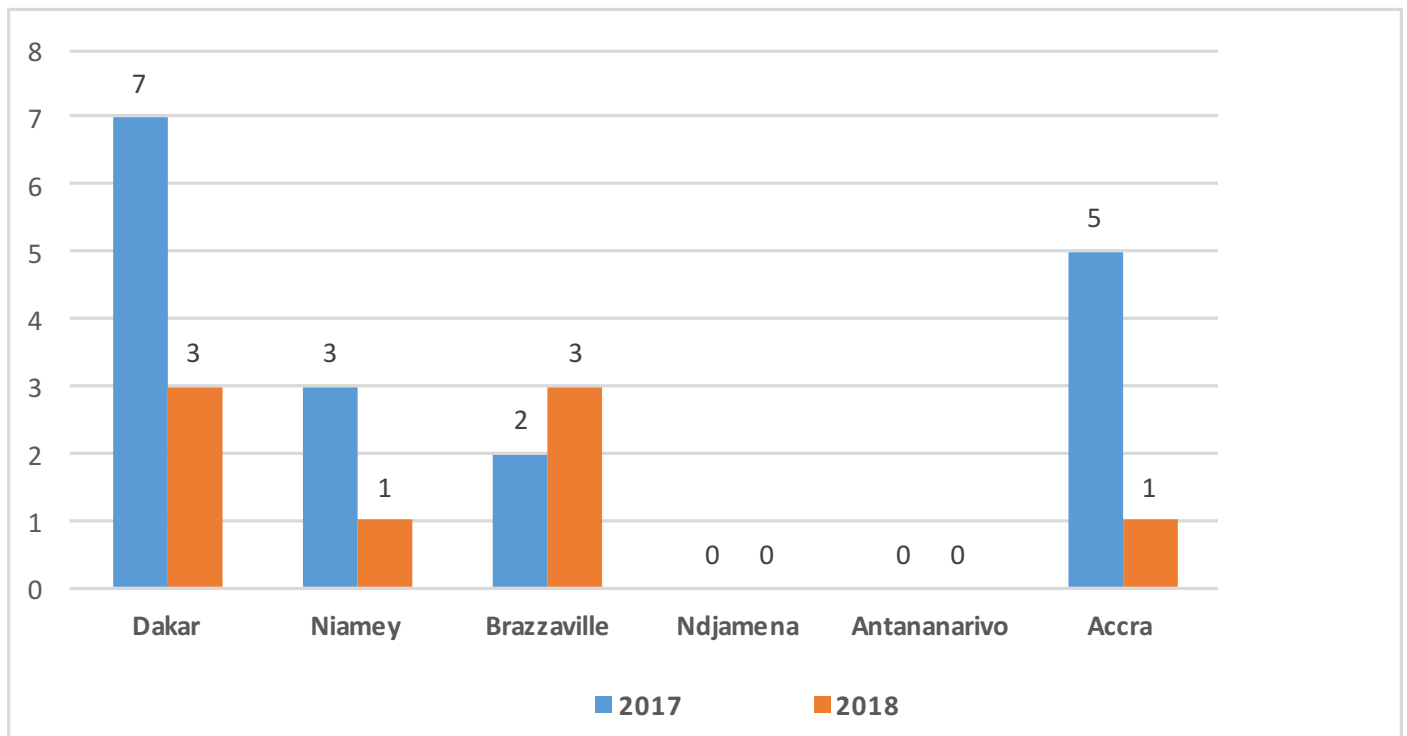
La notification des événements est faite soit par les centres opérationnels, soit par les équipages, majoritairement à travers l'IATA.

A la date du 31 décembre 2018, 4675 événements sécurité ont été enregistrés dans les centres ATS contre 4827 événements sécurité en 2017 soit une baisse de 3%. Le graphique ci-dessous récapitule les événements par catégorie de 2018 par rapport à 2017.



L'on peut noter une baisse de 47% du nombre d'AIRPOX de 2018 par rapport à 2017.

### Répartition des AIRPROX par FIR 2018/2017

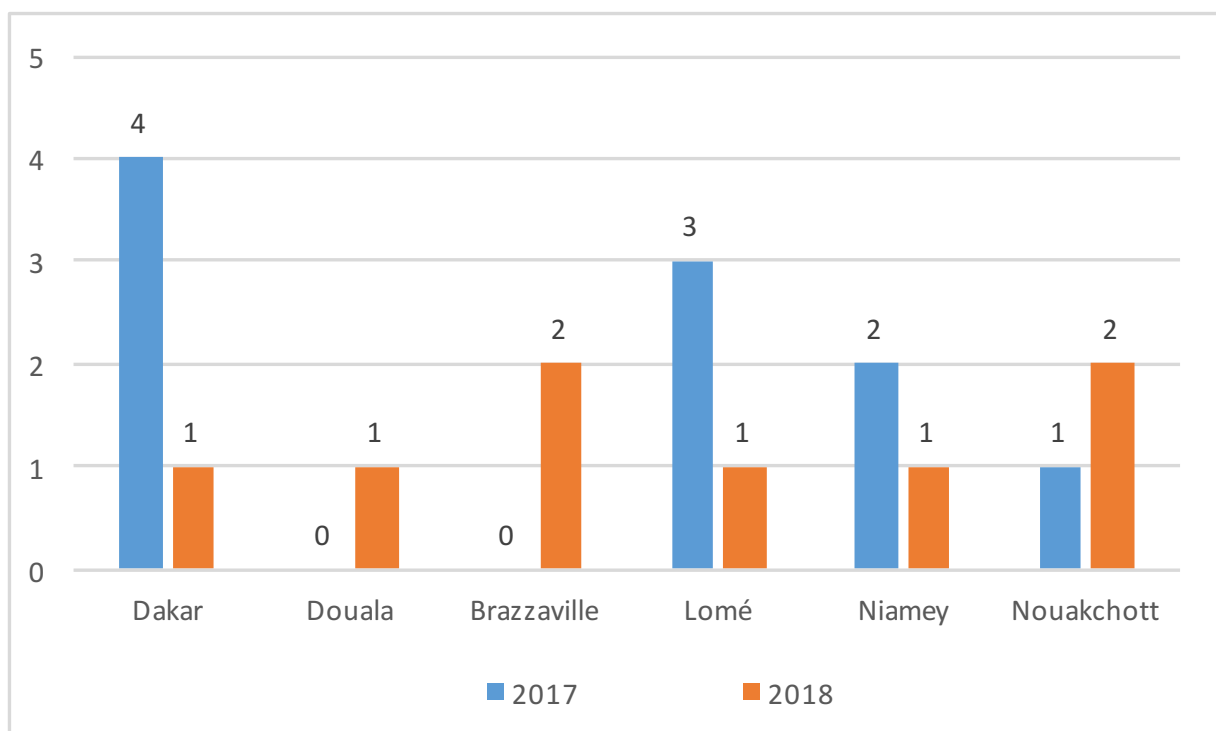


Les FIR de Dakar et de Brazzaville ont enregistré le plus grand nombre d'AIRPROX en 2018 avec 3 AIRPROX. En 2017, les FIR de Dakar et d'Accra avec respectivement 7 et 5 AIRPROX étaient les

plus prolifiques en AIRPROX.

Les FIR de Ndjamenas et d'Antananarivo n'ont enregistré aucun AIRPROX au cours de ces trois (3) dernières années 2016, 2017 et 2018.

### Répartition des AIRPROX par centre ATS 2017/2018



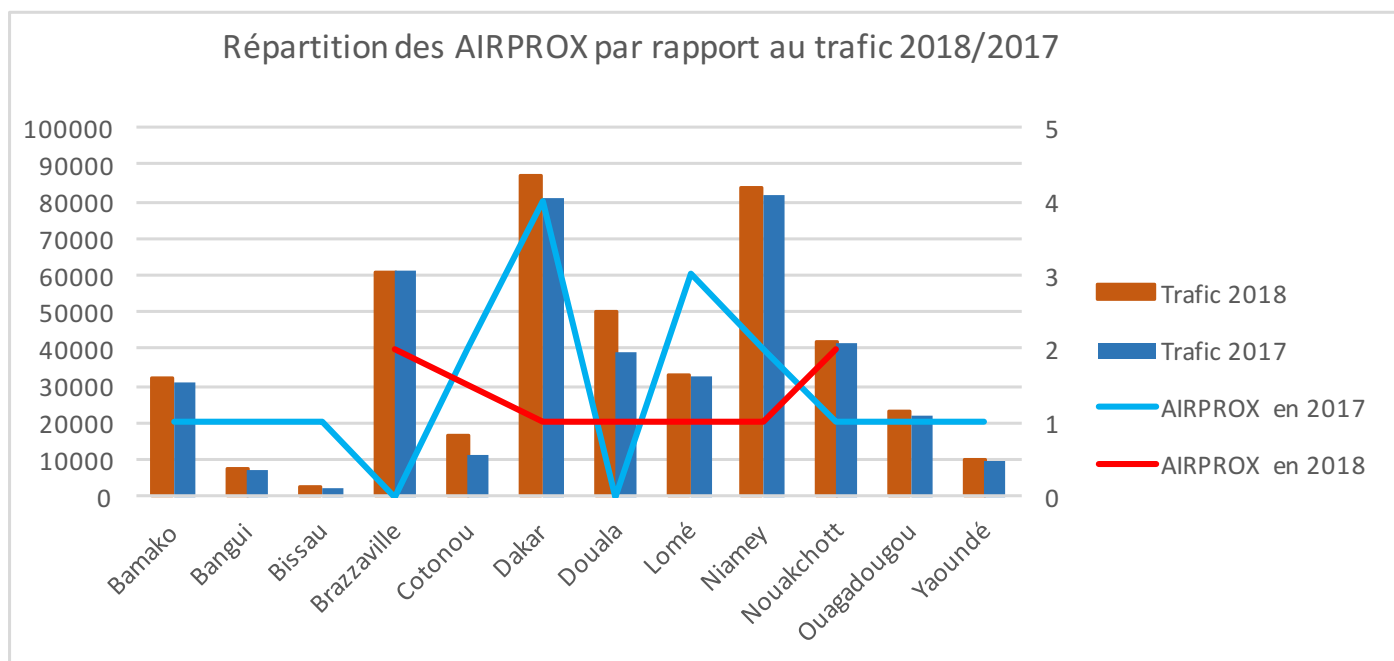
N.B. : Seuls les centres qui ont enregistré des AIRPROX en 2017 et 2018 sont représentés

Les centres de Dakar et Lomé sont passés respectivement de 4 à 1 AIRPROX et de 3 à 1 entre 2017 et 2018. Celui de Niamey qui a enregistré 1 Airprox en 2018 contre 2 Airprox en 2017. Les

centres de Brazzaville, deux (02) Airprox et Douala, un (01) Airprox en 2018, n'avaient enregistré aucun Airprox en 2017.

## Répartition des AIRPROX par rapport au trafic 2017/2018

Le graphique ci-dessous illustre la répartition des AIRPROX par rapport au trafic géré. Il permet de faire ressortir qu'en 2018, les taux d'AIRPROX sont corrélés avec le trafic.

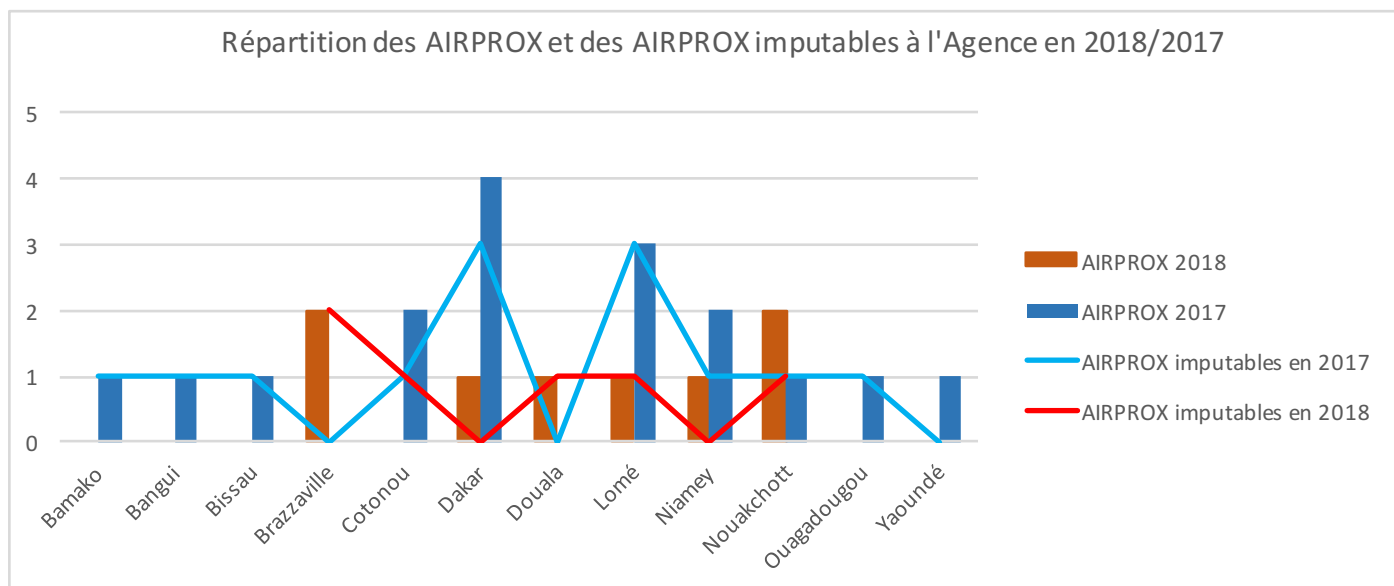


N.B. : Seuls les centres qui ont enregistré des AIRPROX au cours des années 2017 et 2018 sont représentés.

## Evolution des AIRPROX imputables à l'ASECNA par centre ATS 2017 /2018

Sur les 08 AIRPROX enregistrés en 2018, 05 sont imputables à l'Agence, soit environ 62,5%, le reste des AIRPROX est imputables aux équipages. Comparativement à 2017, 17 AIRPROX ont été enregistrés dont 13 imputables à l'Agence, soit 76,5%.

La dégradation des performances est beaucoup plus préoccupante à Brazzaville qui a enregistré deux (02) Airprox imputables au centre en 2018 contre zéro (0) Airprox enregistrés en 2017 comme illustré dans le graphe ci-dessous.

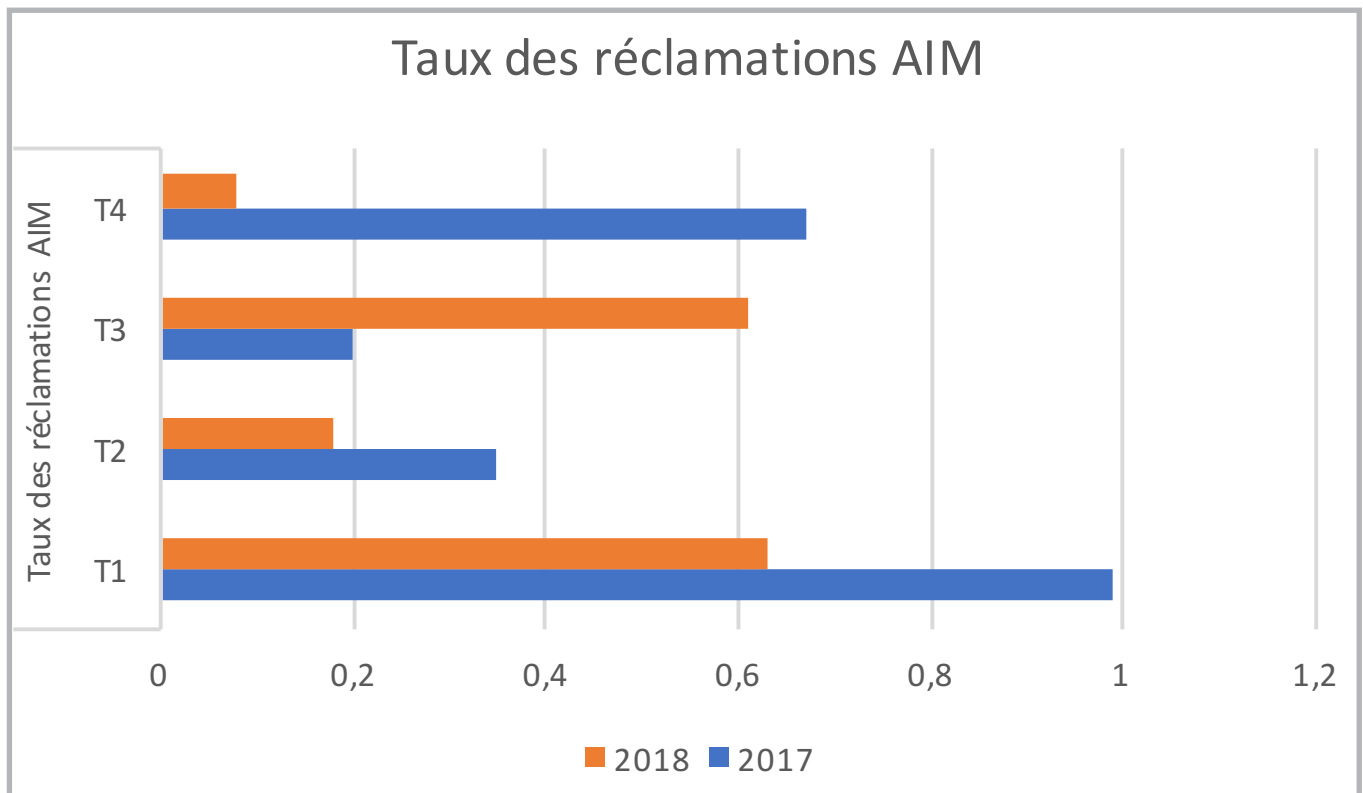


N.B. : Seuls les centres qui ont enregistré des AIRPROX en 2017 et 2018 sont représentés



## Performances AIM

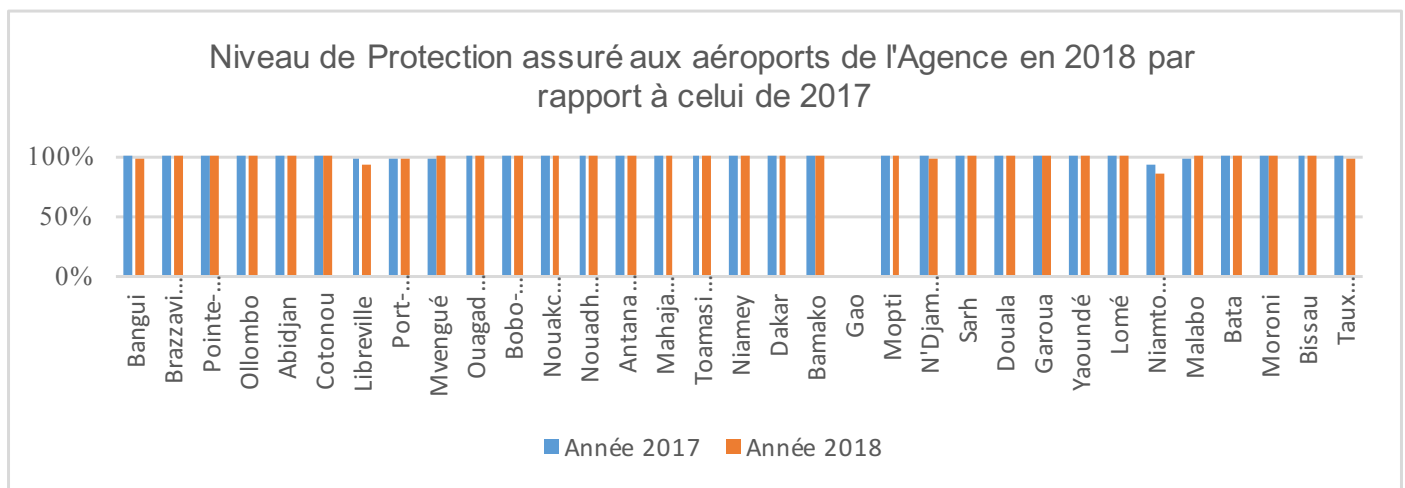
L'objectif visé est d'aboutir à un taux inférieur à 1 et en diminution. Sauf pour le troisième trimestre 2018, le taux s'est considérablement amélioré en 2018 par rapport à 2017.



## Services de sauvetage et de lutte contre les incendies (SLI)

### Niveau de protection aux aéroports

Le tableau ci-après présente la disponibilité du niveau de protection aux aéroports gérés par l'Agence cette année, comparativement à l'année 2017.



Globalement le taux de disponibilité du niveau de protection SLI aux aéroports de l'Agence, pour l'année 2018, est de 99.55% comme en 2017.

## Interventions SLI

Les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'Agence ont réalisé 320 238 interventions en 2018 contre 314 402 en 2017 soit une augmentation globale de 1.86%.

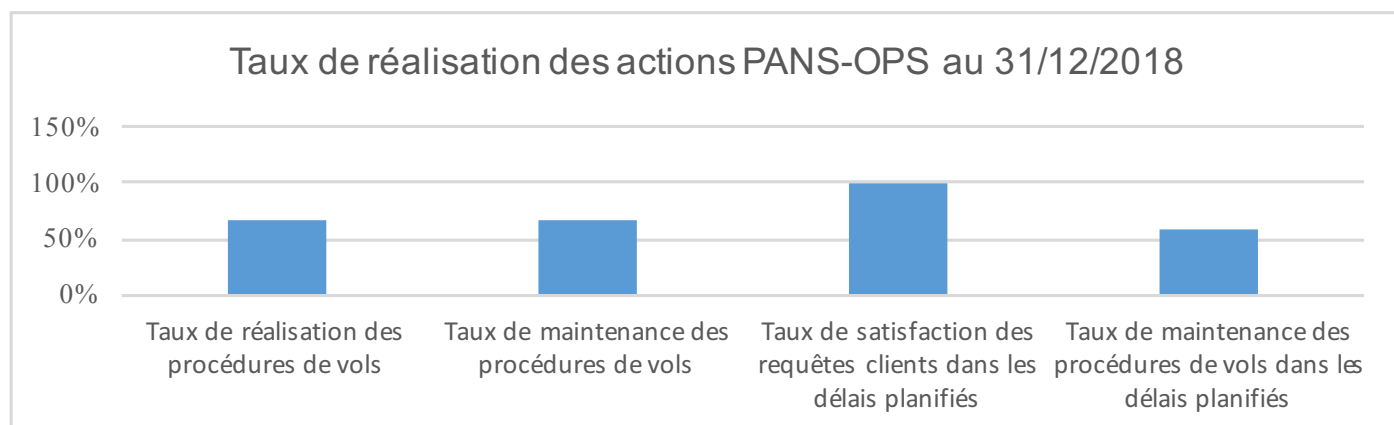
Ces interventions sont réparties ainsi qu'il suit :

Période	Intervention avion	Intervention Bâtiment	Protection préventive	Risque animalier	Nettoyage parking	Interventions externes	Secours à personnes	Autres interventions	Total
2017	110	22	290124	5232	27	55	397	18435	314 402
2018	62	17	303689	2350	64	71	23	13928	320 204
Evolution 2018 % 2017	-43,64%	-22,73%	4,68%	-55,08%	137,04%	29,09%	-94,21%	-24,45%	1,85%

Comparativement à 2017, les interventions relatives à la protection préventive, le nettoyage parking et les interventions externes ont subi une hausse.

Par contre, une baisse remarquable au niveau des interventions sur aéronefs, sur les bâtiments, les risques animaliers, le secours à personne et les autres interventions est notée.

## Procédures de vol



Les performances en matière de procédures de vol en 2018 ont été affectées principalement par la non réalisation des activités CCO/CDO et AMG Radar prévues pour plusieurs plates formes dans le plan d'action 2018.

En effet, des accompagnements extérieurs étaient prévus pour permettre au personnel dédié

d'acquérir les techniques nécessaires en matière d'élaboration des procédures CCO/CDO et AMG Radar. Malheureusement, malgré l'élaboration des termes de références nécessaires, cet accompagnement n'a été réalisé qu'en décembre 2018 pour l'AMG Radar et reste à faire pour les CCO/CDO.



### **Télécommunications aéronautiques**

L'Agence poursuit ses efforts d'amélioration des liaisons du service fixe aéronautique, d'extension et de densification de la couverture VHF dans l'ensemble des FIRs, de fiabilisation des communications HF et de liaisons de données CPDLC, pour la couverture des zones océaniques et désertiques, de modernisation des Aides Radio, de mise en œuvre des systèmes de surveillance positive (Radar mode -S, ADS-B terrestre, & ADS-B par satellite).

En ce qui concerne le service fixe aéronautique, le taux de mise en œuvre est relativement satisfaisant avec 100% des circuits RSFTA, 96% des circuits ATS/DS et 71% des circuits SMT réalisés. Les circuits non mis en œuvre sont dus à l'absence d'infrastructures et concernent des centres non ASECNA.

Pour améliorer les services fournis, l'Agence a mis en œuvre près de soixante-huit (68) circuits bilatéraux.

Service	Circuits planifiés	Circuits mis en œuvre	Taux de mise en œuvre AFI	Circuits bilatéraux mis en œuvre
RSFTA	51	51	100%	24
ATS/DS	124	119	96%	22
SMT	59	42	71%	22

## AIM

### Satisfaction des besoins en AIP étrangers et Documentation OACI

Les actions pour la disponibilité des AIP étrangers et de la documentation OACI dans les centres se sont poursuivies et le taux de disponibilité a subi une évolution avec la mise en œuvre d'un espace électronique partagé AIM.

#### Evolution du taux de disponibilité des AIP étrangers dans les centres

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
8%	13%	43%	73%	75%	87%	81,19%

#### Evolution du taux de disponibilité de la documentation OACI dans les centres

Support	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Papier	40%	60%	70%	90%	95%	95%	-
Numérique	0%	50%	50%	100%	100%	100%	100%

En 2017, il a été mis fin à l'acquisition des documents OACI au format papier. Les utilisateurs peuvent consulter directement le site partagé de l'AIM et sont régulièrement informés des mises à jour, le site a été mis à jour en mai et novembre 2017.

## SLA

Les indicateurs de performance opérationnelle liés au niveau de service requis (SLA) du domaine de l'AIM sont :

- Taux de réclamations : 0,5% ;
- Mise à jour de l'AIP ASECNA (nouvel indicateur défini en octobre) : première mesure effectuée au 4ème trimestre : 14,26% ;
- Respect du cycle AIRAC : 100%.
- Disponibilité des cartes locales : 63% ;
- Incorporation des SUP AIP cartographiques dans l'AIP : 50%.

## METEOROLOGIE

37





## METEOROLOGIE

Le suivi des performances opérationnelles de nos centres a permis d'établir que :

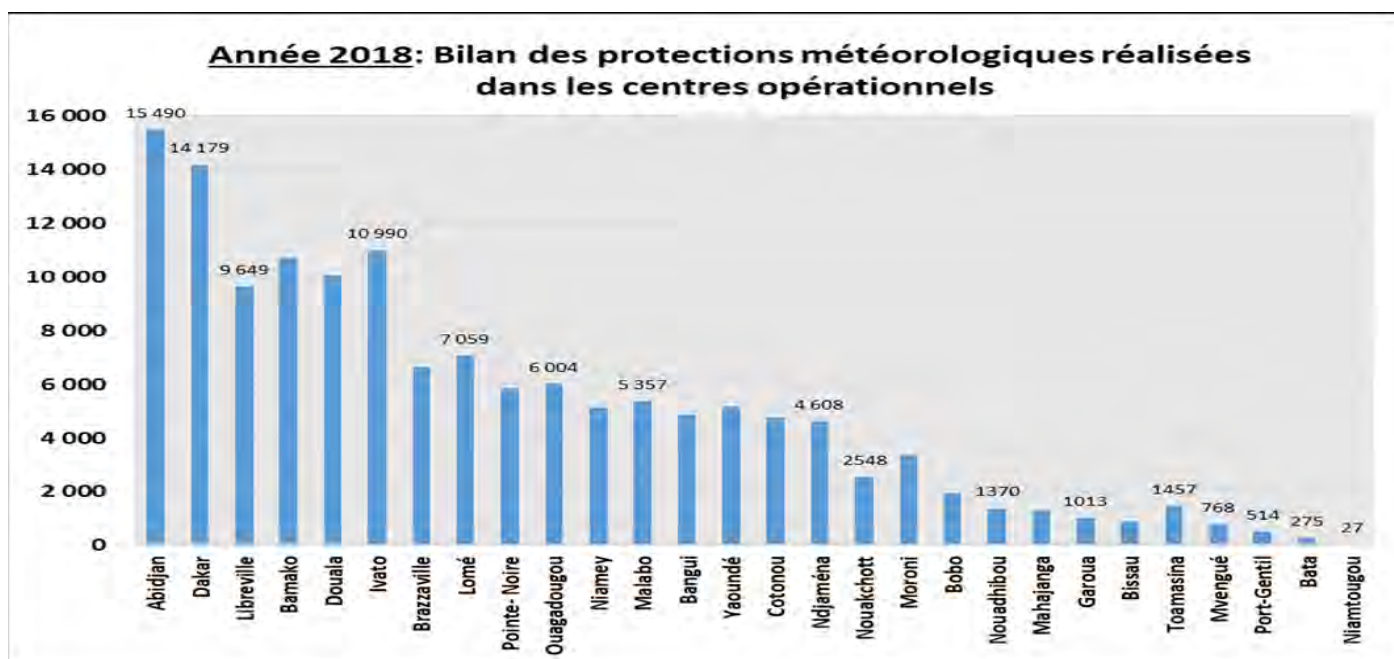
- Le taux moyen de disponibilité des messages METAR rédigés et transmis est de 99.4% et celui des TAF élaborés dans nos centres de 99.9%. Ces performances sont du même ordre que celles de l'année précédente, c'est à dire, pratiquement dans l'objectif cible des SLA qui

est de 100%. En rappel, le taux moyen de la disponibilité des messages METAR requis par l'OACI est de 97%.

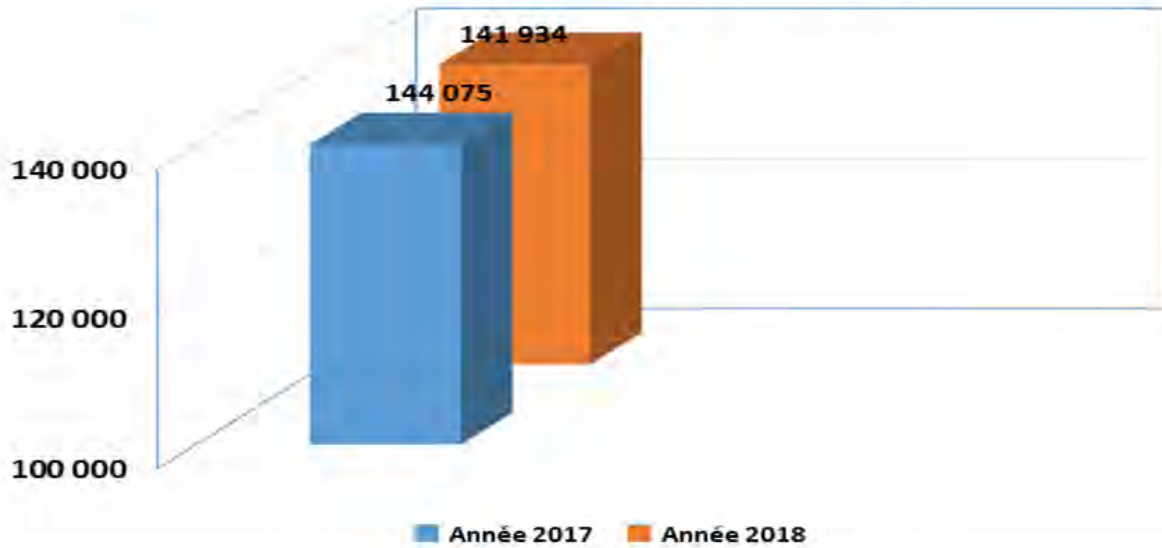
- 141 934 protections de vols ont été réalisées contre 144.075 en 2017. Ce bilan global connaît un léger recul de -1.49% par rapport à l'année précédente, traduisant un recul d'activité sur certaines plateformes.

Les performances sont résumées dans les tableaux et graphes qui suivent :

### Protections des vols



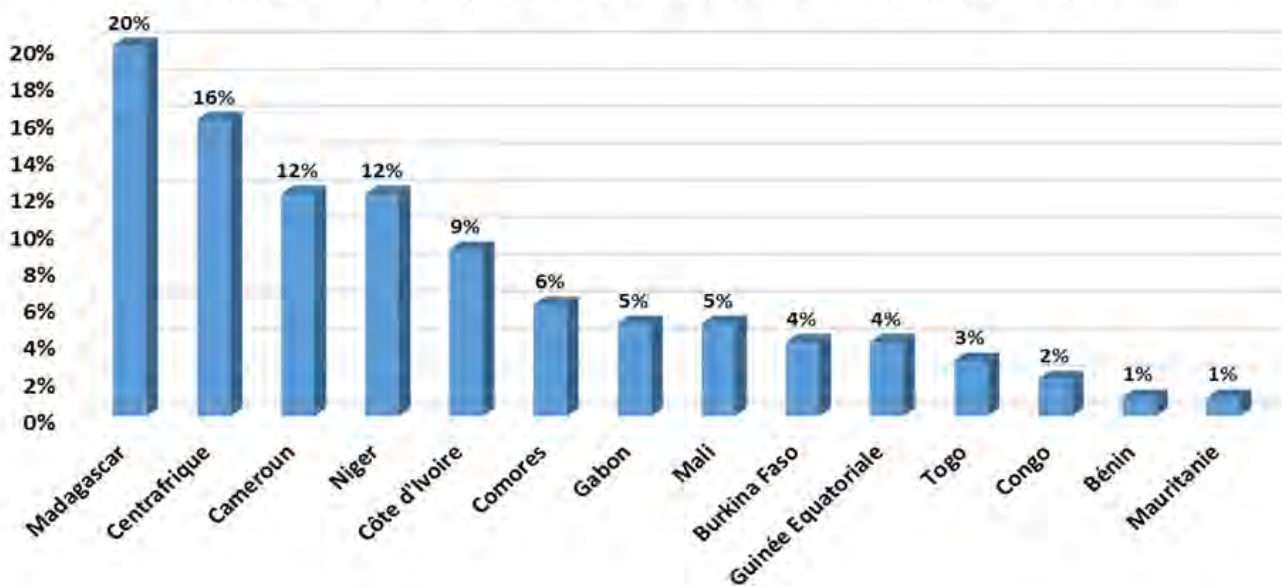
**Nombre de protections réalisées par l'ensemble des centres opérationnels.  
Comparaison: année 2017 et 2018**



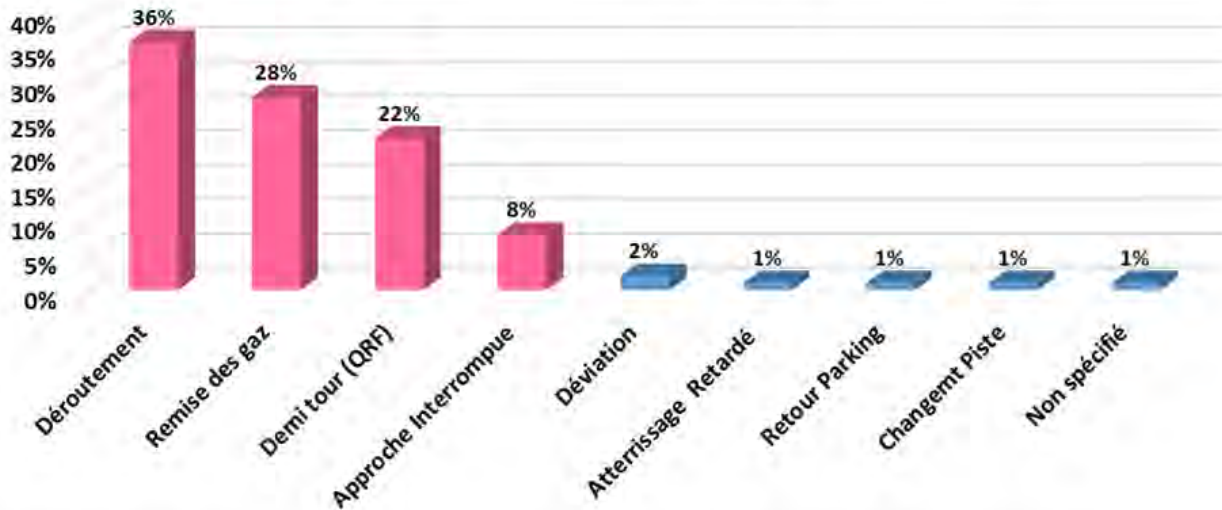
**Evènements sécurité ATS imputables aux conditions météo**

329 évènements sécurité imputables aux conditions météorologiques ont été répertoriés sur l'ensemble de la zone ASECNA au cours de cette année contre 262 en 2017 soit une hausse de 25.6%.

**Année 2018 : Répartition par pays des évènements sécurité**

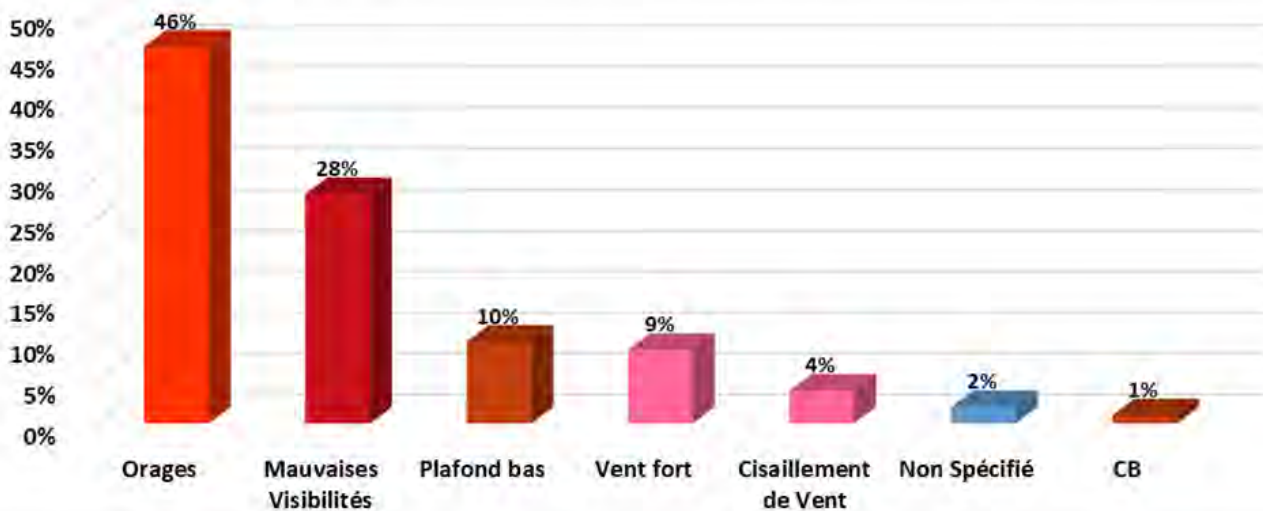


### Année 2018 : Répartition par nature d' évènements



Les déroutements, les demi-tours (QRF) et les remises de gaz constituent les principaux évènements sécurité de l'année 2018.

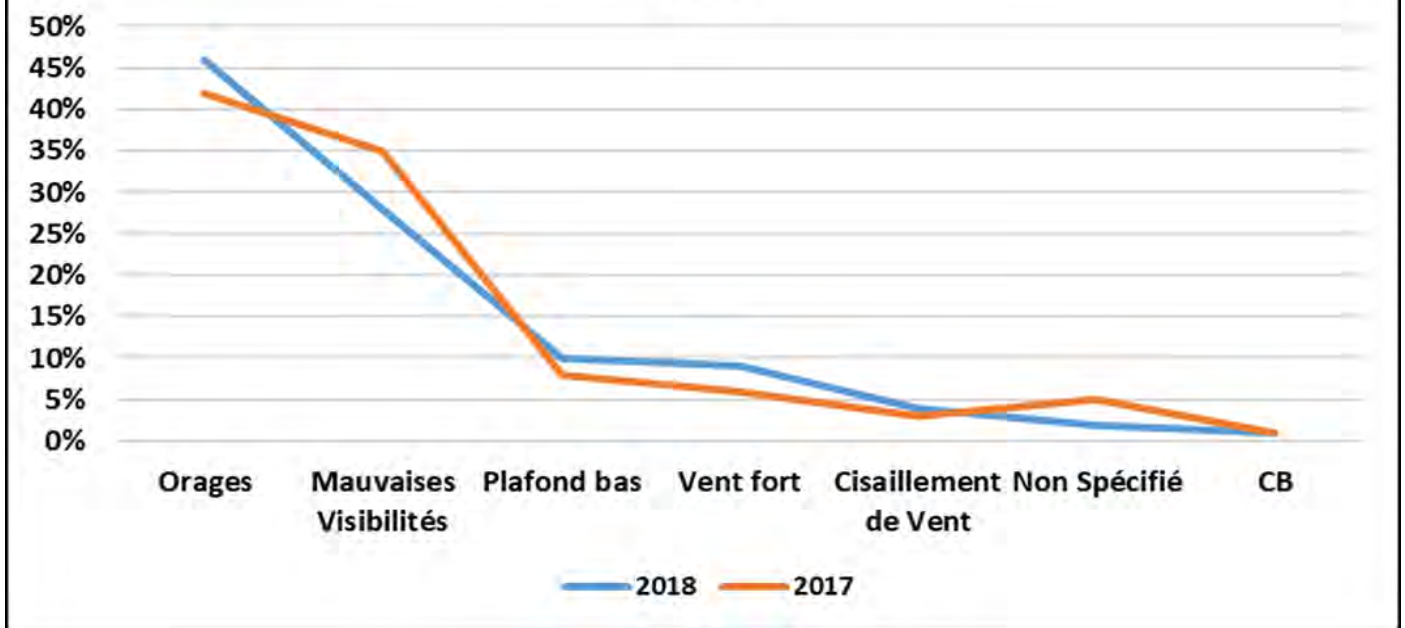
### Année 2018 : Répartition par phénomènes météorologiques



Le phénomène météo ayant causé le plus d'évènement sécurité en 2018 est l'orage avec 46%. Il est suivi par les mauvaises visibilités (28%) et le plafond bas (10%).



## Comparaison des facteurs météorologiques en 2018 et 2017



Les facteurs météorologiques tels que les orages, le plafond bas, les vents forts et les cisaillements sont en hausse par rapport à 2017.

### **Ecoute-client**

En 2018, aucune réclamation écrite des usagers n'est parvenue à la DMA. Cependant, des réclamations relatives à des données erronées de QNH ont été enregistrées à Lomé, tandis qu'à Bangui, les pilotes se sont plaints du manque de couverture des dossiers de vol et des images satellitaires.





## MAINTENANCE





## MAINTENANCE

Conformément à la recommandation de l'audit de certification de janvier 2018, les grilles de disponibilité des équipements IRE ont été réétudiées en vue de la mise en place d'indicateurs de performance plus pertinents.

Les indicateurs de performance issues de ces nouvelles grilles sont définis comme étant les taux d'équipements par famille ayant un taux

de disponibilité supérieur à 97,5% et collectés mensuellement.

Les nouvelles grilles transmises aux centres au mois de mars 2018 pour mise en application à compter du 1er mai 2018 ont fait l'objet de compilation.

Les indicateurs ci-après ont été enregistrés à partir des données reçues :

	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Taux (>=97,5)
VHF	99%	99%	96%	93%	97%	96%	100%	100%	97%
HF	81%	63%	80%	80%	80%	75%	75%	75%	76%
CPDLC	90%	100%	100%	88%	75%	83%	100%	100%	92%
ATS/DS	99%	100%	100%	100%	100%	100%	99%	99%	100%
RSFTA	100%	98%	98%	100%	97%	100%	98%	99%	99%
VCCS	80%	73%	78%	78%	88%	75%	75%	75%	78%
SYS/E	97%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	99%	100%
COM	92%	90%	93%	91%	91%	90%	92%	92%	92%
VOR	87%	86%	90%	92%	89%	95%	96%	96%	91%
ILS	93%	92%	91%	90%	94%	100%	100%	100%	95%
DME	91%	93%	95%	96%	97%	100%	97%	96%	96%
NAV	90%	90%	92%	93%	93%	98%	98%	97%	94%
Radar	93%	95%	100%	94%	79%	90%	96%	97%	93%
SYS/ATM	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
SUR	96%	98%	100%	97%	89%	95%	98%	99%	96%
Obs Alt	77%	73%	92%	78%	83%	79%	86%	87%	82%
OBS Sur	91%	78%	86%	90%	82%	78%	88%	88%	85%
MET/SAT	93%	85%	86%	80%	70%	63%	80%	89%	81%
MET	87%	79%	88%	83%	78%	73%	85%	88%	83%
G/E	96%	100%	100%	100%	85%	100%	100%	100%	98%
PAPI	95%	98%	98%	98%	100%	100%	100%	100%	99%
BALIS	82%	84%	94%	93%	91%	90%	92%	91%	90%
OND	88%	80%	89%	90%	81%	87%	87%	88%	86%
ELB	91%	91%	95%	95%	89%	94%	95%	95%	93%

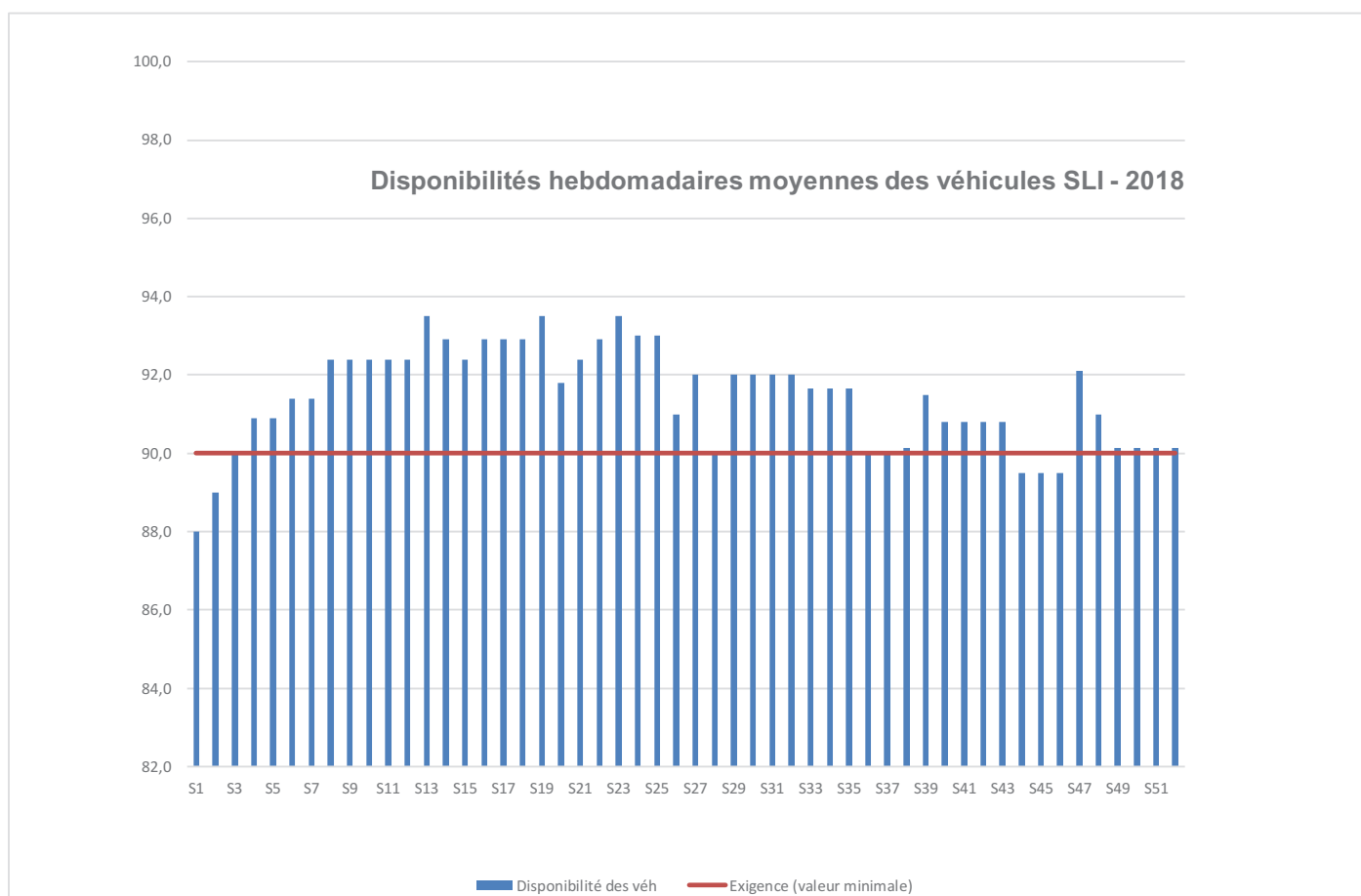
## Informatique

La performance relevée est la suivante au niveau de chacun de éléments constitutifs :

- ➡ Taux de disponibilité des équipements réseaux : 99 %
- ➡ Taux de disponibilité du service Internet : 98 %
- ➡ Taux de disponibilité des Serveurs : 98 %

Ces performances sont le fruit de la stratégie de maintenance préventive et curative bien planifiée et exécutée et d'un bon choix de prestataires de services qui respectent les SLA convenus.

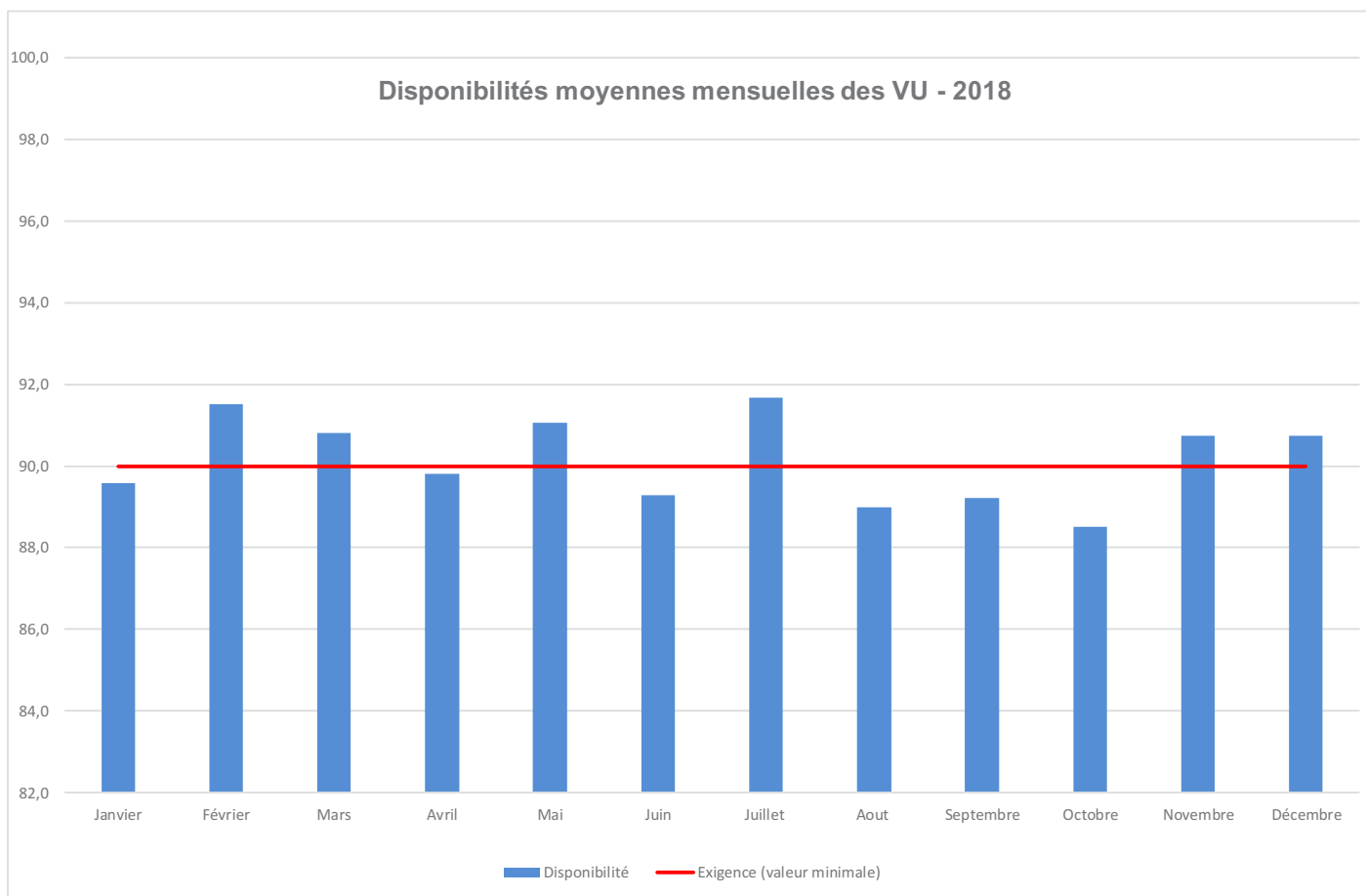
## Véhicules de lutte contre incendie



Il convient de souligner que le niveau de protection des aéroports est généralement assuré du fait de la redondance des moyens de lutte contre incendie. En effet, l'Agence a opté pour la mise à disposition

d'un véhicule supplémentaire sur chaque site, par rapport à l'exigence de l'Annexe 14 de l'OACI, afin de pallier les indisponibilités éventuelles liées aux pannes.

## Véhicules utilitaires



L'analyse des données ci-dessus permet de constater que le taux de disponibilité général des

véhicules utilitaires varie entre 88% et 92%, pour une moyenne de 90,2%.

## CONTROLE EN VOL

47





## LE CONTROLE EN VOL

Dans le cadre des recommandations de l'OACI, une des missions de l'Agence consiste à effectuer le contrôle périodique, ou lors de leur mise en service, de tous les équipements d'aide à la navigation et à l'atterrissage.

Depuis 1974, l'ASECNA s'est dotée de moyens autonomes pour effectuer ces contrôles et son activité s'étend aujourd'hui sur une grande partie du continent africain ainsi que dans certains pays de l'Océan Indien et de la zone Antilles. Cette extension du champ d'activité de l'Agence a été rendue possible grâce à l'acquisition d'un ATR42 en 1988 dont le rayon d'action permet de couvrir de longues distances.

En outre, l'utilisation d'un banc de mesure numérique, couplé à un système de positionnement par GPS très performant, permet à l'Agence de

fournir des prestations de grande qualité et de disposer désormais d'une reconnaissance certaine de son savoir-faire en la matière au sein de la communauté aéronautique internationale.

### Réalisations effectuées en 2018

#### Opérations de calibration

*Le démarrage des activités de calibration n'a pu être effectif que le 30/01/2018, à cause des difficultés de mise en place de la caisse d'avance.*

Au 31 Décembre 2018, les prestations réalisées par le Contrôle en Vol portent sur un cumul de 697 heures effectué en 09 missions de calibration, couvrant 347 stations.

La répartition des stations calibrées est donnée par le tableau ci-après :

Tableau 1 : Répartition des stations calibrées au 31/12/2018

ANNEE 2018		PRESTATIONS INTERNES		PRESTATIONS EXTERNES	TOTAL
		ARTICLE 2	ARTICLE 10		
Nombre de calibrations	Prévu (a)	220	45	85	350
	Réalisé (b)	237	42	68	347
Taux de réalisation (b)/(a)*100		108%	93%	80%	99%



### **L'année 2018 a été marquée par le démarrage tardif des activités, en fin janvier.**

Les opérations effectuées ont principalement pour objectif de régulariser ou de respecter les périodicités de calibration des stations ASECNA. Toutefois, des clients extérieurs comme le Cap Vert, la Guinée Conakry, la Gambie, le SNA-OI et les Seychelles ont bénéficié de nos services.

Le total des recettes à l'export facturées est de 347 544 246 MFCFA au 31/12/2018, soit 69,5% de l'objectif annuel fixé à 500 MFCFA.

Les contrats de calibration ont été signés avec :

- SNA-OI Réunion
- Seychelles
- Guinée Conakry

### **Maintenance des moyens de production :**

Le CDN de l'avion a été renouvelé, et l'agrément OMA-CEV maintenu.

Des dysfonctionnements intempestifs et récurrents ont été constatés sur l'avion. Malgré les efforts

de dépannage appuyés par SABENA Technics, ces dysfonctionnements n'ont pas été levés. Une immobilisation à Dinard du 23 juillet au 06 août a permis de procéder au dépannage en même temps qu'à la visite planifiée 1Y (one year).

Le contrat de maintenance du Laboratoire a été signé avec SAFRAN pour une durée de trois ans

### **Renforcement des capacités du personnel**

- Recyclage des pilotes réalisé en Mars et Août ;
- Recyclage des Ingénieurs réalisé en Mars ;
- Recyclage des Mécaniciens et avionique réalisé en Mars et Avril.
- Formation additionnelle de l'encadrement et de l'équipe de maintenance pour lever les écarts relevés par l'ANACIM

### **Renforcement des capacités opérationnelles**

Finalisation du projet d'acquisition du nouvel avion laboratoire, avec choix définitif du fournisseur, AERODATA, offrant un avion Cessna Citation Sovereign+ équipé du banc AEROFIS.



## STRATEGIE ET PLANIFICATION

51





## STRATEGIE ET PLANIFICATION

### Généralités

Un nouveau Plan d'Orientation Stratégique (POS) a été approuvé par la résolution n° 2017-CM 61-7 du 29 juillet 2017. Le cadre de référence dudit Plan d'orientations stratégiques porte sur :

- Les objectifs stratégiques de l'OACI portés par le Plan Mondial de Navigation Aérienne (GANP) ;
- Le Plan de Navigation Aérienne de la Région AFI en particulier la déclaration d'Abuja ;
- Les dispositions des Instances Statutaires de l'Agence et notamment celles relatives aux orientations stratégiques.

Ce POS, en identifiant les enjeux internes et externes et les besoins et attentes des parties intéressées, vise des objectifs stratégiques globaux et spécifiques.

Les objectifs stratégiques globaux sont de trois niveaux :

1. Améliorer de manière continue ses prestations en tant que fournisseur de services de la navigation aérienne de ses Etats membres ;
2. Œuvrer à la mise en œuvre d'un ciel unique pour l'Afrique ;
3. Améliorer sa gouvernance en optimisant la gestion des ressources.

Les objectifs stratégiques spécifiques sont orientés essentiellement sur les domaines ci-après :

- La sécurité de la navigation aérienne ;
- La gestion des ressources Humaines ;
- La gestion comptable et financière ;
- Les relations avec ses parties prenantes ;
- La politique d'investissement.

De ce POS, découle le Plan des Services et Equipements (PSE) qui couvre la période 2018-2022 et évalué à quatre cent vingt-trois milliards six cent quatre-vingt-sept millions (423 687 000 000) de Francs CFA. Il est financé à hauteur de 39% sur fonds propres et 61% sur des financements extérieurs, et comporte 398 projets répartis en 09 domaines d'activité, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Domaine	Nombre	Objet
AIS	14	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Migration AIS/AIM</li> <li>➤ Campagne WGS 84</li> </ul>
AOP	193	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aides Lumineuses, Balisage et/ou équipements associés</li> <li>➤ Construction/Réhabilitation Bâtiments Administratifs ou Techniques</li> <li>➤ Equipements électrique et outillages</li> <li>➤ Véhicules</li> <li>➤ Voieries réseaux et divers assainissements</li> <li>➤ Equipements, Logiciels et diverses applications informatiques</li> </ul>
ATM	25	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bloc Technique et/ou Tour de contrôle (équipements &amp; bâtiment)</li> <li>➤ Pupitre, Meuble de contrôle Tour et/ou Divers équipements NA pour l'Approche</li> <li>➤ Secteur d'Information de Vol (équipements, construction et/ou aménagement)</li> </ul>
COM	31	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Equipements &amp; Systèmes du Service Fixe Aéronautique</li> <li>➤ Equipements &amp; Systèmes du Service Mobile Aéronautique</li> <li>➤ Equipements et Systèmes de Support Télécommunication</li> </ul>
NAV	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aides de Navigation Approche/Atterrissage</li> <li>➤ Aides de Navigation En Route</li> <li>➤ Procédures NAV</li> <li>➤ Equipements et Maintenance avion LABO</li> </ul>
SUR	14	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mise en œuvre du Plan de Surveillance</li> </ul>
MET	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Equipements et Systèmes d'Observation Météorologique</li> <li>➤ Equipements et Systèmes de Protection Météorologique</li> <li>➤ Equipements et Systèmes de Veille Météorologique</li> </ul>
SAR	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mise en œuvre des fréquences de détresse</li> </ul>
TRN		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Construction/Réhabilitation de bâtiments Ecoles</li> <li>➤ Equipements, Logiciels et Matériels didactiques</li> <li>➤ Mobilier et Matériel de bureau dans les Ecoles</li> <li>➤ Equipements de Production et de Distribution de l'Energie Electrique dans les Ecoles</li> </ul>

### Investissements en 2018

Le budget d'investissement adopté pour l'année 2018 par le Conseil d'Administration en sa séance de décembre 2017 (Résolution N°2017 CA 136-9) s'élève à 105 722 858 510 francs CFA pour ce qui concerne l'enveloppe des autorisations d'engagement (AE) y compris les divers et imprévus.

Domaine	Etudes	AOM	Physique	Taux d'exécution technique
<b>AIS</b>	12,50%	0,00%	0,00%	4,38%
<b>AOP</b>	47,19%	28,54%	7,85%	26,79%
<b>ATM</b>	57,00%	29,80%	5,20%	29,48%
<b>COM</b>	41,74%	30,00%	13,35%	27,45%
<b>MET</b>	60,00%	49,09%	18,64%	40,73%
<b>NAV</b>	41,18%	25,29%	6,76%	23,44%
<b>SUR</b>	58,33%	42,50%	10,83%	35,38%
<b>TRN</b>	11,52%	2,55%	0,00%	4,67%
<b>SAR</b>	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Moyenne des Taux</b>	<b>40,79%</b>	<b>24,76%</b>	<b>7,12%</b>	<b>23,39%</b>

Le taux moyen d'exécution technique des projets du plan est de **23,39%** et le taux d'exécution financière en engagement s'élève à **24,68%** du montant d'AE voté de 2018, pour un montant engagé de **26,095 Mrds de FCFA** au 30 septembre 2018.

### Accords de financement

Dans le cadre de la mise en œuvre du PSE 2018-2022, le Conseil d'Administration, par Résolution CA 138-08 et 09 du 25 juillet 2018, a autorisé la signature des conventions de crédit avec l'Agence Française de Développement (AFD) pour un montant de 40 Mrds FCFA et Atlantique Finance Côte d'Ivoire pour un montant de 100 Mrds FCFA, soit un montant partiel de 140 Mrds FCFA, en attendant l'aboutissement des échanges avec les autres partenaires financiers.

L'ASECNA poursuit, seule ou en partenariat, des études de projets pour l'expérimentation de projets innovants :

DOMAINE D'ACTIVITÉ	INTITULÉ DU PROJET	PRÉSENTATION
ATM	Introduction de la PBN	Ce projet vise la mise en œuvre de la spécification RNAV5 basée sur le DME dans l'espace continental de l'ASECNA (option adoptée par l'ASECNA dans sa stratégie PBN), d'où la nécessité de dimensionner (définir le nombre et l'emplacement) ces infrastructures dans l'espace continental. Parmi les outils utilisés pour cela, il existe le logiciel DEMETER. Elaboration des TDR de la customisation du logiciel DEMETER à La zone ASECNA en vue de la formalisation d'un groupe de travail.
	Ciel unique pour l'Afrique	Ce projet vise à bâtir une stratégie relative à la mise en œuvre d'un Ciel unique africain visant éviter la rupture de la qualité des services. Des actions de coordination de la stratégie doit se mettre en phase avec la vision des Etats membres de l'Agence, des AAMAC, de la CAFAC et des autres ANSP du Continent.
AIM	Projet transition AIS/AIM (e-TOD et AMDB)	Mise en œuvre des données électroniques de terrain et d'obstacles d'aérodrome (e-TOD) et des données cartographiques d'aérodrome(AMDB).
CNS	Projet SAGAI II / MONITOR	Ce projet s'inscrit dans le cadre de la poursuite des activités de caractérisation de l'ionosphère et s'est concrétisé par l'installation en 2015 de quatre nouvelles stations sur les sites de Bamako, Cotonou, Niamtougou et Abidjan.
	ADS-B Satellite	Ce projet a pour objectif de mettre en œuvre dans les espaces aériens océaniques et les zones continentales d'accès difficiles la technologie de surveillance ADS-B dont le support est satellitaire. Cette solution technologique présentée par AIRON permettra à l'Agence d'assurer la couverture complémentaire des moyens de surveillance par une infrastructure ne nécessitant pas de station au sol dans les zones d'accès difficiles. Dans le cadre d'un contrat avec AIREON, promoteur ADS-B par satellites, l'étude de faisabilité de la mise en œuvre de l'ADS-B par satellites dans l'espace aérien ASECNA a été mené Les premières expérimentations sont en cours et l'Agence reçoit déjà l'ensemble des données provenant des aéronefs équipés ADS-B et traversant son espace.
	ADS-B Terrestre	Déploiement en cours
	GBAS II	Ce projet a pour but de mener à terme la deuxième phase de l'évaluation opérationnelle de la mise en œuvre du GBAS sur l'aéroport de Dakar entamée en 2012. Cette deuxième phase a pour objet, l'automatisation de la collecte et du traitement des données, ce qui permettra de faire un monitoring en continu des performances. Un contrat a été signé 2014 avec l'entreprise PILDO et les équipements prévus dans ce cadre (PCs, serveurs et nouveaux récepteurs) ont été installés. Un outil logiciel a été développé pour la visualisation des performances GBAS sur l'aéroport international Leopold Sedar Senghor. Catalyzer ( <a href="http://thecatalyzer.pildo.com/">http://thecatalyzer.pildo.com/</a> ) est un service basé sur le cloud offert par Pildo pour soutenir les opérations GBAS CAT-I / II / III. Compte tenu de la vulnérabilité du signal GNSS aux effets de l'ionosphère, Il s'est avéré nécessaire de poursuivre cette expérimentation dans une troisième phase.

DOMAINE D'ACTIVITÉ	INTITULÉ DU PROJET	PRÉSENTATION
	GRICAS	<p>Galileo MEOSAR RLS Improvement for Better Civil Aviation Security (GRICAS) est le Programme pour la Recherche et le Sauvetage :</p> <p>Les parties intéressées sont : Thales Alenia Space, PILDO Labs, ELTA, ASECNA, Aéroclub Barcelona Sadabell, British Light Aviation Centre Limited et STMicroelectronics.</p> <p>Il est subventionné par l'Agence du GNSS Européen (GSA) dans le cadre du programme H2020, vise à définir l'intégration opérationnelle du MEOSAR dans le contexte du GADSS (Global Aeronautical Distress and Safety System) de l'OACI, et à développer une capacité de détermination de la position des aéronefs en temps réel en utilisant de manière innovante le service SAR de GALILEO.</p> <p>L'ASECNA a organisé du 20 au 23 février 2018, à Dakar, des tests de démonstration en vol des performances opérationnelles des dites balises avec l'avion laboratoire de l'ASECNA.</p> <p>Il est à noter que les résultats des tests réalisés en Europe et en Afrique ont été très satisfaisants au regard des précisions de localisation. Ces résultats ont été validés par l'OACI et l'élaboration du cadre réglementaire pour la mise en œuvre des nouvelles balises de détresse de deuxième génération est en cours de finalisation au niveau de l'OACI.</p>
	GRIMASSE	<p>General aviation Rescue capacity IMprovement for the worldwide Adoption of a Safe Solution based on European GNSS fait partie également du programme de recherche et d'innovation de l'Union Européenne (UE) à l'Horizon 2020, pour lequel l'ASECNA est membre du consortium. Il vise également à définir et développer des prototypes de balises de détresse de deuxième génération pour l'aviation générale ceci pour les besoins de sauvetage des aéronefs en difficulté.</p> <p>Conformément au programme d'activité dudit projet, le concept opérationnel a été déjà finalisé et devra être validé lors de la prochaine rencontre. Les tests de démonstration sont prévus à Barcelone pour l'Europe et à Lomé pour l'Afrique courant 2019.</p>
	Projet MAGNIFIC	<p>Dans le cadre de l'initiative Horizon 2020, l'Europe a lancé un programme cadre européen 2014-2020 pour la recherche et l'innovation afin de promouvoir les coopérations internationales autour de l'EGNSS (EGNOS/GALILEO).</p> <p>Un consortium de partenaires dont l'ASECNA, Pildo Labs et Thales Alenia Space a souscrit en fin 2014 à un financement pour mettre en place le projet MAGNIFIC «Multiply in Africa European Global Navigation Initiatives Fostering Improved Cooperation».</p> <p>Lancé en septembre 2015, le projet MAGNIFIC, vise avant tout la mise en place de démonstrations afin de prouver les apports des systèmes Globaux de Navigation par satellite (GNSS) dans divers secteurs d'activités dont l'aviation.</p>
	Projet SBAS	<p>La mise en œuvre du programme SBAS de l'ASECNA s'est poursuivie notamment à travers les activités de lancement et d'analyse de l'appel d'offres relatif à l'étude préliminaire de définition de l'architecture du système dite « étude phase B ».</p> <p>Au cours de l'année 2018, l'ASECNA a également pris des initiatives visant à renforcer la coopération avec les parties prenantes au programme à travers une consultation de l'industrie (AIRBUS, AIRFRANCE, etc.) et un suivi de l'accord de coopération entre l'ASECNA et l'Union Européenne relatif à la mise en œuvre du GNSS. L'ASECNA a pris part aux travaux du Groupe de travail sur l'interopérabilité (IWG) du GNSS et a communiqué sur son programme SBAS lors de la 13ème Conférence de la navigation aérienne tenue à Montréal du 9 au 19 octobre 2018.</p>



DOMAINE D'ACTIVITÉ	INTITULÉ DU PROJET	PRÉSENTATION
MET	Etude du cisaillement de vent	<p>Ce projet a pour objectif d'étudier le cisaillement de vent dans l'espace aérien ASECNA, notamment dans les phases d'approche et atterrissage, et de proposer une solution technologique pour la protection et la signalisation du type de cisaillement identifié. L'étude avait bénéficié de l'accompagnement de l'Université UCAR et a été réalisée sur quatre sites pilotes choisis en fonction de leurs particularités climatologiques à savoir Dakar, Ouagadougou, Libreville et Antananarivo.</p> <p>Un projet est en cours pour acquérir les équipements pour dix sites à savoir les quatre sites pilotes et six autres sites jugés prioritaires (Bamako, Niamey, Bangui, Ndjamen, Douala et Brazzaville).</p> <p>La collecte des données d'études a été déjà faite pour les sites de Nouakchott, Moroni, Abidjan, Lomé, Cotonou, Bissau et Malabo. Les études sont prévues pour 2019, ainsi que la collecte des données d'études pour les aérodromes secondaires.</p>
	Projet EN	<p>Ce projet est consacré à l'amélioration des prévisions immédiates des phénomènes pluvieux-orageux dans les centres météo à travers les renseignements sur la foudre et les éclairs inter nuages et entre les nuages et le sol. Il vise à acquérir des équipements nécessaires à l'observation de la foudre et des logiciels de traitement des données de la foudre à travers un partenariat entre l'ASECNA et EARTH NETWORK. A ce titre, un réseau de capteurs de foudre avait été déployé pour l'expérimentation en Afrique Centrale pour les collectes de données.</p> <p>L'expérimentation sur le système est terminée et un rapport d'évaluation satisfaisant a été établi.</p> <p>Les contrats d'installation des équipements et de fournitures des services sont déjà signés.</p>



## FINANCES



Le tableau d'équilibre, ci-dessous, présente de façon synthétique le niveau de réalisation du budget général de l'Agence au titre de l'exercice 2018.

## SYNTHESE GLOBALE DE L'EXECUTION DU BUDGET DE L'EXERCICE 2018

<b>A - SECTION FONCTIONNEMENT</b>														
<b>CHARGES</b>									<b>PRODUITS</b>					
GM	INTITULE	«Budget Primitif»	«Budget après Collectif»	Modif. du Budget		«Budget Modifié»	«Cons° AO»	«Tx Exec° Bud. Mod.»	GM	INTITULE	«Budget Primitif»	«Budget après Collectif»	Réalisation	«Tx Exec° Bud. Mod.»
				AJOUT	RETRAIT									
60	Achats	12 848	12 853	1 621	-1 669	12 805	11 242	87,79%	70	Redevances aéronautiques et extra aéronautiques	200 786	200 786	209 301	104,24%
	Variation de stocks	0	0	0	0	0	0	0,00%						
61	Transports	13 299	16 336	7 812	-9 174	14 974	14 034	93,72%	71	Subvention d'exploitation	988	2 393	749	31,31%
62	Services extérieurs	12 909	13 071	659	-3 144	10 587	10 192	96,27%	72	Travaux faits P/ entreprise P/elle-même	0	0	0	0,00%
63	Autres services extérieurs	7 712	8 182	1 303	-2 548	6 937	6 769	97,58%						
64	Impôts et taxes	62	62	0	-3	59	30	50,54%						
65	Autres charges	19 144	19 194	9 896	-14 771	14 319	13 632	95,20%	75	Produits divers	8 206	8 206	6 817	83,08%
66	Charges du personnel	93 809	93 809	21 775	-19 766	95 817	95 712	99,89%						
67	Frais financiers	3 000	6 420	3 444	-7 582	2 281	1 636	71,71%	77	Revenus financiers et produits assimilés	126	126	3 776	2996,83%
68	Dotations aux amortissements	33 700	33 700	52 796	-33 700	52 796	52 796	100,00%	78	Reprises de subventions/Transfert de charge financiers	0	0	0	0,00%
69	Dotations aux provisions	13 623	7 884	10 458	-17 407	935	892	95,41%	79	Reprise de provisions	0	0	1 754	0,00%
81-83-85	Charges HAO	0	0	0	0	0	0	0,00%	82-84-86	Produits HAO	0	0	13 549	0,00%
<b>TOTAL CHARGES</b>		<b>210 106</b>	<b>211 511</b>	<b>109 763</b>	<b>-109 763</b>	<b>211 511</b>	<b>206 935</b>	<b>97,84%</b>	<b>TOTAL PRODUITS</b>		<b>210 106</b>	<b>211 511</b>	<b>235 946</b>	<b>111,55%</b>
<b>RESULTAT NET</b>							<b>29 011</b>							
<b>B - SECTION INVESTISSEMENT</b>														
<b>EMPLOIS</b>							<b>RESSOURCES</b>							
INTITULE	«Enveloppe AO Votée»	«Budget Collectif»	Enveloppe AO mod.		«Enveloppe AO Modifiée»	«Cons° AO»	«Tx Exec° Bud. Voté.»	INTITULE	«Enveloppe AO Votée»	«Enveloppe AO Modifiée»	Réalisation	«Tx Exec° Bud. Voté.»		
			AJOUT	RETRAIT										
Remboursement d'emprunt	5 970		0	0	5 970	5 962	99,86%	Capacité d'autofinancement	47 323	47 323	67 396	142,42%		
Dépenses D'Equipements	84 701		30 000	30 000	84 701	28 982	34,22%	Financements Externes	19 679	9 679	0	0,00%		
PSEI 2007-2008	2 000		0	0	2 000	1 420	71,00%	Prèvements Trésorerie	23 669	33 669	0	0,00%		
PSEI 2009-2013	13 000		5 000	0	18 000	4 355	24,19%							
PSEI 2015-2017	20 000		25 000	0	45 000	17 147	38,10%							
PSEI 2015-2022	49 701		0	30 000	19 701	6 060	30,76%							
<b>TOTAL EMPLOIS</b>	<b>90 671</b>		<b>30 000</b>	<b>30 000</b>	<b>90 671</b>	<b>34 944</b>	<b>38,54%</b>	<b>TOTAL DES RESSOURCES</b>	<b>90 671</b>	<b>90 671</b>	<b>67 396</b>	<b>74,33%</b>		
<b>FONDS DE ROULEMENT (FDR)</b>							<b>32 453</b>							

## RESSOURCES HUMAINES

61





## RESSOURCES HUMAINES

### Effectifs

Au 31 décembre 2018, la répartition des effectifs se présente comme suit : 5402, dont 3305 agents d'encadrement et 2097 agents d'exécution, (Cf. détail dans le tableau ci-après).

Métier	Total 2018
ADG	1289
ENA	2334
IGC	213
IRE	813
MTO	753
Total général	5402

### Recrutements

Le tableau ci-dessous donne la répartition par métier des 149 recrutements effectués au cours de cette année :

Métier	Encadrement	Exécution	Total général
ADG	12	4	16
ENA	76	28	104
IGC	3	0	3
IRE	17	0	17
MTO	7	2	9
Total général	115	34	149

## Ratio Genre par catégorie

En 2018, la répartition par genre est résumée dans le tableau ci-dessous.

Genre		Encadrement	Exécution	Total général	C a d r e s Dirigeants	Autres postes d'organigramme
Féminin	Nombre	519	329	848	24	824
	Ratio	16%	16%	16%	24%	16%
Masculin	Nombre	2786	1768	4554	76	4478
	Ratio	84%	84%	84%	76%	84%
Total général		3305	2097	5402	100	5302

## FORMATION

Les activités de la formation en 2018 se sont déroulées dans un contexte de maîtrise de charges du personnel liée à la détermination de l'effectif optimum.

Le budget alloué aux actions de formation est de 2 268 403 000 F CFA soit une baisse de 27,47% par rapport au budget de l'année 2017 qui était de 3.127.749.000 F CFA.

Le point des activités 2018 se présente en deux volets : Formation initiale et Formation continue.

### Formation initiale dans les écoles de l'ASECNA

#### •⇨ EAMAC

Il convient de rappeler que la Résolution n°2016 CA 131-4 a autorisé le décalage d'un an du programme de recrutement des élèves contrôleurs de la circulation aérienne, et a demandé une réévaluation des effectifs cibles. La détermination des effectifs optimums et l'élaboration d'un plan de formation conditionnent les programmes des formations.

Ainsi, hormis la formation des observateurs pour résorber le déficit en TSM, aucune formation initiale n'a été mise en œuvre pour le compte des activités communautaires, à l'EAMAC.

#### •⇨ ERSI

Quatre (04) promotions de Pompiers d'Aérodrome (PA) ont été mises en œuvre :

Il s'agit de :

- ☞ PA 45 : fin de formation le 16/07/2018 avec 04 élèves ;
- ☞ PA 46 : fin de formation le 14/09/2018 avec 21 avec élèves ;
- ☞ PA 47 : fin de formation prévue le 15/09/2019 avec 21 élèves (formation en cours) ;
- ☞ PA 48 fin de formation prévue le 08/03/2019 avec 21 élèves (formation en cours).

## Formation continue en 2018

### •⇨ **EAMAC**

Tous les stages retenus (hormis deux stages annulés) ont été exécutés. Au total, sur les 30 stages de qualification ou de perfectionnement programmés en 2018, 28 ont été mis en œuvre, répartis comme suit :

- ⇨ Navigation aérienne : 13
- ⇨ Electronique-Informatique : 08
- ⇨ Météorologie : 07

On peut y ajouter le stage en « Circulation Aérienne » au profit du personnel Facturation de l'Agence en décembre 2018.

### •⇨ **ERSI**

Tous les stages planifiés en 2018, onze (11) au total, ont été réalisés :

- ⇨ Qualification des Chefs de Manœuvre : 54 participants
- ⇨ Qualification des Chefs de Brigade : 12 participants
- ⇨ SIMFIRE : 64 participants
- ⇨ Perfectionnement formation des formateurs : 16 participants
- ⇨ Maintenance des Véhicules Incendie : 09 participants

### •⇨ **ERNAM**

En 2018, l'ERNAM a accueilli des sessions de formation sur :

- ⇨ Le SYCOHADA révisé pour cadres de DGAI
- ⇨ Les Systèmes de Management « Environnement » et « Santé et Sécurité au Travail (SST) »
- ⇨ La GMAO pour les points focaux
- ⇨ TRAINAIR OACI PLUS
- ⇨ RANA/TANA au profit des animateurs de proximité SMI

A cela, on peut ajouter la poursuite de la formation au cycle préparatoire d'entrée à l'EAMAC pour des ressortissants des Comores, de la Guinée Bissau, de la Guinée Equatoriale et de la Mauritanie.

## Anglais pour les Contrôleurs CA

Le renforcement des compétences linguistiques en langue anglaise des contrôleurs de la circulation aérienne s'est réalisé en deux volets : la formation locale et l'immersion à Johannesburg.

Formation locale : 711 contrôleurs des 17 Représentations

Immersion en anglais : 94 contrôleurs ont été formés par International House of Johannesburg (IHJ)

## Guidage Radar

En 2018, le guidage radar, commencé en 2017, est mis en œuvre dans les centres d'Abidjan, de Brazza et de Douala. Au total, 141 personnes ont été formées, à cet effet, à l'EAMAC comme dans ces centres concernés pour un coût total de 83.578.000 F CFA.

## Hors Ecoles ASECNA pour l'exploitation technique

Des formations continues ont été réalisées en dehors des écoles de l'ASECNA au profit du personnel de l'Exploitation Technique :

- ⇨ Recyclage du personnel du Contrôle en vol (Hop Training- France)
- ⇨ Formation des cadres procédures de vol et Auditeurs CNS/ATM ;
- ⇨ Formations liées aux projets et formations en usine (SIDES, INEO, MFI...);
- ⇨ Formation sur l'habilitation des électriciens en centres ;
- ⇨ Formation des informaticiens de la DTI par FTF à Dakar ;

## Autres formations de renforcement de capacité

Plusieurs formations ont été exécutées dans ce cadre, dont notamment :

- ⇨ Un séminaire en faveur des Payeurs à Abidjan ;
- ⇨ 08 séminaires de renforcement de capacité



## SYSTEME DE MANAGEMENT INTEGRE (SMI)





## SYSTEME DE MANAGEMENT INTEGRE

### Pilotage du SMI

Organisée par la décision N°2017/000655/ASECNA/DGDD portant composition, attributions et fonctionnement des organes de pilotage et de suivi du SMI de l'Agence, le pilotage du SMI a essentiellement pour but d'évaluer les performances du SMI au niveau des structures et au niveau global de l'Agence, afin d'initier les actions d'amélioration adaptées aux faiblesses constatées. Les organes du pilotage du SMI sont :

#### a) Au niveau du Siège :

- ☞ le comité de Revue de Direction Centrale, désigné par RDC ;
- ☞ le comité Central de Suivi, désigné par CCS.

#### b) Au niveau des structures du siège

- ☞ des comités de coordination interne désignés par CCI.

#### c) Au niveau des structures déconcentrées

- ☞ le comité de Revue de Direction Déconcentrée, désigné par RDD ;
- ☞ le Groupe d'Action et de Suivi, désigné par GAS.

Les structures du Siège réalisent les CCI et transmettent leurs comptes rendus à la DSQ lors de la préparation du CCS, tandis que les structures déconcentrées analysent les résultats des GAS lors de leurs RDD avant de transmettre les rapports pour la préparation de la RDC.

### Organisation et réalisation de l'audit de certification ISO 9001 : 2015

Le certificat ISO 9001 : 2008 délivré par «Bureau Veritas Certification» est arrivé à échéance le 22 octobre 2017. La DSQ a engagé le processus de renouvellement du certificat suivant la norme 9001 : 2015.

L'Agence a obtenu la certification ISO 9001 : 2015, à l'issue de l'audit de certification qui s'est déroulé le 03 novembre 2017 (audit documentaire) et du 23 janvier au 08 février 2018 (audit sur site), confirmant la conformité du système de management de l'ASECNA aux exigences de la norme citée.

Cette certification couvre toutes les activités communautaires de l'Agence et est valable pour trois ans à compter du 30 avril 2018 au 21 avril 2021. Elle est la preuve d'une transition réussie vers la nouvelle version 2015 de la norme ISO 9001 et de la prise en charge des changements majeurs qu'elle exige.

Cette certification constitue une occasion d'inviter l'ensemble des acteurs à faire de ce label un catalyseur pour mobiliser toutes les énergies internes, en vue de renforcer la culture sécurité et de l'excellence à tous les niveaux de l'Agence, en satisfaction des usagers, des Etats membres et des autres parties intéressées telles que l'OACI.

### **Intégration des volets Sûreté, Environnement et SST**

Une analyse des écarts du système de management intégré de l'Agence avec les exigences des normes ISO 14001 : 2015 (Environnement) et ISO 45001 : 2018 (Sécurité, Santé au Travail) a donné les résultats suivants :

Thème	Note	Poids
4. Contexte de l'organisme	63	100
5. Leadership	88	100
6. Planification	31	100
7. Support	55	100
8. Réalisation des activités opérationnelles	68	100
9. Evaluation des performances	79	100
10. Amélioration	63	100

Les actions suivantes sont mises en œuvre pour amorcer l'intégration des volets Environnement et SST :

- ☞ Elaboration de documents amendés par un Comité Technique chargé du

déploiement des volets environnement et SST (COTES) : Politique SMI, Manuel SMI, Manuel de gestion des risques, Procédures spécifiques et listes-types des risques SST et des aspects environnementaux ;

- ☞ Validation par le Directeur Général de la décision N 02018/1385/ASECNA/DGDD du 27 août 2018 relative aux conditions de Santé et Sécurité au Travail (Règlement N 04) ;
- ☞ Signature et mise en œuvre d'un protocole d'accord avec l'OACI relatif aux procédures CCO/CDO sur Libreville et Ouagadougou ;
- ☞ Validation du Plan d'intégration et de certification QSE 2018-2020 ;
- ☞ Organisation d'ateliers de formation sur le système de management Environnement et SST (norme ISO 45001 : 2018) en octobre 2018.

En ce qui concerne le volet Sûreté, les actions de collecte de données au niveau des centres ont débuté (lois et règlements nationaux en matière de sûreté, programmes de sûreté ATM, documents applicables).

Les démarches initiées pour organiser des formations dans le domaine du Système de Management de la Sûreté ont abouties à leur mise en œuvre en octobre 2018, particulièrement sur le volet concernant la gestion des risques de sûreté. Les autres volets Sûreté seront planifiés pour 2019.





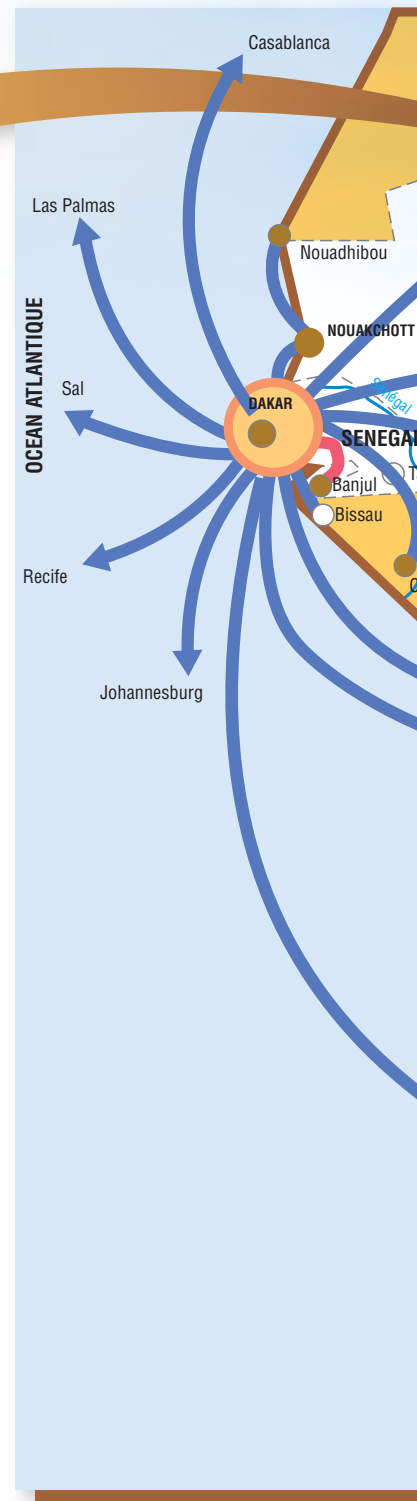
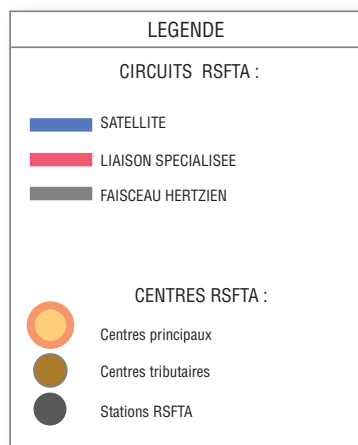
## ANNEXES

- ➔ Cartes télécom
- ➔ Organisation et moyens techniques
- ➔ Annexes financières





## Réseau de Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques (R.S.F.T.A)





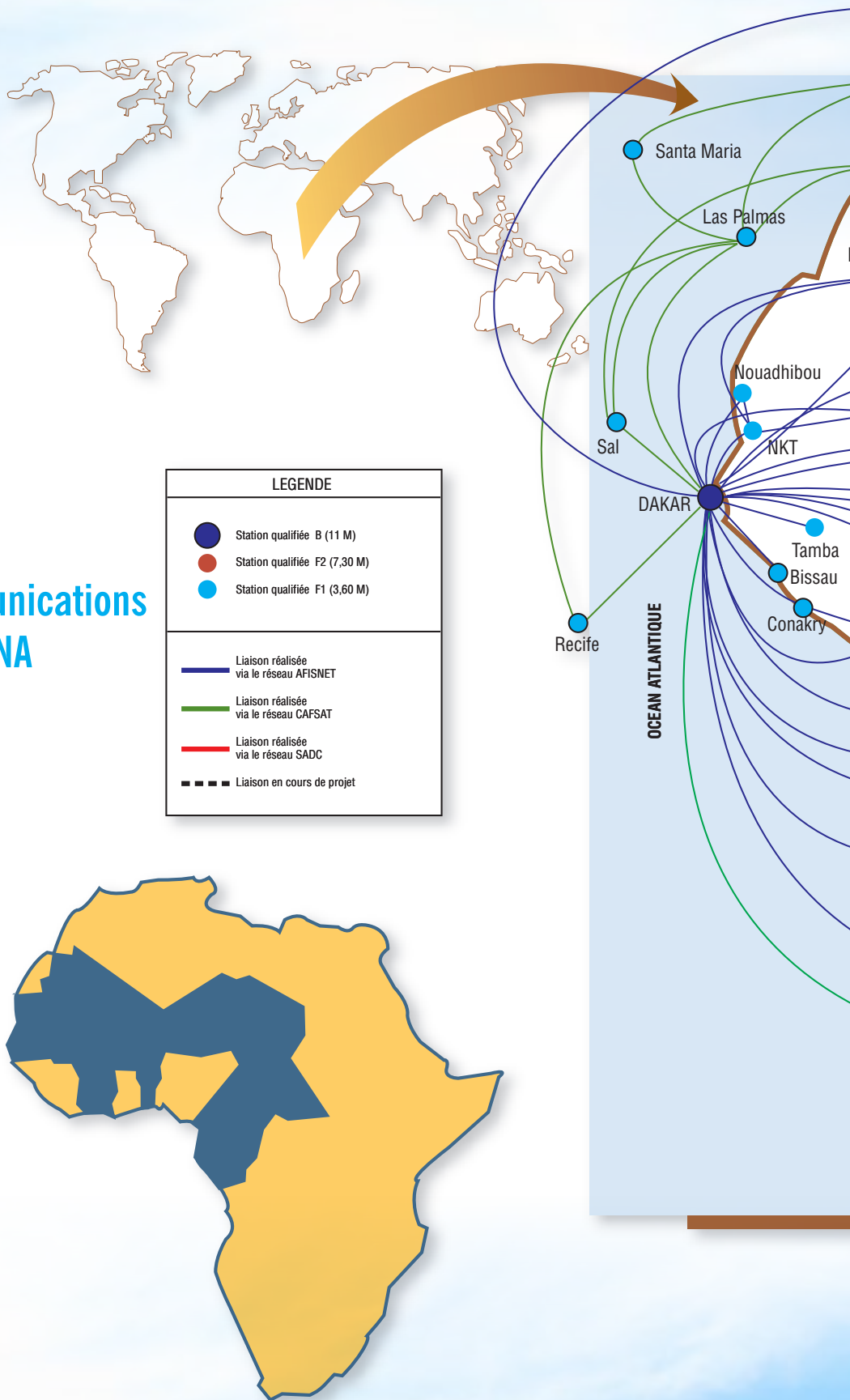


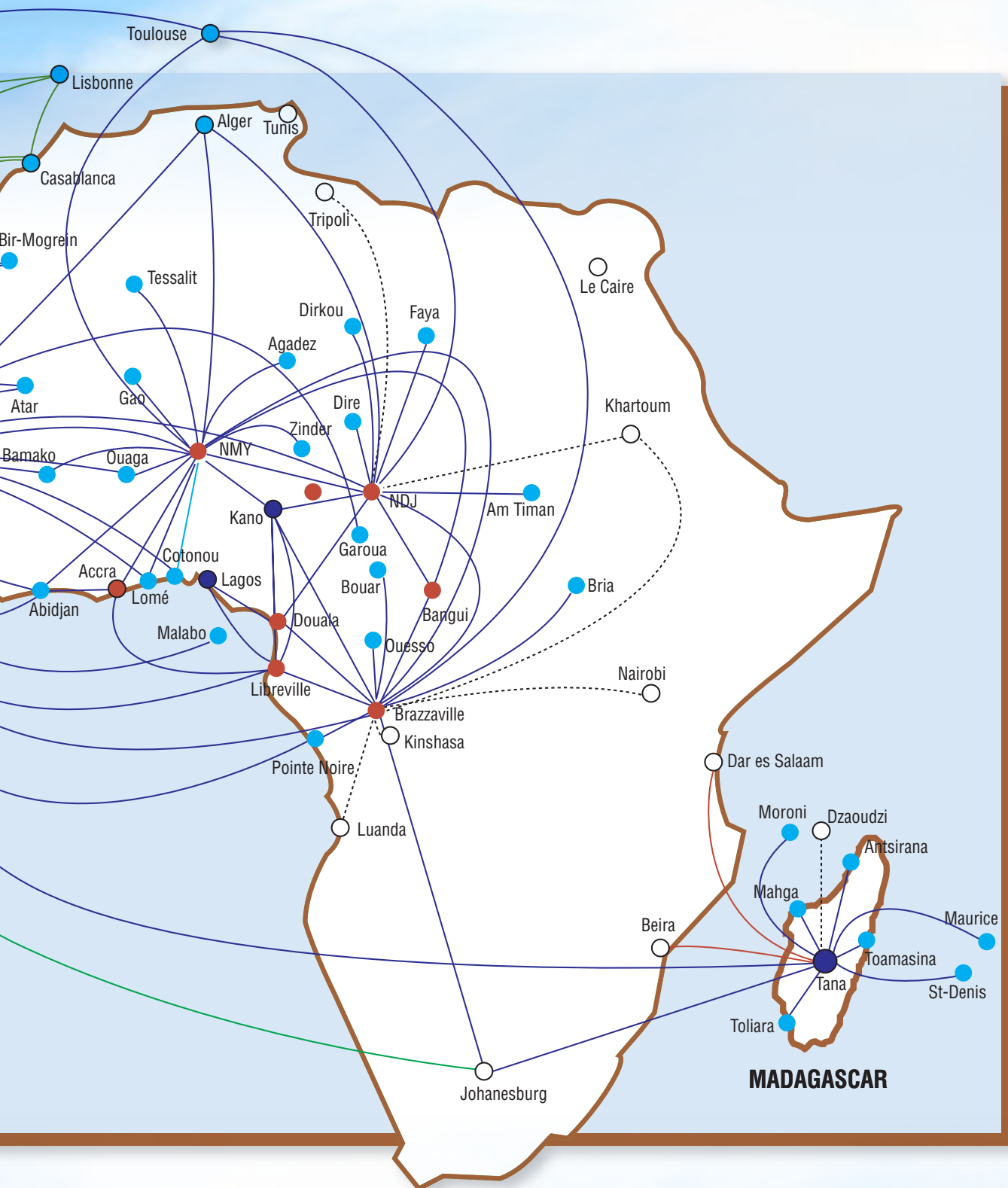




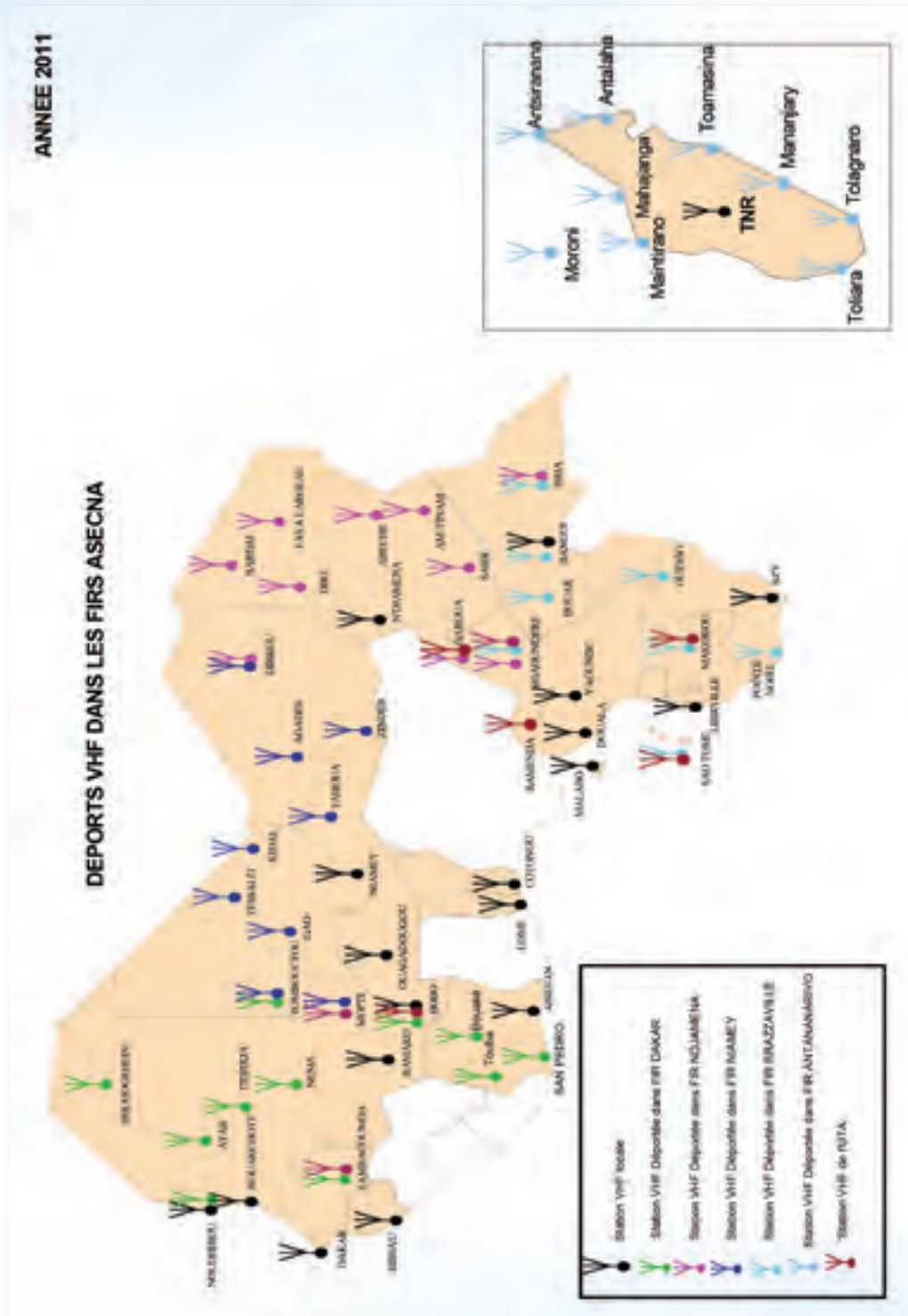
## Réseau météorologique d'observation dans les Etats membres de l'ASECNA

## Liaisons de télécommunications par satellite de l'ASECNA

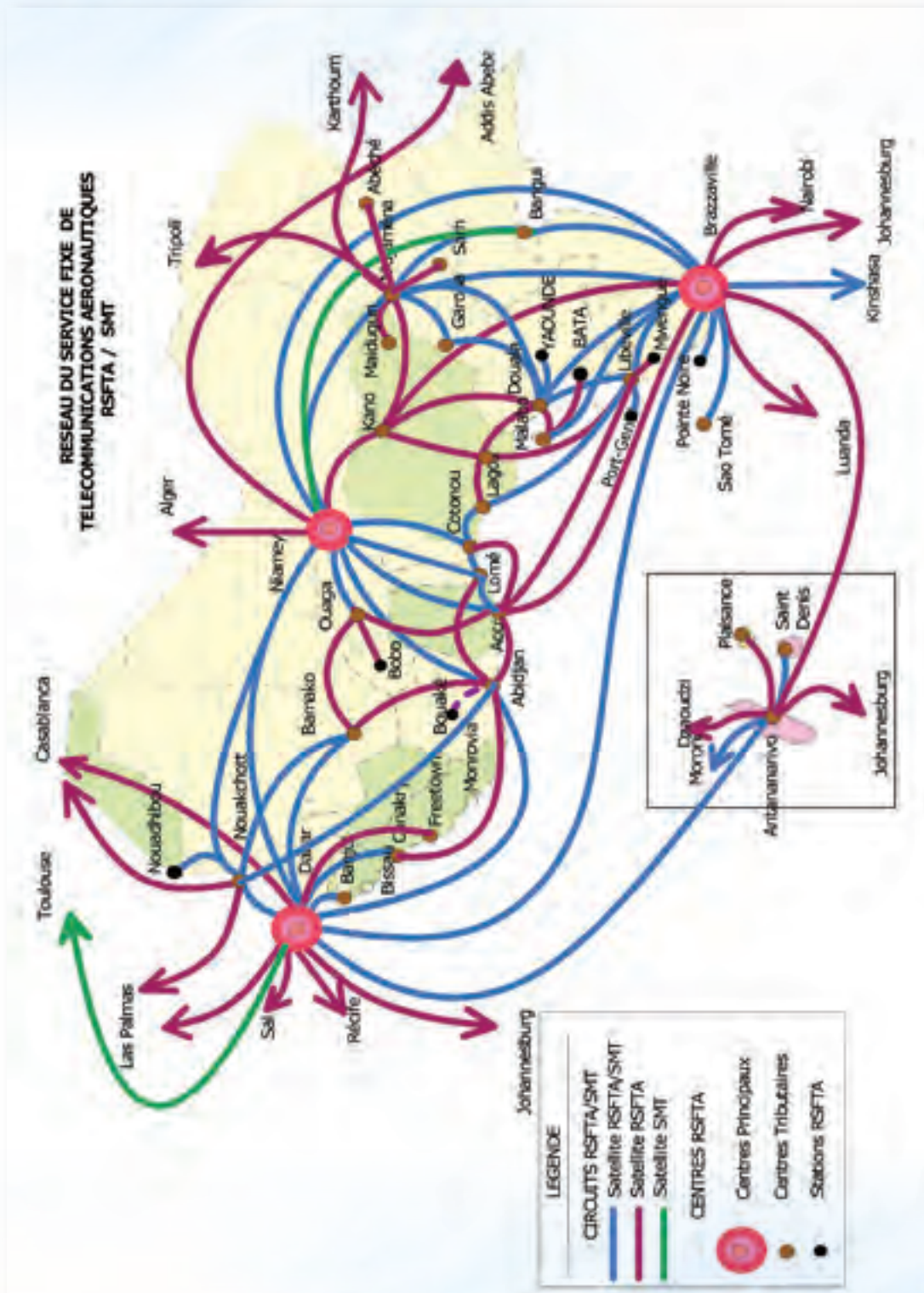




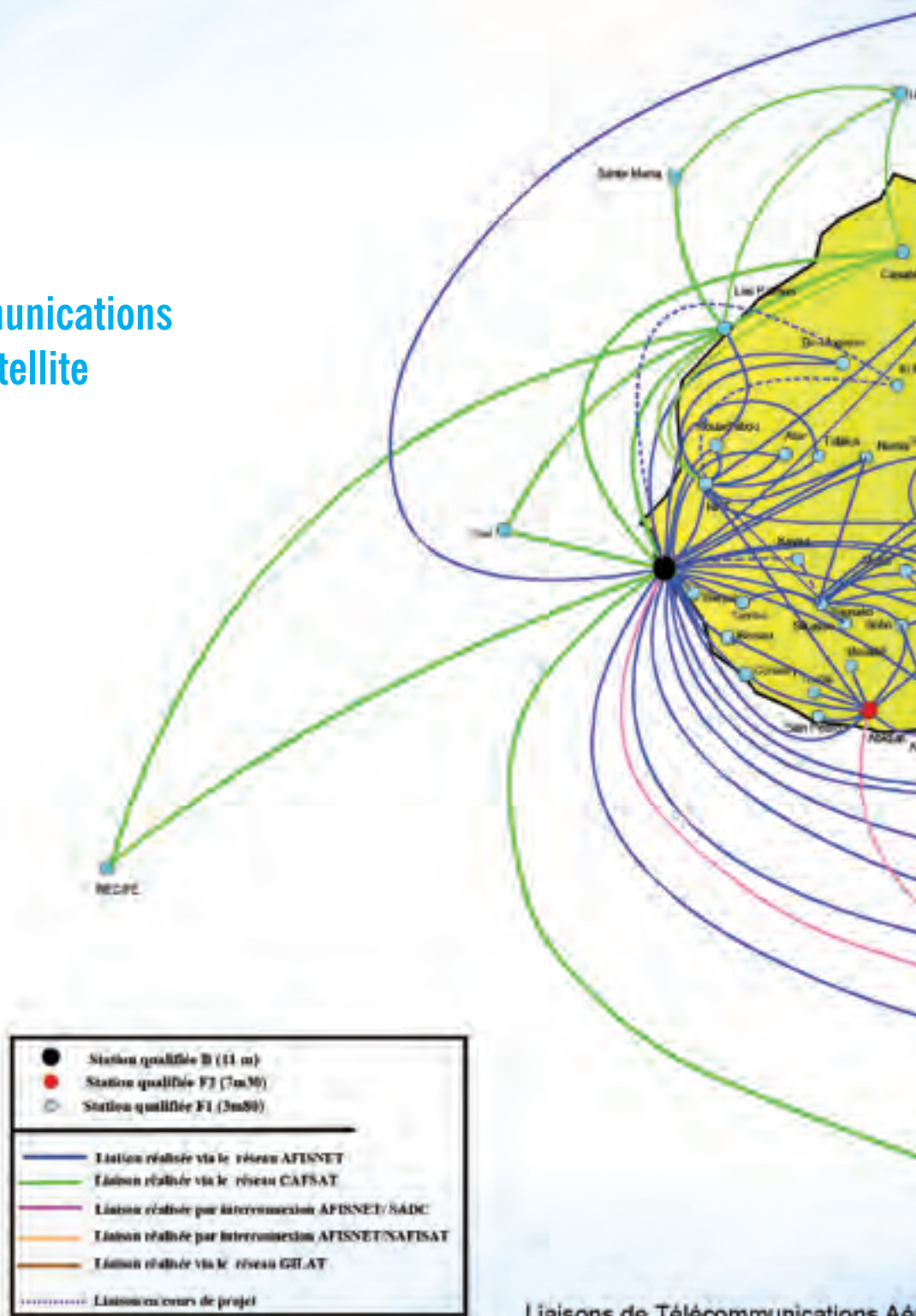
# EXTENSION DE LA COUVERTURE VHF



# RESEAU DU SERVICE FIXE DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES



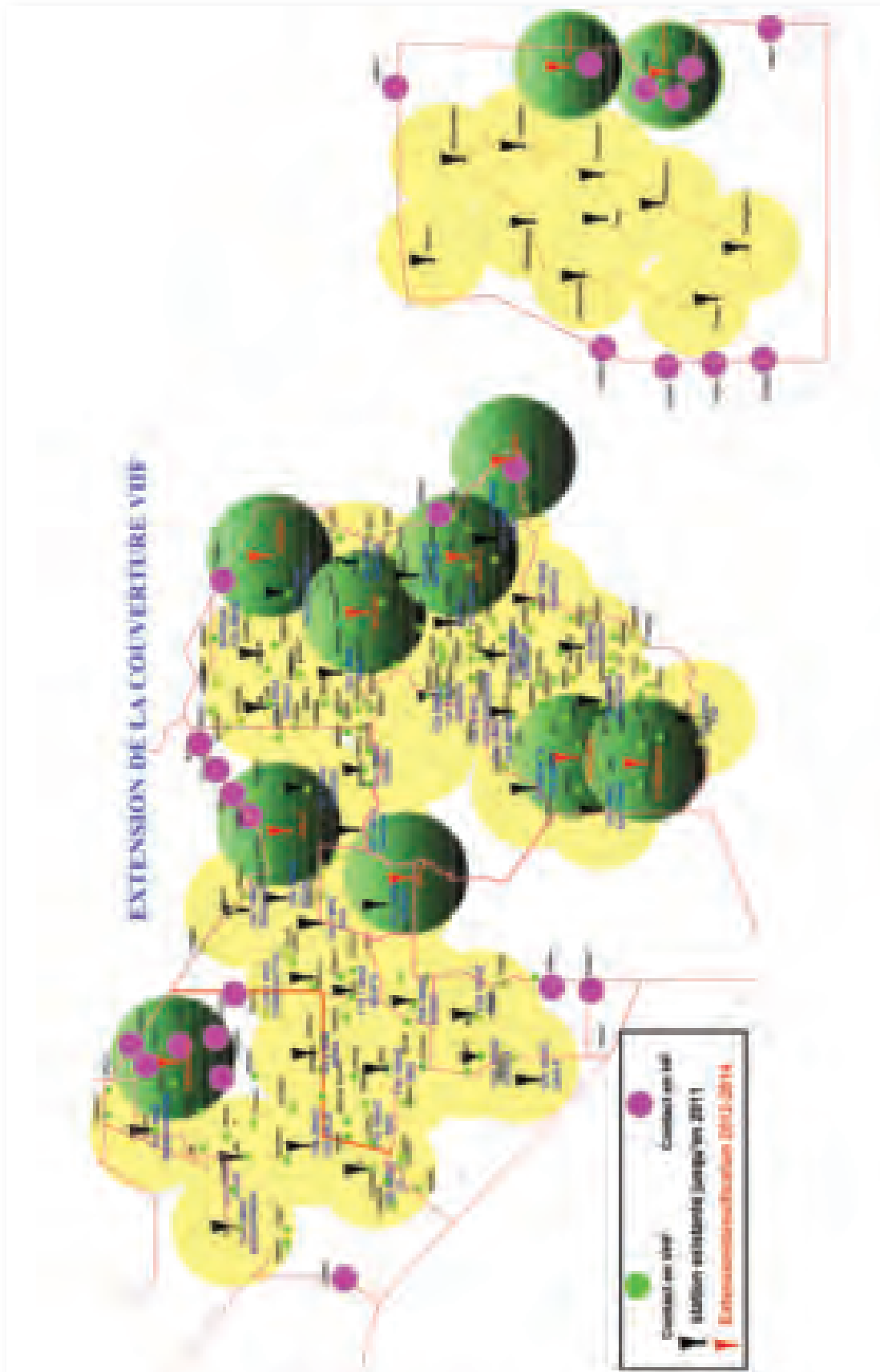
# Liaisons de télécommunications aéronautiques par satellite synoptique général



Liaisons de Télécommunications Aéronautiques par Satellite Synoptique Général



Navigation par Satellite  
Général





## ORGANISATION ET MOYENS TECHNIQUES

### Les moyens techniques de l'ASECNA

Aérodromes installations et services communautaires de l'Agence dits « de l'article 2 » de la Convention de Dakar

#### Liste des 32 aérodromes communautaires

La liste des 31 aérodromes sur lesquels l'Agence assure la conception, la réalisation et la gestion des installations et services ayant pour objet la transmission des messages techniques et de trafic, le guidage des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, l'information en vol, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique, est la suivante : Cotonou, Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Douala, Garoua, Yaoundé Nsimalen, Bangui, Moroni, Brazzaville, Pointe-Noire, Abidjan, Libreville, Port-Gentil, Franceville, Bissau, Malabo, Bata, Antananarivo, Mahajanga, Toamasina, Bamako, Gao, Mopti, Nouakchott, Nouadhibou, Niamey, Dakar, N'Djamena, Sarh, Lomé, Niamtougou.

#### Liste des installations et services confiés à l'ASECNA

(Installations et services confiés à l'ASECNA au titre de l'article 2 de la convention de Dakar)

#### A) Navigation Aérienne en route

- ✦ Centres d'information en vol -Centres de contrôle régionaux de la Circulation Aérienne
- ✦ Centres et installations de Télécommunications et de Transmission Radio et par fil
- ✦ Bureau International NOTAM
- ✦ Echanges d'informations météorologiques
- ✦ Stations météorologiques de radiosondage, radiovent et radarvent
- ✦ Aides en route radio et visuelles
- ✦ Centres de veille météorologique.

#### B) Aides terminales sur les aérodromes relevant de l'article 2 de la Convention de Dakar

- ✦ Contrôle d'approche
- ✦ Contrôle d'aérodrome

- ✦ Guidage du roulement des aéronefs au sol
- ✦ Aides radio et visuelle à l'approche et à l'atterrissage, transmission par fils et radio intéressant les aérodromes de l'article 2 de la Convention de Dakar
- ✦ Installations et services d'observations, de transmissions et de prévisions météorologiques
- ✦ Bureau de piste et informations aéronautiques
- ✦ Services de Sécurité Incendie

#### C) Ecoles Inter-Etats de l'Aviation Civile et de la Météorologie

##### Installations et services susceptibles d'être confiés à l'ASECNA au titre des articles 10 et 11 de la Convention de Dakar

- ✦ Tous les services concernant les aides terminales sur les aérodromes non visés par l'article 2 de la Convention de Dakar
- ✦ Chefferie de la météorologie
- ✦ Réseaux des stations météorologiques
- ✦ Climatologie et assistance météorologique.

##### Travaux, installations et services susceptibles d'être confiés à l'ASECNA au titre de l'article 12 de la Convention de Dakar

- ✦ Exploitation commerciale des aéroports visés ou non dans l'article 2 de la Convention de Dakar - Toutes études ou missions particulières de caractère technique ou économique compatibles avec ses missions essentielles
- ✦ Toutes constructions ou installations relatives à des services techniques ou commerciaux ou intéressant la défense
- ✦ Toute gestion d'école de formation de techniciens ressortissants de l'aviation.

Installations ASECNA de l'Article 2 concourant à la sécurité de la navigation aérienne internationale

Aides à la navigation :

Stations de radiosondage :

# LISTE DES AERODROMES ARTICLE 10 PAR PAYS

## BENIN : (04 aérodromes)

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
COTONOU	2 et 10	Contrôlé
KANDI	10	AFIS
NATITINGOU	10	AFIS
PARAKOU	10	AFIS

## BURKINA : (16 aérodromes)

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
OUAGADOUGOU	2 et 10	Contrôlé
BOBO DIOULASSO	2 et 10	Non contrôlé
ARLY	10	"
BOGANDE	10	"
BOROMO	10	"
DEDOUGOU	10	"
DIAPAGA	10	"
DJIBO	10	"
DORI	10	"
FADA N'GOURMA	10	"
GAOUA	10	"
GOROM-GOROM	10	"
ORODARA	10	"
OUAHIGOUYA	10	"
PO	10	"
SEBBA	10	"

## GABON : (10 aérodromes)

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
MVENGUE	10	Contrôlé
KOULAMOUTOU	"	AFIS
LAMBARENE	"	AFIS
MAKOKOU	"	AFIS
MOUJLA	"	AFIS
OYEM	"	Contrôlé
PORT-GENTIL	2 et 10	Contrôlé
BITAM	10	AFIS
OMBOUE	10	AFIS
TCHIBANGA	10	Contrôlé

## NIGER : (14 aérodromes)

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
NIAMEY	2 et 10	Contrôlé
AGADEZ	10	"
DIFFA	"	Non contrôlé
DOSSO	"	"
DOUTCHI	"	"
GAYA	"	"
GOURE	"	"
IFEROUANE	"	"
LA TAPOA	"	"
MARADI	"	"
N'GUIGMI SUD	"	"
OUALLAM	"	"
TAHOUA	"	"
ZINDER	"	Contrôlé

## GUINEE EQUATORIALE : (01 aerodrome)

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
Bata	10	AFIS

## MALI : (12 aérodromes)

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
BAMAKO	02 et 10	Contrôlé
GOUNDAM	10	AFIS
KAYES	"	Contrôlé
KENIEBA	"	Non contrôlé
MANATALI	"	"
MOPTI	"	contrôlé
NARA	"	Non contrôlé
NIORO	"	contrôlé
TESSALIT	"	Non contrôlé
TOMBOUCTOU	"	contrôlé
YELIMANE	"	Non contrôlé
SIKASSO	"	AFIS

**CENTRAFRIQUE : (33 aérodromes)**

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
BANGUI	2 et 10	Contrôlé
ALINDAO	10	Non contrôlé
BAKOUMA	"	"
BAMBARI	"	"
BANGASSOU	"	"
BATANGAFO	"	"
BERBERATI	"	Contrôlé
BIRAO-POSTE	"	Non contrôlé
BOCARANGA	"	"
BODA	"	"
BOSSANGO	"	"
BOUAR	"	"
BOZOUM	"	"
BRIA	"	"
CARNOT	"	"
GAMBOULA	"	"
GRIMARI	"	Non contrôlé
KAGA-BANDORO	"	"
KEMBE	"	"
KOUANGO	"	"
M'BOKI	"	"
MELLE-GORDIL	"	"
MOBAYE	"	"
NDELE	"	"
OBO NGUILINGUILI	"	"
OBO-POSTE	"	"
OUANDA	"	"
OUANDA DJALLE	"	"
PAOUA	"	"
RAFAI	"	"
YALINGA	"	"
ZEMIO	"	"
BOUCA	"	"

**TCHAD : (19 aérodromes)**

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
N'DJAMENA	02 et 10	Contrôlé
MOUNDOU	10	Contrôlé
FAYA-LARGEAU	10	Contrôlé
ABECHE	10	Contrôlé
AM-TIMAN	10	AFIS
BONGOR	10	AFIS
BOL	10	AFIS
MONGO	10	AFIS
BOKORO	10	AFIS
MAO	10	AFIS
OUNIANGA KEBIR	10	AFIS
DOBA	10	AFIS
BILTINE	10	AFIS
BOUSSO	10	AFIS
PALA	10	AFIS
ATI	10	AFIS
LAÏ	10	AFIS
BARDAÏ	10	AFIS
FADA	10	AFIS



## DONNÉES COMPLÉMENTAIRES FINANCES

### ❖ *Le système de redevances de route tarifs et conditions d'applications*

#### **Préambule**

L'ASECNA est chargée de la conception, de la réalisation et de la gestion — aussi bien pour la circulation en route que pour l'approche et l'atterrissage des installations et services ayant pour objet : les communications aéronautiques, le guidage et l'information des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique.

Elle assure, à ce titre, les services destinés à garantir la régularité et la sécurité des vols ainsi que la protection météorologique dans la totalité de l'espace aérien dévolu aux Etats membres par les Plans Régionaux établis par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

Elle met en œuvre, à cet effet, la totalité des aides radio à la navigation aérienne et des services d'information de vol, de contrôle et de météorologie des Régions d'Information de Vol (FIR) de : ANTANANARIVO - BRAZZAVILLE – DAKAR OCÉANIQUE – DAKAR TERRESTRE – N'DJAMENA - NIAMEY.

Elle fournit également ces mêmes services sur 25 aéroports internationaux et une centaine d'aéroports nationaux. En rémunération des services mis à la disposition des usagers, l'Agence perçoit, depuis le 1er janvier 1962, pour chaque vol effectué dans les espaces aériens des Etats membres de l'Organisation, une redevance dite «Redevance d'Usage des Aides et Services de Route», dont le fondement est conforme à l'Article 15 de la Convention de Chicago et aux recommandations du Conseil de l'OACI en la matière.

Le barème est publié dans le Manuel d'Information Aéronautique de l'ASECNA, et amendé chaque fois que nécessaire par circulaires d'information émises par les bureaux NOTAM Internationaux d'Antananarivo, Brazzaville et Dakar.

### ❖ *Modalités et Perception de la redevance de route*

#### **Conditions d'application**

La redevance d'usage des aides et services de route gérée par l'ASECNA est due quelles que soient les conditions dans lesquelles le vol est accompli (IFR ou VFR), et quel que soit le lieu de départ et le lieu de destination ; elle n'est perçue qu'une fois pour un vol effectué à l'intérieur d'une ou plusieurs Régions d'Information de Vol relevant de la compétence de l'ASECNA.

La redevance est généralement due par l'exploitant de l'aéronef.

En effet, l'Agence ne connaît pas et n'a pas à connaître les accords d'affrètement d'aéronefs intervenus entre exploitants et propriétaires.

Pour l'ASECNA, en matière de redevance de route l'exploitant de l'aéronef est l'exploitant sous lequel le vol est identifié au moyen de son indicatif compagnie, ou de son numéro de vol, tel qu'il figure dans le DOC OACI 8585 (Indicatifs des Exploitants d'Aéronefs et des Administrations et Services Aéronautiques).

Dans tous les cas où l'exploitant ne peut être identifié, le propriétaire de l'avion est réputé être l'exploitant et la facture est établie à son nom.

Pour les exploitants privés ou sociétés n'ayant pas d'indicatif à trois lettres (trigramme) au DOC 8585, l'exploitant est celui qui figure dans les registres aéronautiques de chaque pays, à la mention propriétaire ou exploitant, si celle-ci est indiquée.

#### **Exonération**

Seuls les aéronefs militaires ainsi que les aéronefs des services officiels des Etats membres de l'ASECNA sont exonérés de la redevance.

Les aéronefs militaires et les aéronefs des

services officiels appartenant à des Etats non membres de l'ASECNA sont assujettis de plein droit au paiement de la redevance au même titre que les avions civils de toute nationalité.

## BARÈME ET TARIF

### a) Aéronefs d'un poids inférieur à 14 tonnes

Pour les aéronefs d'un poids compris entre 4 et 14 tonnes, il est appliqué un tarif forfaitaire à chaque vol effectué quelle que soit la distance parcourue. Ce tarif est fixé chaque année et dépend du type de vol réalisé :

- Vol Domestique ou Régional (exécuté sur le Territoire National ou entre Etats membres de l'ASECNA sans escale hors Etats membres ASECNA) = 84,99 Euros (soit 55 570 FCFA)
- Vol International = 204,13 Euros (soit 133 901 FCFA).

### b) Aéronefs d'un poids supérieur à 14 tonnes

Pour les aéronefs d'un poids supérieur à 14 tonnes, la redevance est déterminée en fonction du type d'aéronef et de la distance totale parcourue sous le même numéro de ligne, quel que soit le nombre d'escales.

Chaque vol est affecté d'un coefficient qui est déterminé en fonction du poids de l'avion d'une part, de la distance totale parcourue dans les Régions d'Information de Vol ASECNA, d'autre part.

Le poids dont il est fait mention dans la détermination des catégories d'avions est le poids maximum autorisé au décollage prévu dans le Certificat de Navigabilité ou dans le Manuel d'Exploitation ou, à défaut, dans tout autre document officiel équivalent.

La redevance due sera égale au produit du coefficient applicable à chaque vol par l'unité

de redevance. Le tarif de l'unité de redevance est révisé chaque année.

Tarif

cf. site web : [www.ais-asecna.org](http://www.ais-asecna.org) Unité de redevance (valeur du point) :

Vol International = 102,06 Euros équivalant à (66 947 FCFA) au taux de change le 1.1.2011

Vol Régional = 81,65 Euros (53 559 FCFA)

Vol Domestique = 66,34 Euros (43 516 FCFA).

Table des coefficients de vol				
Poids (tonnes)	Distance (Km)			
	0/750	750/2000	2000/3500	> 3500
14-20	1	5	12,0	20
20-50	1,2	6	14,4	24
50-90	1,4	7	16,8	28
90-140	1,6	8	19,2	32
140-200	1,8	9	21,6	36
200-270	2	10	24,0	40
270-350	2,15	10,75	25,8	43
350-440	2,3	11,5	27,6	46
440-540	2,45	12,25	29,4	49
540-650	2,6	13	31,2	52

## Règlement

La redevance doit être payée au plus tard 30 jours après la date d'envoi de la facture. Les factures doivent être payées à PARIS, et à PARIS seulement. L'ASECNA est habilitée par ses Etats membres à prendre toutes les dispositions réglementaires nécessaires pour assurer le recouvrement des redevances de route. En cas de litige, seuls les tribunaux des Etats membres de l'ASECNA sont compétents à moins que l'ASECNA ne préfère saisir une autre juridiction compétente.

### **Perception**

L'ASECNA est chargée de percevoir la redevance au nom de ses Etats membres.

Les redevances de route font l'objet d'une facturation mensuelle adressée aux usagers; la facture est accompagnée d'un relevé des vols correspondants pour le mois donné.

Cette facture est libellée en Euros.

A partir du 1er Novembre 2011, le règlement des factures émises pour paiement cash se fera par carte électronique sur les aéroports suivants :

Abidjan, Antananarivo, Bamako, Bissau, Bobo Dioulasso, Cotonou, Dakar, Franceville, Gao, Libreville, Lome, Mahajanga, Malabo, Mopti, Niamey, Niamtougou, Nouadhibou,

Nouakchott, Ouagadougou, Port Gentil, Toamasina.

Le paiement cash liquide n'est pas accepté.

Les réclamations éventuelles se rapportant à la facturation doivent être transmises au Service Recouvrement de la Paiement ASECNA à Paris, soit par lettre, soit par télex ou Fax.

En particulier, il est expressément demandé que les retenues opérées pour cause d'erreur sur une facture soient signalées lors du règlement de celle-ci, afin d'éviter des erreurs d'imputation.

Les réclamations justifiées font l'objet d'une note de crédit compensatoire adressée à la compagnie.

## ETATS FINANCIERS

### BILAN COMPARE AU 31 DECEMBRE 2018 (en FCFA)

ACTIF	Notes	31/12/2018			Montants nets 31/12/2017
		Montants Bruts	Amortissements Dépréciations	Montants Nets	
Charges immobilisées		14 775 988		14 775 988	195 536 917
Frais de recherche et de développement		483 713 227	483 713 227	0	0
Brevets, licences, logiciels		10 668 463 475	10 144 804 460	523 659 015	609 376 675
Immobilisations incorporelles en cours		4 225 787 406	0	4 225 787 406	5 174 110 307
<b>FRAIS ET VALEURS INCORP IMMIBILISES</b>	<b>1</b>	<b>15 392 740 095</b>	<b>10 628 517 687</b>	<b>4 764 222 408</b>	<b>5 979 023 899</b>
Terrains		7 386 314	0	7 386 314	7 386 314
Bâtiments		93 950 912 436	39 862 525 070	54 088 387 366	38 828 856 933
Matériel et outillage		332 427 156 212	225 325 347 020	107 101 809 192	97 742 049 877
Mobilier et matériel de bureau		41 102 630 186	26 408 055 396	14 694 574 790	6 706 208 638
Agencements, aménagements, installations		78 227 070 687	49 899 935 325	28 327 135 363	22 675 722 511
Matériel de transport et aérien		26 300 025 992	22 692 540 683	3 607 485 309	1 849 687 918
Immobilisations corporelles en cours		68 340 220 222	0	68 340 220 222	93 648 569 381
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>2</b>	<b>640 355 402 049</b>	<b>364 188 403 494</b>	<b>276 166 998 554</b>	<b>261 458 481 573</b>
Prêts et autres créances non commerciales		13 039 299 195	0	13 039 299 195	12 792 957 651
Dépôts et cautionnements		392 747 685	170 173 153	222 574 532	305 588 050
Titres de participation		5 000 000 000	1 072 188 319	3 927 811 681	4 003 027 732
Fonds en nantissement		1 827 973 667	0	1 827 973 667	4 268 562 760
Avances et acomptes sur immobilisations		964 750 011	0	964 750 011	592 313 487
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIERES</b>	<b>3</b>	<b>21 224 770 557</b>	<b>1 242 361 472</b>	<b>19 982 409 086</b>	<b>21 962 449 680</b>
<b>ACTIF IMMOBILISE</b>		<b>676 972 912 701</b>	<b>376 059 282 653</b>	<b>300 913 630 048</b>	<b>289 399 955 152</b>
Valeurs d'exploitation	4	6 377 300 759	2 490 003 481	3 887 297 278	3 799 924 388
Fournisseurs avances et acomptes	5	16 669 270 981	0	16 669 270 981	14 145 192 286
Clients et comptes rattachés	6	185 635 070 246	144 325 475 038	41 309 595 207	46 325 952 898
Avances au personnel	7	1 346 757 360	434 866 666	911 890 694	975 749 992
Créances sur les Etats		5 104 646 268	5 104 646 268	0	0
Débiteurs divers		13 596 250 194	4 870 561 602	8 725 688 592	2 750 123 616
Comptes de régularisation actif		25 845 314	25 845 314	0	0
Opérations à régulariser		2 886 749 173	2 886 749 173	0	0
<b>ACTIF D'EXPLOITATION</b>		<b>231 641 890 295</b>	<b>160 138 147 542</b>	<b>71 503 742 754</b>	<b>67 996 943 181</b>
Valeurs mobilières de placement		87 033 094 455	0	87 033 094 455	64 999 999 687
Effets à recevoir		0	0	0	0
Chèques à encaisser		0	0	0	0

Banques , Trésor , CCP		49 889 038 093	0	49 889 038 093	32 728 566 050
Caisse		42 749 763	0	42 749 763	50 301 155
Régies d'avances		210 981 168	159 443 102	51 538 067	0
TRESORERIE DISPONIBLE	8	137 175 863 479	159 443 102	137 016 420 377	97 778 866 893
VALEURS REALISABLES ET DISPONIBLES		368 817 753 774	160 297 590 643	208 520 163 131	165 775 810 074
Ecart de conversion actif		0	0		
TOTAL ACTIF		1 045 790 666 475	536 356 873 296	509 433 793 179	455 175 765 226



## ETATS FINANCIERS

### BILAN COMPARE AU 31 DECEMBRE 2018 (en FCFA)

PASSIF	Notes	Montants nets 31/12/2018	Montants nets 31/12/2017
Réserves		70 246 618 578	70 246 618 578
Report à nouveau		215 402 557 234	189 477 068 709
Résultat de l'exercice		28 880 458 364	25 925 488 526
<b>SITUATION NETTE</b>	<b>9</b>	<b>314 529 634 176</b>	<b>285 649 175 812</b>
Subventions d'équipement	<b>10</b>	58 985 213 427	39 193 766 243
Comptes de liaison avec les articles 2		0	0
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		<b>373 514 847 603</b>	<b>324 842 942 055</b>
Provisions pour risques et charges	<b>11</b>	43 492 784 489	44 429 523 860
Emprunts et dettes financières	<b>12</b>	20 369 335 548	26 316 987 282
<b>CAPITAUX PERMANENTS</b>		<b>437 376 967 640</b>	<b>395 589 453 198</b>
Fournisseurs et comptes rattachés	<b>13</b>	32 970 053 759	28 827 958 354
Clients et comptes rattachés créditeurs		1 580 111 135	3 662 436 815
Dettes fiscales	<b>14</b>	967 382 948	1 140 219 880
Dettes sociales		8 992 713 886	6 908 529 388
Personnel, rémunérations		206 106 126	583 321 964
Créditeurs divers		18 495 000 436	13 388 403 566
Comptes de régularisation passif		5 852 561 534	71 486
Opérations à régulariser		2 992 895 715	4 895 599 058
Chèques à l'encaissement		0	0
Banques		0	0
<b>DETTES D'EXPLOITATION</b>		<b>72 056 825 539</b>	<b>59 406 540 510</b>
Comptes de liaison avec les Articles 10		0	179 771 518
<b>DETTES HORS EXPLOITATION</b>		<b>0</b>	<b>179 771 518</b>
<b>DETTES A COURT TERME</b>		<b>72 056 825 539</b>	<b>59 586 312 028</b>

(1) Charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions

(2) y compris la variation des stocks au 31/12/2018

(3) y compris subventions d'exploitation



**ETATS FINANCIERS**
**COMPTE DE RESULTAT COMPARE AU 31 DECEMBRE 2018 (en FCFA)**

LIBELLES	Notes	31/12/2018	31/12/2017
Redevances d'aides en route		174 922 373 929	166 111 924 631
Redevances d'atterrissage		20 600 762 570	20 352 837 302
Redevances de balisage		7 840 880 607	7 828 846 215
Prolongation d'ouverture		398 873 197	388 638 498
PRODUITS AERONAUTIQUES	15	203 762 890 303	194 682 246 646
Produits accessoires et services rendus	16	5 470 938 054	3 653 693 582
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>		<b>209 233 828 357</b>	<b>198 335 940 228</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION (1)</b>		<b>151 651 306 943</b>	<b>147 752 694 845</b>
Autres produits (3)	17	7 566 334 447	1 861 574 681
Matières et fournitures consommées (2)		11 241 517 596	10 309 075 843
Transports et déplacements		14 026 550 201	11 565 554 700
Services extérieurs		17 103 309 681	14 973 397 381
Impôts et taxes		30 235 614	20 803 369
Autres charges externes		13 631 088 825	10 993 815 555
Consommations externes	18	56 002 466 303	47 841 843 478
<b>VALEUR AJOUTEE</b>		<b>160 767 460 887</b>	<b>152 334 868 062</b>
Charges de personnel	19	95 618 605 026	99 890 047 997
<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION</b>		<b>65 148 855 861</b>	<b>52 444 820 065</b>
Dotations aux amortissements		52 794 649 655	28 138 648 433
Dotations aux provisions		817 138 463	459 948 657

Reprises de provisions et amortissements		1 753 877 834	960 345 873
RESULTAT D'EXPLOITATION		13 290 945 578	24 806 568 848
Produits des placements		2 197 271 657	1 291 004 034
Pénalités de retard des clients		0	0
Produits financiers divers		0	0
Dotations aux provisions financières		75 216 051	0
Reprises de provisions financières		0	0
Transfert de charges financières		0	0
Intérêts sur emprunts		1 335 512 456	2 348 346 253
Gains de change		1 578 507 000	1 648 255 292
Perte de change		299 995 283	791 329 224
RESULTAT FINANCIER		2 065 054 867	-200 416 152
Produits HAO		13 549 108 347	1 342 986 350
Charges HAO		24 650 427	23 650 521
RESULTAT HAO		13 524 457 920	1 319 335 829
RESULTAT NET DE L'EXERCICE		28 880 458 364	25 925 488 526

(1) Charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et provisions

(2) y compris la variation des stocks au 31/12/2018

(3) y compris subventions d'exploitation

**ETATS FINANCIERS**
**TABLEAU DE FINANCEMENT AU 31 DECEMBRE 2018 (en millions FCFA)**

<b>LIBELLES</b>	<b>Notes</b>	<b>31/12/2018</b>	<b>31/12/2017</b>
1- Ressources		102 643	93 350
Capacité d'autofinancement		67 289	52 245
Subventions d'équipement reçues		33 341	33 367
Ressources d'emprunts mobilisés		108	120
Cession des immobilisations		0	0
Augmentation des créances des Articles 10		0	0
Diminution des immobilisations financières		1 905	7 618
2- Emplois		72 369	87 548
Investissements de l'exercice		66 313	70 476
Remboursements d'emprunts		6 056	7 268
Augmentation des immobilisations financières		0	9 804
Diminution des créances des Articles 10			
3- Variation du fonds de roulement ( 1 - 2 )		30 274	5 802
4- Variation de l'actif d'exploitation		6 000	-3 046
Valeurs d'exploitation		87	-196
Clients		-2 934	-3 422
Autres actifs d'exploitation		8 847	572
Ecart de conversion actif		0	0
5- Variation des dettes d'exploitation		14 964	5 441
Fournisseurs		1 618	8 112
Autres dettes d'exploitation		13 346	-2 672
Ecart de conversion passif		0	0
6-Variation du besoin en fonds de roulement d'exploitation ( 4-5 )		-8 964	-8 487
Variation des actifs HAO		0	

Variation des passifs HAO	0	105
7- Variation du besoin en fonds de roulement HAO	0	105
8-Besoin en fonds de roulement ( 6 + 7 )	-8 964	-8 381
9- Variation de la Trésorerie ( 3 - 8 )	39 238	14 184

Cessions immo ressources = Prix de cession immo incorpo, corpo, et financière

Investissements de l'exercice =  $[Vo(n) + Vo\text{ cessions}(n)] - Vo(n-1)$



#### **Siège Social**

32-38 avenue Jean Jaurès B.P 3144

Tel : (221) 33 849 66 00

Fax (221) 33 823 46 54

#### **Délégation à Paris**

75 rue La Boétie – 75 008 Paris

Tel : (331) 44 95 07 18

Fax : (331) 42 25 73 11

#### **Délégation à Montréal**

999, University Street – Suite 740

Montréal – Québec – H3C 5J9

Tel : (1514) 954 83 87

Fax : (1514) 954 15 8151