



AGENCE POUR LA SÉCURITÉ  
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE  
EN AFRIQUE ET À MADAGASCAR



RAPPORT  
ANNUEL  
2019



# 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**

**Annexes**



## Le Mot du

# Directeur Général

L'année 2019 a été incontestablement marquée par la célébration, le 12 décembre, du 60ème anniversaire de l'ASECNA. Les festivités organisées à cette occasion ont permis une fois de plus aux Etats de renouveler leur attachement à cette Agence à laquelle ils ont délégué depuis 60 ans la gestion de leurs espaces aériens. Le Comité des Ministres a notamment adopté une déclaration politique dite de Dakar qui engage l'ASECNA à se doter d'un satellite pour assurer sa mission et à rationaliser les services dans les États membres pour mettre en œuvre le ciel unique pour l'Afrique (CUPA).

L'ASECNA a également renforcé ses ambitions africaines et mondiales tout au long de l'année 2019 avec la poursuite des grands chantiers. Le plus important de ces chantiers est peut-être le programme SBAS dont la mise en œuvre du volet opérationnel à partir de 2022 fournira des 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). Pour soutenir ce programme, le re-engineering du réseau AFISNET a été entamé pour mettre à niveau notre système et assurer son interopérabilité avec ceux des voisins ainsi que les échanges de données dans la perspective du Ciel unique pour l'Afrique prévu dans l'agenda 2032 de l'Union Africaine.

Au plan opérationnel, l'Agence a commencé l'implantation du guidage radar dans ses centres opérationnels. L'objectif est de renforcer la sécurité dans l'espace aérien de l'Agence. Ainsi 20 ans après la mise en œuvre des moyens de surveillance de dernière génération pour la gestion du trafic aérien, CNS/ ATM, l'Agence vient d'amorcer un nouveau pas décisif vers l'amélioration de ses prestations au profit de ses usagers de l'air. L'avènement du guidage radar à l'ASECNA est un choix stratégique pour répondre à des besoins opérationnels liés notamment à l'accroissement du trafic de 4% en moyenne par an dans les espaces aériens gérés par l'Agence. Ce qui commence à créer des congestions à



certain niveaux et exige une augmentation en conséquence des capacités de contrôle par la réduction des normes d'espacement. D'où l'impérieuse nécessité de passer du contrôle aux procédures qui était jusqu'à présent en vigueur à l'ASECNA, au guidage radar.

En ce qui concerne la gouvernance, tous les équilibres macroéconomiques de l'Agence ont été rétablis du fait de la mise en œuvre de réformes hardies et d'une gestion vertueuse. Le retour aux ratios de cadrage financier fixés par les Instances Statutaires est amorcé avec une tendance baissière remarquable.

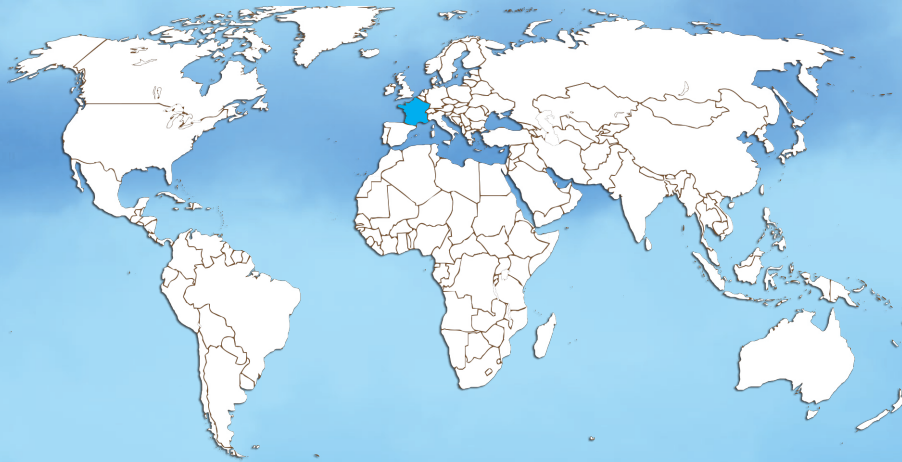
C'est au cours de l'année 2019 que les effets des mesures que j'ai prises dès janvier 2017 ont commencé à porter leurs fruits. Ainsi, les bons indicateurs au niveau financier et opérationnel ont favorisé le regain de confiance des Etats membres en leur outil communautaire ainsi que celui des partenaires financiers qui acceptent, à nouveau, de financer les importants projets d'investissement dans le cadre du Plan de Services et Equipements (PSE) 2018 – 2022.

La mise en œuvre du contrat d'entreprise a mis le personnel en confiance pour accompagner les grandes réformes initiées pour redresser la situation de l'Agence.

Aujourd'hui nous en récoltons tous les dividendes.

*Mohamed MOUSSA*

# ETATS MEMBRES ET AÉROPORTS COMMUNAUTAIRES







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

## PRÉSENTATION DE L'ASECNA

5







## *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 :

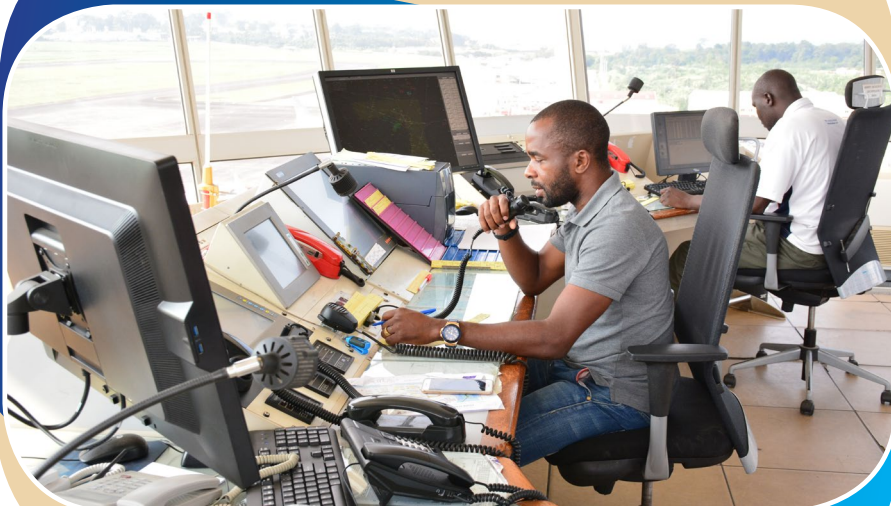
- ▀ par chacun des Etats membres : les services et installations aéroportuaires, de navigation aérienne, de lutte contre l'incendie et de météorologie aéronautique pour les aéroports où ces missions ne sont pas prévues ;
- ▀ par les états non-membres : les services et installations aéroportuaires, de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

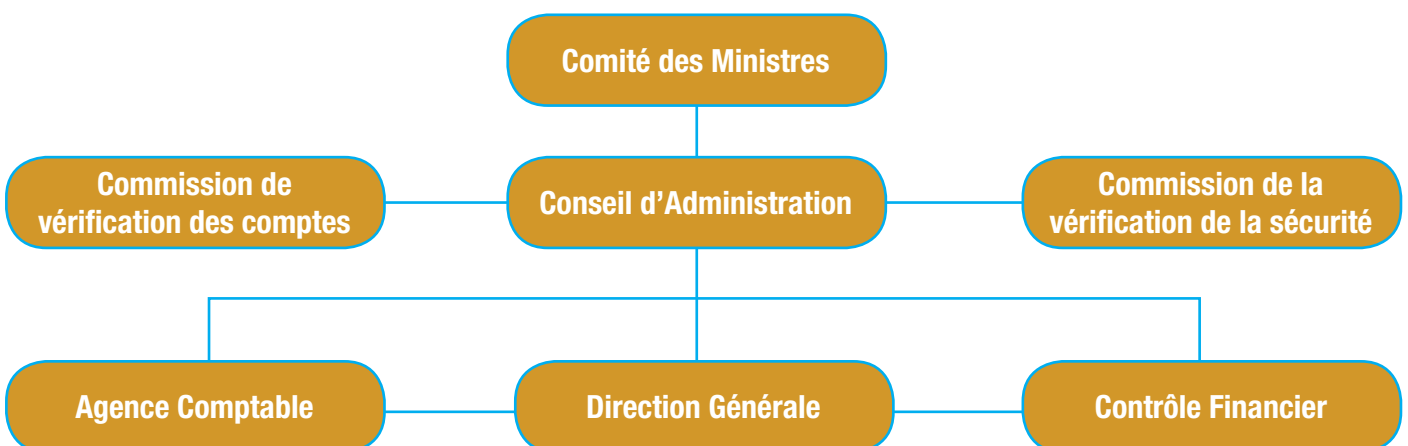
**Le Conseil d'Administration** prend les mesures nécessaires au fonctionnement de l'ASECNA, au moyen de délibérations relatives notamment aux budgets annuels de fonctionnement et d'équipement. Il se réunit au moins deux fois par an.

**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 Memorandum 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

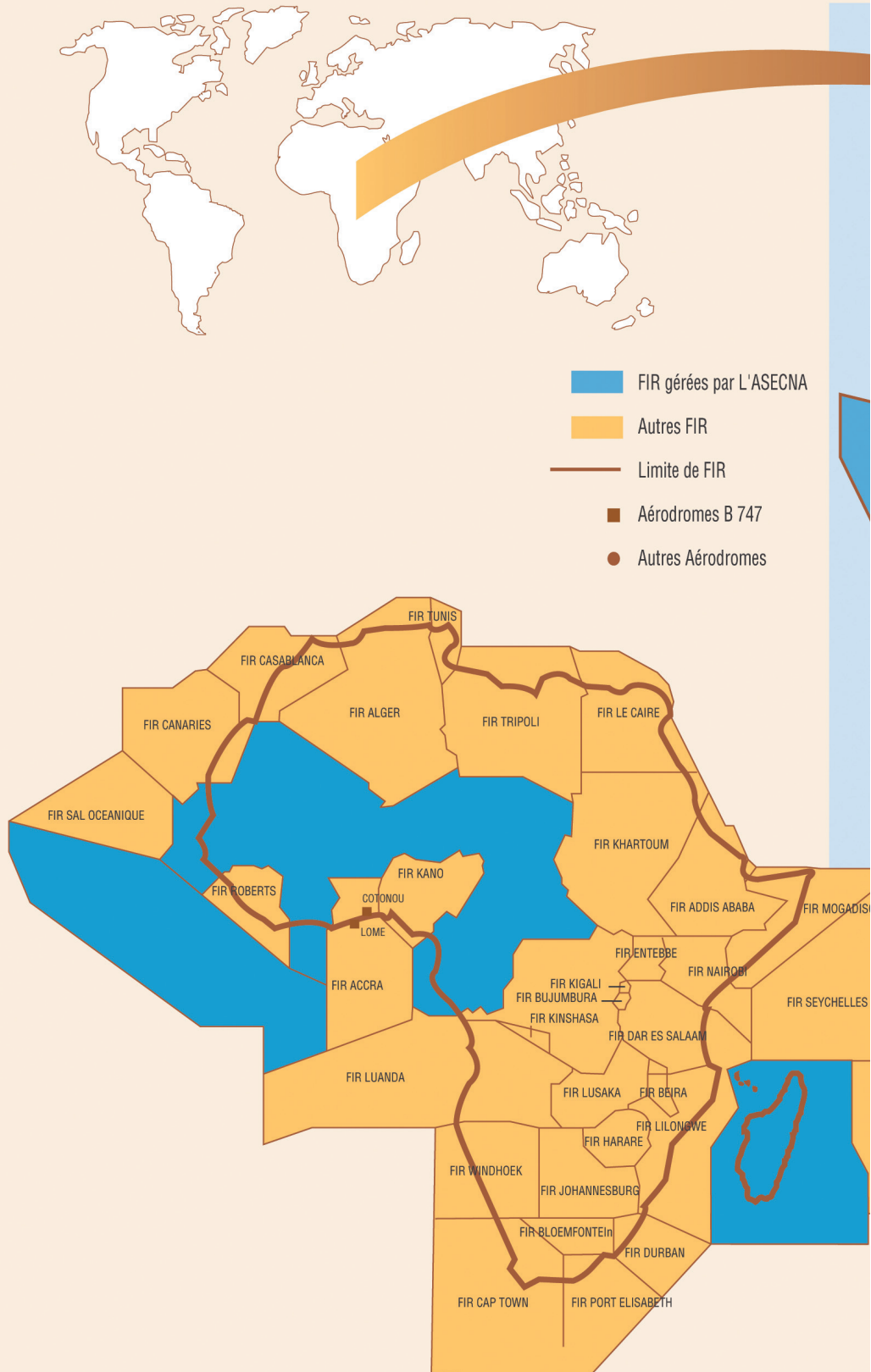
L'ERSI (Ecole Régionale de Sécurité Incendie), basée à Douala (Cameroun), est une école bilingue (français et anglais) créée en 1964, qui assure la formation des pompiers d'aérodrome, des techniciens (chefs d'équipes) et des techniciens supérieurs (Chefs de Section). Dotée d'un outil pédagogique de pointe (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.

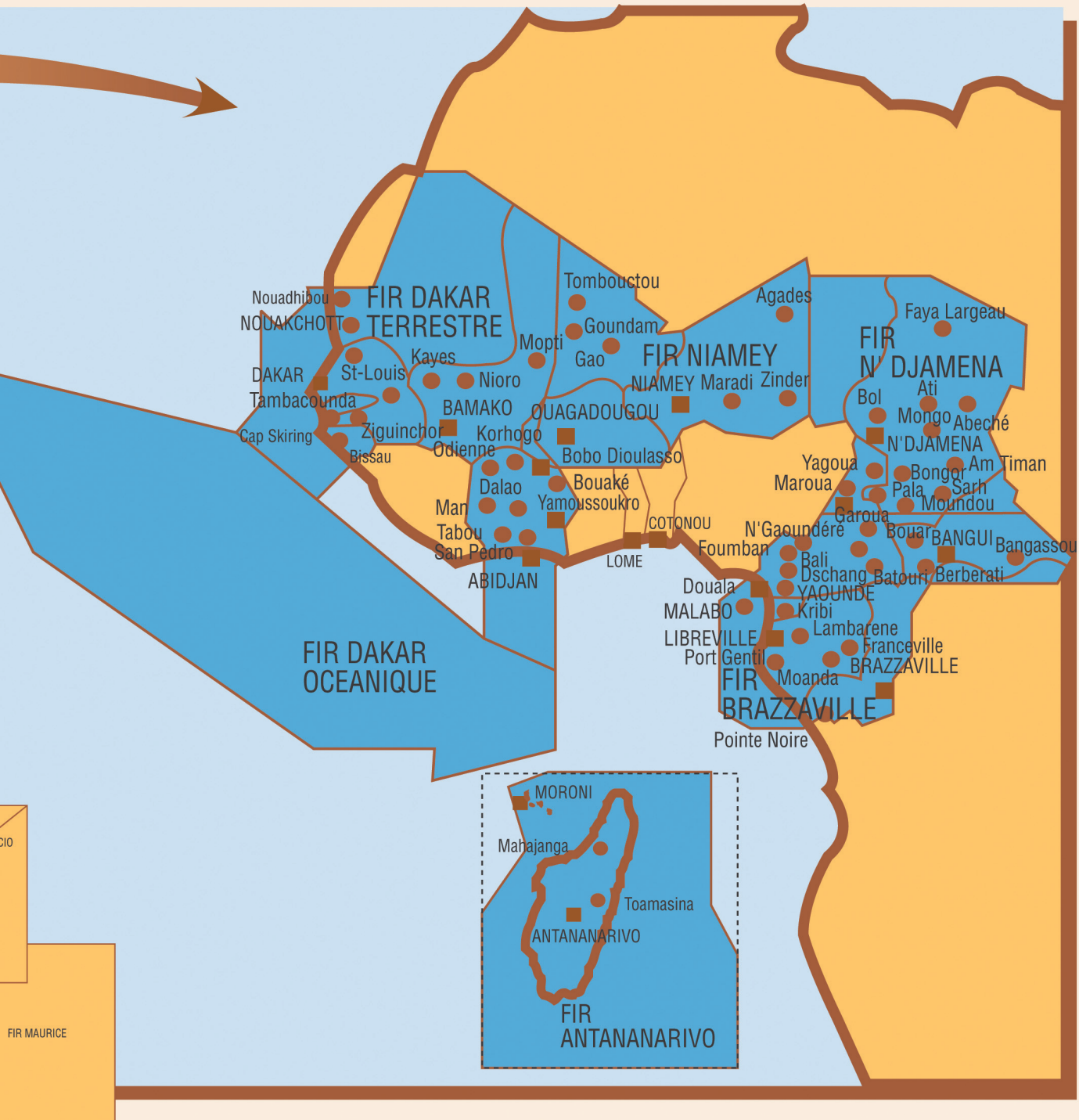




# F.I.R : REGION D'INFORMATIONS DE VOL

## Espace aérien ASECNA ( CARTE )







## RÉSOLUTIONS DES INSTANCES STATUTAIRES

### 140<sup>ème</sup> Session du Conseil d'Administration

La 140<sup>ème</sup> session du Conseil d'administration s'est tenue du 18 au 19 juillet 2019, à Dakar au Sénégal. Le conseil a adopté plusieurs résolutions importantes dont celles relatives aux indicateurs de performances du Directeur Général, au nouveau cycle de formation des Contrôleurs de la circulation aérienne (CCA), conditions d'admission et mode d'intégration des Contrôleurs CCA-P audit cycle, à l'exécution du PSE 2018-2022, à l'intégration des données de surveillance ADS-B par satellite pour assurer la gestion du trafic aérien et au renouvellement des membres de la Commission de Vérification de la Sécurité (CVS). Le conseil a également approuvé le compte financier de l'exercice clos le 31 décembre 2018 et donne quitus à l'agent comptable pour sa gestion de l'exercice 2018.

Cette session a été précédée d'une série de réunions dont celles de la Commission du conseil, de la Commission de la sécurité, de la Commission des marchés, du Conseil de perfectionnement des écoles et de la session ordinaire du Conseil des Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC).

### 141<sup>ème</sup> Session du Conseil d'Administration

La 141<sup>ème</sup> session (extraordinaire) du Conseil d'Administration se tient du 28 au 29 octobre 2019, à Dakar, au Sénégal. Cette session était consacrée à la la révision du statut unique et du code de rémunération du personnel. Cette session du Conseil d'Administration sera suivie d'une réunion de la Commission des marchés le 30 octobre.

### 63<sup>ème</sup> Réunion du Comité des Ministres à Bissau

La 63<sup>ème</sup> Réunion du Comité des Ministres s'est tenue à Bissau le 15 mars 2019, sous la présidence de Monsieur Mamadu Sérifo JAQUITE, Ministre des Transports et Communication de Guinée Bissau.

Au titre du rapport du Directeur général sur la mise en œuvre de sa lettre de mission, le Comité a approuvé ledit rapport et félicité le Directeur général pour les performances et l'a encouragé dans la poursuite de sa démarche d'amélioration continue de la sécurité et de la gestion financière et comptable de l'Agence.

Au titre de la rémunération, le Comité a décidé de la modification du Statut unique du personnel et du Code de rémunération pour les rendre conformes à la nouvelle classification des emplois de l'Agence.

Au titre de l'article 2 de la Convention, le Comité a décidé l'inscription de Zinder (Niger) sur la liste des aéroports communautaires de l'ASECNA.

Au titre, enfin, de l'appui aux Etats, le Conseil a autorisé la Direction générale à prendre en charge la totalité des contributions annuelles des Etats membres à la CAFAC





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

## RELATIONS AVEC LES ÉTATS ET COOPÉRATION INTERNATIONALE

17







Après la session ordinaire du Comité des Ministres tenue à Bissau, en mars 2019, le Directeur Général a eu plusieurs rencontres avec les plus Hautes Autorités des États membres pour rendre compte de l'exécution des projets majeurs de l'Agence, de sa gouvernance, de la conduite du processus vers le ciel unique pour l'Afrique et recueillir leurs orientations avisées.

C'est ainsi que Monsieur Mohamed Moussa a mené les activités suivantes :

- A Lomé en juin 2019, audience auprès du Président de la République du Togo, son Excellence Faure Essozimna Gnassingbe, désigné par ses pairs de l'Union africaine « Champion » dans la mise en œuvre du Marché Unique du Transport Aérien en Afrique (MUTAA) pour laquelle l'ASECNA est fortement impliquée.
- Avec le Président du Conseil d'Administration en juillet 2019, à Bamako, audience auprès du Président de la République du Mali, Son Excellence Monsieur Ibrahim Boubacar KEITA. A l'occasion de ce séjour, le Président du Conseil d'Administration et le Directeur Général ont assisté à la pose de la première pierre du futur siège de la Délégation de l'ASECNA au Mali.
- En août à Nouakchott, participation à l'investiture du nouveau président mauritanien, son Excellence Mohamed Ould Cheikh El Ghazouani,
- En octobre 2019 à Malabo, audience auprès de

Son Excellence Teodoro Obiang Nguema Mbasogo, Président de la République de Guinée Equatoriale. Monsieur Mohamed Moussa a également participé à l'inauguration du terminal passagers de l'Aéroport Général Obiang de Mongomeyen, qui depuis le 1er janvier 2019, est inscrit au titre des Activités communautaires de l'ASECNA.

- En novembre, séance de travail avec Jean-Baptiste Djebbari, Secrétaire d'État auprès de la Ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports de la France.
- En novembre à Bangui, participation aux côtés de son Excellence Faustin Archange TOUADERA, Président de la République, au lancement des travaux de mise en œuvre du plan d'urgence de Centrafrique pour la mise aux normes de l'Aéroport international Bangui-M'poko. Ce plan découle de la Résolution N°2017 CM 61-11 du 29 juillet 2017, adoptée à ANTANANARIVO (Madagascar), qui approuvait un programme d'urgence en faveur de la RCA pour un montant de Quinze milliards Quatre Cent Soixante Quinze Millions (15.475.000.000) de Francs CFA.

Le Directeur Général a en outre poursuivi les concertations avec les Directeurs Généraux des agences nationales d'aviation civile et les Ministres en charge de l'aviation civile des pays membres, ainsi que les Ambassadeurs des pays accrédités au Sénégal.

## INTÉGRATION DE NOUVEAUX AÉROPORTS ET D'UNE ÉCOLE

Au titre de l'intégration de nouveaux aéroports, deux résolutions ont été exécutées, notamment l'aéroport de **Mongomeyen** (Guinée Equatoriale) et celui de Zinder (Niger).

Sur trois demandes de nouvelles intégrations d'aéroports en cours (Bénin, RCI et Niger), seul le gouvernement du Niger a demandé une évaluation.

La mission conduite par la direction générale pour l'évaluation de l'aéroport international Mano Dayak d'Agadez a été concluante. Signalons que la partie météo de cet aéroport était déjà communautaire depuis 1985. La partie navigation aérienne a été entièrement mise aux normes avec la construction de la nouvelle tour de contrôle, la mise à niveau de la sécurité incendie et la réalisation d'une piste aux normes 737.

Par ailleurs, le gouvernement de la Guinée Equatoriale a demandé l'inscription de l'école de **Mongomeyen** aux activités communautaires de l'Agence.

## Coopération internationale

### SIGNATURE D'UN AGRÉMENT AVEC LE GOUVERNEMENT DE L'ETHIOPIE

Un agrément entre le Gouvernement de l'Ethiopie et l'ASECNA a été signé le 31 octobre 2019 à Addis-Abeba. La partie éthiopienne était représentée par Dr Markos TEKLE, Ministre d'Etat des Affaires Etrangères et l'ASECNA par son Directeur Général, Monsieur Mohamed MOUSSA. Cet agrément a pour objet de permettre à la Délégation de l'ASECNA auprès de l'UA d'exercer ses activités dans les meilleures conditions en territoire éthiopien, après l'accréditation obtenue par l'Agence auprès de la Commission de l'Union Africaine dont le siège est à Addis Abeba. Il ouvrira la voie pour une plus grande efficacité de la Délégation dont la vocation première est d'assurer au niveau du continent la promotion du concept de « ciel unique pour l'Afrique » tel qu'adopté par la déclaration ministérielle de Ouagadougou en 2010.





# Coopération internationale



## AUDITS DE L'AIM ET DES PANS OPS PAR LES ETATS

Durant l'année 2019, 8 ANACs (Bénin, Cote d'Ivoire, Niger, Mali, Mauritanie, Gabon, Sénégal et Togo) ont réalisé des missions d'audit/inspection des services de cartographie, de conception des procédures de vol et d'information aéronautique au Siège et pour l'ANAC du Congo l'audit des CCR et du BNI de Brazzaville.

Ces audits /inspections sont réalisés en vue de l'amélioration continue des performances des services de l'Agence.

## GESTION DES ACTIVITÉS AÉRONAUTIQUES NATIONALES (AAN)

Le fait marquant à signaler est qu'à la demande du gouvernement par lettre du 26 novembre 2019, le gouvernement tchadien a repris la gestion de ses activités aéronautiques nationales.

## PARTICIPATION AUX RÉUNIONS INTERNATIONALES

Dans les précédents rapports, il vous a été fait part de la participation de l'ASECNA au différentes rencontres régionales et internationales courant 2019 :

- ▶ APIRG/22 et RASG-AFI/5 (Accra, 29 Juillet -2 Aout 2019) ==> Présentation des activités en zone ASECNA pour amélioration des performances de la sécurité de la navigation aérienne.
- ▶ CANSO/ASECNA (Dakar, 28 Aout 2019) ==> Partager la vision commune sur le futur de l'ATM conformément au plan mondial de navigation aérienne.
- ▶ CANSO Africa 2019 (Dar Es Salam, Tanzanie, 2-6 septembre 2019) ==> Présentation des évolutions en matière de communication (CPDLC sur le continent), Navigation (SBAS) et surveillance (ADS/B Satellite) qui soutient l'orientation ATM de l'Agence vers un ciel uniforme en Afrique.
- ▶ Panel IATA (Johannesburg les 25 et 26 août 2019) ==> Session annuelle d'écoute client
- ▶ 40ème Assemblée de l'OACI (Montréal, 22-23 septembre 2019) ==> Renouvellement des 36 nouveaux membres du conseil de l'OACI pour un mandat de trois ans ;

En complément, l'Agence a participé à la 36ème Réunion du Groupe de Travail International sur l'Interopérabilité du SBAS (SBAS IWG 36) (New Delhi, Inde, 4-7 février 2020) dont elle assure la co-présidence. Il s'agit d'une plateforme de coopération entre les fournisseurs SBAS (USA, Europe, Chine, Russie, Japon, Inde, Corée, Australie/NZ, ASECNA). La réunion a permis de promouvoir l'avancement technique du programme SBAS de l'Agence, et d'accélérer les actions conjointes d'adoption mondiale des services SBAS.

En marge de la réunion, un premier évènement international de promotion du SBAS dans l'aviation, organisé et co-présidé par l'Agence, a regroupé avec un grand succès les principaux avionneurs (Airbus, Boeing, ATR...) et les compagnies aériennes pionnières (Air France, Japan Airlines, Qatar Airways ...).

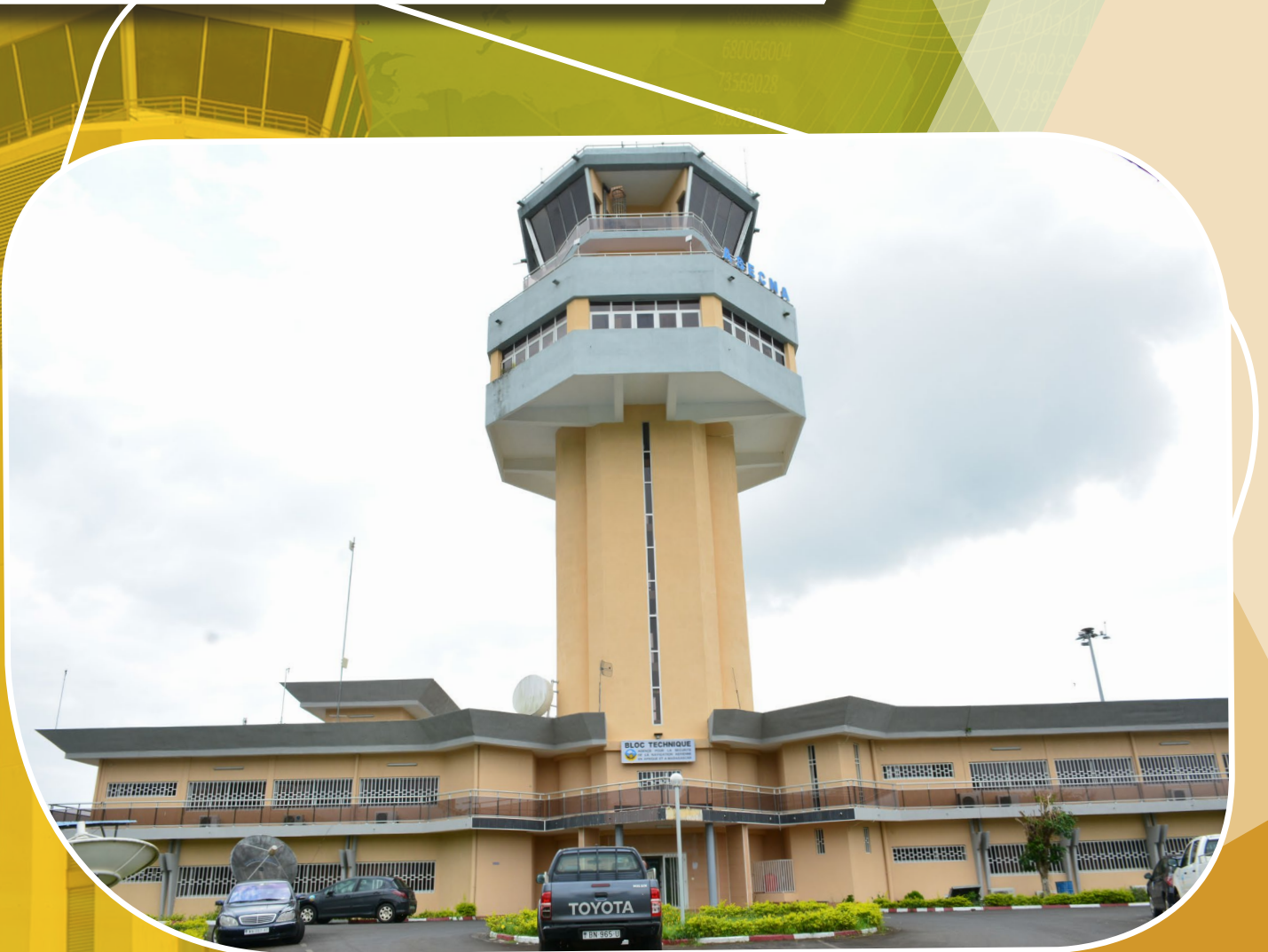
La 37ème réunion du SBAS IWG aura lieu à Madagascar fin octobre 2020.



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

# STATISTIQUES AERIENNES

21



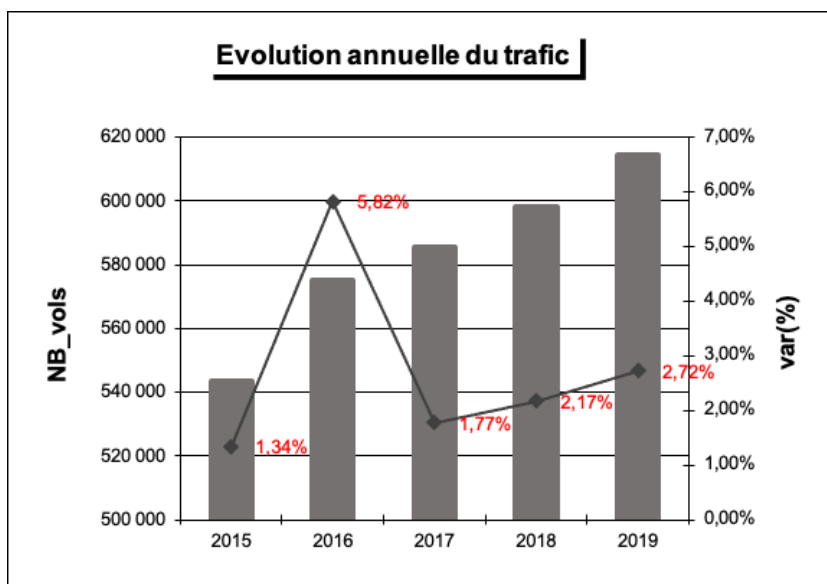




## STATISTIQUES AERIENNES EN 2019

Le trafic aérien (ARR+DEP+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 (CCR + TWR/APP) de l'ASECNA.

	NOMBRE DE VOLS	TAUX DE CROISSANCE
<b>2015</b>	<b>543 439</b>	<b>1,34%</b>
<b>2016</b>	<b>575 040</b>	<b>5,82%</b>
<b>2017</b>	<b>585 234</b>	<b>1,77%</b>
<b>2018</b>	<b>597 905</b>	<b>2,17%</b>
<b>2019</b>	<b>614 184</b>	<b>2,72%</b>



Le trafic aérien en route enregistré au niveau des centres ASECNA a connu une croissance moyenne de 3,11 % par an de 2015 à 2019.

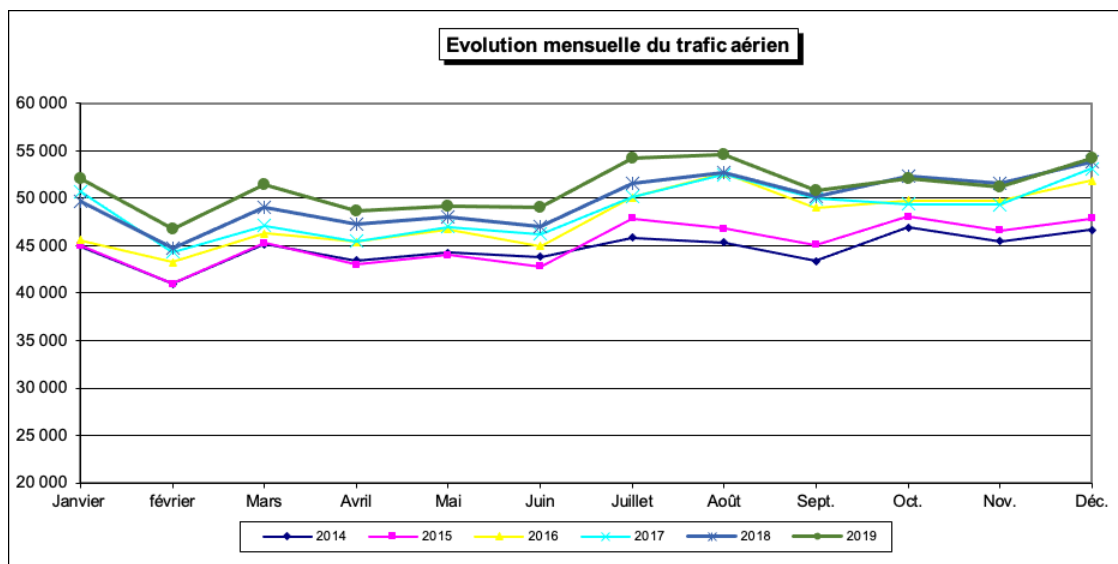


Tableau 1 : Trafic par centre de Contrôle

Centres	2015	2016	2017	2018	2019	%18/17	%19/18
ANTANANARIVO	38 344	43 316	47 534	51 137	50 985	7,58%	-0,30%
BRAZZAVILLE	71 567	72 074	68 221	61 145	61 127	-10,37%	-0,03%
DAKAR	76 101	78 710	80 997	86 757	95 411	7,11%	9,97%
NDJAMENA	43 550	41 301	41 400	43 210	45 123	4,37%	4,43%
NIAMEY	75 464	76 644	82 026	83 613	83 446	1,93%	-0,20%
ABIDJAN	40 813	42 755	45 178	46 573	45 642	3,09%	-2,00%
BAMAKO	23 973	26 109	30 497	31 873	34 123	4,51%	7,06%
COTONOU	8 399	20 256	11 470	16 239	16 853	41,58%	3,78%
LOME	13 398	29 583	32 146	32 516	32 976	1,15%	1,41%
DOUALA GAROUA YAOUNDE	52 857	49 607	48 697	50 472	52 612	3,64%	4,24%
LIBREVILLE PORT- GENTIL	39 103	36 615	33 464	29 283	27 522	-12,49%	-6,01%
NOUAKCHOTT NOUADHIBOU	39 381	38 184	41 392	42 193	40 459	1,94%	-4,11%
OUAGADOUGOU BOBO- DIOULASSO	20 489	19 886	22 212	22 894	27 905	3,07%	21,89%
<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>

Le trafic enregistré au niveau des Centres de Contrôle Régionaux en 2019 est en croissance de **2,72%** comparativement à 2018. Ces centres ont eu à traiter **614.184** vols durant l'année 2019 contre **597.905** en 2018. Il est à noter une croissance soutenue en 2019 (même niveau de croissance) par rapport à 2018 où elle était de 2,17%. Cette tendance s'explique par l'embellie de l'environnement économique mondiale observée depuis quelques années.

Les centres qui affichent des croissances de leurs trafics gérés en 2019 sont les suivants : Dakar, Ndjamen, Bamako, Douala et Ouagadougou. Ceux dont le niveau de trafic n'a pas évolué sont Antananarivo, Brazzaville et Niamey. Enfin on observe des régressions à Abidjan, Libreville et Nouakchott.

### 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 :

- Les ARR/DEP avec **372.862 vols** représentant 60,71% enregistrent une légère hausse de 0,72% par rapport à 2018 (soit 1,02 point de croissance comparée à 2018) ; cette quasi stabilité du trafic ARR/DEP dans son ensemble s'explique par une baisse observée sur les centres où l'activité des plates-formes aéroportuaires est en principe importante comme Abidjan (-3,09%), Brazzaville (-5,54%), Libreville (-6,29) compensée cependant d'autres centres où ce trafic a fortement augmenté tels que Dakar (4,03%), Douala (2,98%), Bamako (6,68% et Ouagadougou (20,86%) ; il est à noter que la croissance annuelle moyenne sur les 5 dernières années des ARR/DEP est de 2,32% ;



- Les Survols avec **241.322 vols** dont la part sur l'ensemble du trafic est de 39,29% affichent une croissance de 5,93% au regard de 2018 après une progression de 6,45% en 2018 comparée à 2017. La croissance est continue, avec les centres qui abritent

les FIRs enregistrant des hausses de trafic SUR bien significatives comme Antananarivo (3,40%), Brazzaville (6,68%), Dakar (13,46%), Niamey (3,46%) et Ndjaména (3,22%). Sur la période allant de 2015 à 2019, on observe une croissance annuelle moyenne de 4,39%.

Tableau 2 : Répartition du trafic par Nature de vol

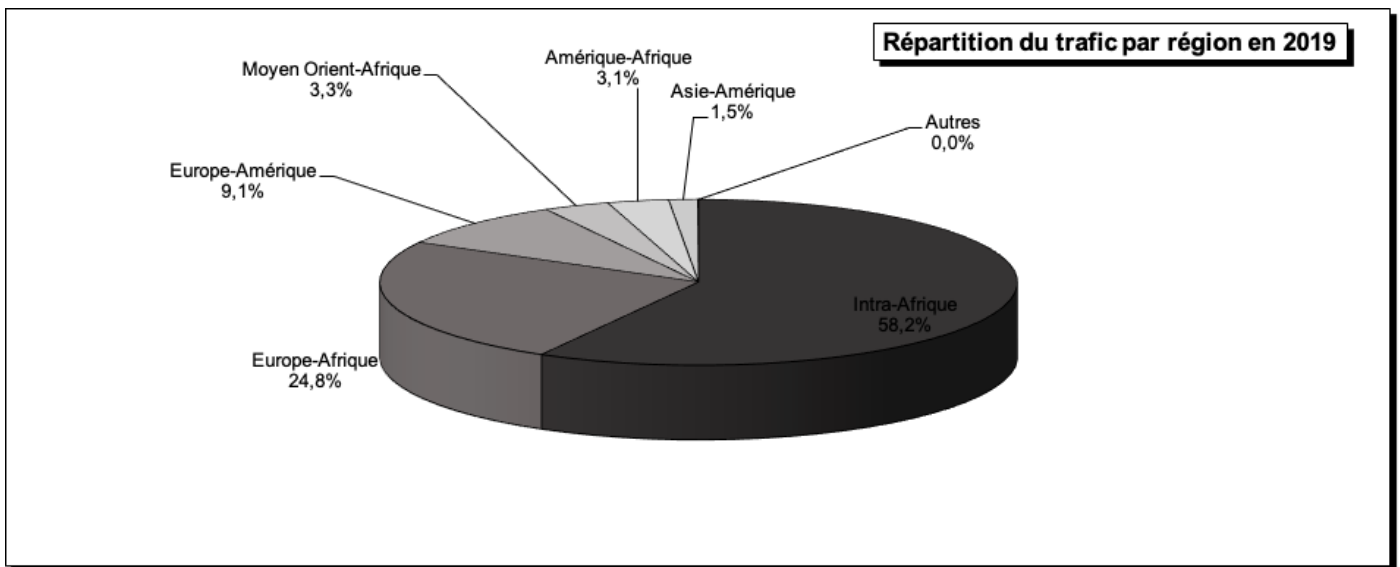
Nature du vol	2015	2016	2017	2018	2019	%18/17	%19/18	TCAM	Part_18	Part_19
ARR/DEP	340 219	357 652	371 230	370 094	372 862	-0,31%	0,75%	2,32%	61,90%	60,71%
SUR-VOLS	203 220	217 388	214 004	227 811	241 322	6,45%	5,93%	4,39%	38,10%	39,29%
<b>Total</b>	<b>543 439</b>	<b>575 040</b>	<b>585 234</b>	<b>597 905</b>	<b>614 184</b>	<b>2,17%</b>	<b>2,72%</b>	<b>3,11%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

### Les principaux courants régionaux de trafic aérien

La répartition du trafic par courant régional de trafic montre qu'avec 58% du trafic global, le trafic intercontinental reste le plus important, suivi du trafic avec l'Europe qui représente 25% de l'ensemble du trafic.

Tableau 3 : Répartition du trafic par courant régional

Courant régional	Type trafic	2015	2016	2017	2018	2019	%18/17	%19/18	TCAM	part 19/ courant	part 2019 / total
Intra-Afrique	ARR/DEP	280 879	294 282	302 637	304 414	308 152	0,59%	1,23%	2,34%	86,25%	58,17%
	Survols	37 894	45 091	43 359	46 361	49 141	6,92%	6,00%	6,71%	13,75%	
	Cumul	318 773	339 373	345 996	350 775	357 293	1,38%	1,86%	2,89%		
Europe-Afrique	ARR/DEP	51 628	51 602	54 075	54 017	54 796	-0,11%	1,44%	1,50%	35,98%	24,80%
	Survols	82 900	89 897	92 525	93 199	97 492	0,73%	4,61%	4,14%	64,02%	
	Cumul	134 528	141 499	146 600	147 216	152 288	0,42%	3,45%	3,15%		
Europe-Amérique	Survols	44 593	45 156	45 369	51 724	55 736	14,01%	7,76%	5,73%		9,07%
Moyen-Orient - Afrique	ARR/DEP	5 615	8 434	10 362	7 513	6 348	-27,49%	-15,51%	3,11%	30,86%	3,35%
	Survols	12 677	12 314	11 898	13 352	14 222	12,22%	6,52%	2,92%	69,14%	
	Cumul	18 292	20 748	22 260	20 865	20 570	-6,27%	-1,41%	2,98%		
Amérique-Afrique	ARR/DEP	2 096	3 334	4 156	4 150	3 566	-0,14%	-14,07%	14,21%	18,71%	3,10%
	Survols	14 289	13 437	10 818	13 264	15 497	22,61%	16,84%	2,05%	81,29%	
	Cumul	16 385	16 771	14 974	17 414	19 063	16,29%	9,47%	3,86%		
Asie-Amérique	Survols	10 700	11 146	9 574	9 627	8 978	0,55%	-6,74%	-4,29%		1,46%
Europe-Asie	Survols	5	5	2	4	1		-75,00%	-33,13%		0,00%
Divers	ARR/DEP										0,04%
	Survols	162	342	459	280	255	-39,00%	-8,93%	12,01%		
	Cumul	162	342	459	280	255	-39,00%	-8,93%	12,01%		
<b>TOTAL</b>		<b>543 438</b>	<b>575 040</b>	<b>585 234</b>	<b>597 905</b>	<b>614 184</b>	<b>2,17%</b>	<b>2,72%</b>	<b>3,11%</b>		

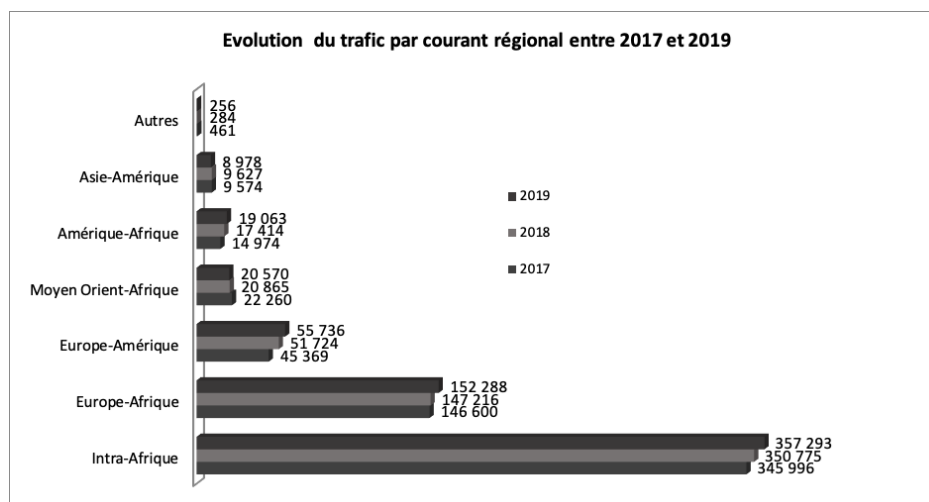


La répartition de l'activité aérienne par courant régional de trafic est comme suit :

- le trafic intercontinental qui affiche une croissance continue avec 1,86% par rapport à 2018, après une hausse de 1,38% observée en 2018 au regard de 2017. Cela traduit l'activité économique intracontinentale bien soutenue. Le trafic ARR/DEP correspond les échanges entre les pays membres de l'ASECNA et le reste de l'Afrique et représentant l'essentiel de ce trafic (58%) croit de 1,23% par rapport à 2018 ; tandis que les survols s'agissant du trafic pays africains non ASECNA, donc survolant l'espace ASECNA sans arrêt enregistre une croissance plus importante de 6% ;
- le courant Europe - Afrique qui représente le quart du trafic augmente de 3,45%, croissance tirée essentiellement par les échanges entre les Etats non membres de l'ASECNA et les pays européens dont la hausse est de 4,61% ; ces survols constituant 64% du trafic avec l'Europe. Quant aux vols reliant les Etats membres de l'ASECNA à l'Europe (ARR/DEP) ils affichent un recul de 1,44% ;
- le courant Europe - Amérique soit 9% du trafic global affiche une croissance de 7,76%, moins

importantes qu'en '2018 mais néanmoins très significative. 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 (essentiellement composé du trafic avec le Moyen-Orient) soit 3% enregistre un recul de 1,41% par rapport à 2018 et poursuit donc sa décroissance déjà observée en 2018 au regard de 2017 où elle était de 6,27%. Ce repli est lié aux vols entre les pays de l'ASECNA et ceux du Moyen-Orient dont le nombre a fortement régressé de l'ordre de 16% ; recul estompé par les survols représentant 69% de ce courant et augmentant de 6,52% ;
- le courant Amérique - Afrique qui représentant également 3% du trafic global croit de 9,47%, à mettre à l'actif des pays non membres de l'ASECNA dont les vols à direction de l'Amérique représente 81% de ce courant et affichent une hausse de 16,84% ; les vols reliant les Etats membres de l'ASECNA à l'Amérique ont quant à eux chuter 14,07%.





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

Sur la base d'une typologie des aéronefs en fonction de leurs poids (léger, moyen, lourd) , on peut classer le trafic selon la masse de l'avion, comme le montre le tableau ci-dessous

Tableau 4: Répartition du trafic par type d'avion

Type_Ap- pareil	Typetrafic	2015	2016	2017	2018	2019	%17/16	%18/17	Part/Type trafic	Part 2019/ total
Gros Porteur	ARR/DEP	61 951	68 536	73 178	75 467	78 272	6,77%	3,13%	29,68%	42,94%
	Survols	156 634	166 363	165 787	176 157	185 447	-0,35%	6,26%	70,32%	
	Cumul	218 585	234 899	238 965	251 624	263 719	1,73%	5,30%	100,00%	
Moyen Porteur	ARR/DEP	236 251	246 659	250 774	244 921	243 758	1,67%	-2,33%	81,48%	48,71%
	Survols	45 995	50 388	47 744	51 226	55 417	-5,25%	7,29%	18,52%	
	Cumul	282 246	297 047	298 518	296 147	299 175	0,50%	-0,79%	100,00%	
Petit Porteur	ARR/DEP	42 017	42 457	47 278	49 706	50 832	11,36%	5,14%	99,11%	8,35%
	Survols	591	637	473	428	458	-25,75%	-9,51%	0,89%	
	Cumul	42 608	43 094	47 751	50 134	51 290	10,81%	4,99%	100,00%	
<b>TOTAL</b>		<b>543 439</b>	<b>575 040</b>	<b>585 234</b>	<b>597 905</b>	<b>614 184</b>	<b>1,77%</b>	<b>2,17%</b>		<b>100,00%</b>

L'essentiel du trafic est constitué de moyens porteurs et de gros porteurs qui se partagent 92% du marché avec une prépondérance des premiers cités qui constituent 49% des vols gérés par l'ASECNA.

La croissance la plus importante est observée au niveau des gros porteurs affichant une augmentation de 4,81%. En effet, les ARR/DEP comme les Survols relatifs aux gros porteurs enregistrent respectivement des croissances de 3,72% et de 5,27%, des continues par rapport à celles déjà observées en 2018.

Les moyens porteurs affichent une croissance moins importante de 1,02% liée à une régression des ARR/DEP de 0,47% et qui constituent en effet, plus de 80% de ce type de porteurs ; cette quasi stabilité du niveau de ce trafic est dû à la forte augmentation des survols de l'ordre de 8%

Enfin les petits porteurs (8% du trafic) augmentent de 2,31% avec des hausses observées des ARR/DEP comme des survols.



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

## EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES

27





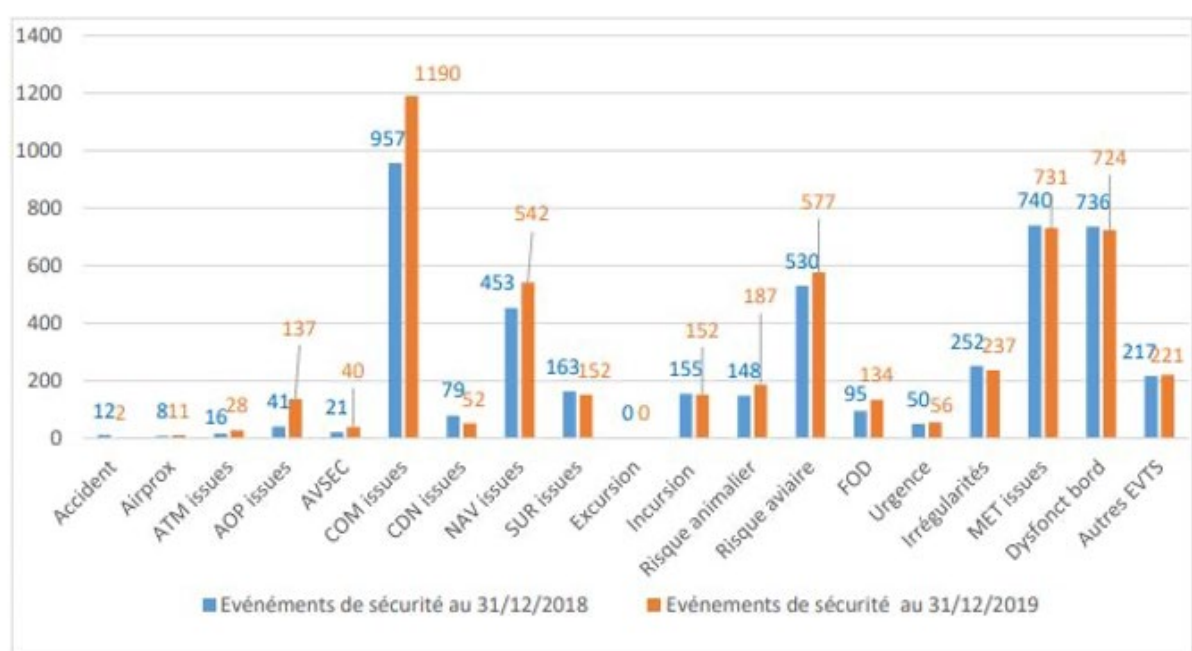


## EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES

### PERFORMANCES DES SERVICES ATS

Les performances sécurité de l'ATS se mesurent par rapport aux événements sécurité enregistrés sur les aérodromes et dans les espaces aériens. La notification des événements est faite soit par les centres opérationnels, soit par les équipages, majoritairement à via l'IATA.

A la date du 31 décembre 2019, 5173 événements sécurité ont été enregistrés dans les centres ATS contre 4673 en 2018 soit une baisse de 11%. Le graphique ci-dessous récapitule les événements par catégorie de 2019 par rapport à 2018.



L'on note une baisse du nombre d'accident d'aviation enregistrés en 2019 par rapport à 2018.

Le risque animalier sur les aéroports, reste toujours une préoccupation en 2019 avec une augmentation de 26% en 2019 par rapport à 2018.

Il faut noter une détérioration par rapport à 2018 en termes d'Airprox. En effet, au 31 décembre 2019, le nombre d'Airprox enregistré est de 11 dont 08 sont imputables à l'ASECNA (soit 1,30 Airprox par 100 000 mouvements) contre 06 enregistrés au cours de l'année 2018 dont 05 imputables à l'ASECNA (soit 0,84 Airprox pour 100 000 mouvements).

La particularité des Airprox de cette année est leur localisation dans les régions où le guidage n'est pas encore mis en place (7 sur les 11 soit 64% des Airprox ont eu lieu dans des zones non couvertes par le radar). Avec la mise en service prochain de l'ADS B par satellite, un cap important sera franchi.

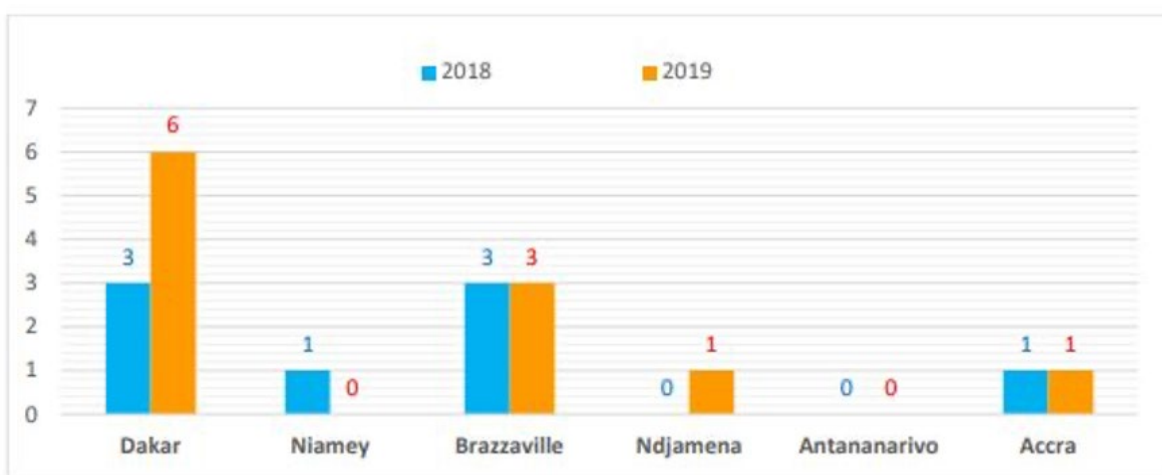
Par ailleurs, la culture sécurité s'installe progressivement à tous les niveaux de l'Agence ; ce qui se traduit par le fait que tous les événements

sécurité sont systématiquement analysés. Le niveau de report volontaire des événements sécurité par le personnel, notamment les contrôleurs de la circulation aérienne, évalué à plus 80% est également en progression au cours de la période.

Les graphiques ci-dessous permettent de faire une analyse plus fine des AIRPROX qui représentent un indicateur important de la mesure de la performance sécurité au niveau de l'Agence en 2018 et 2019 ainsi que l'évolution des accidents dans les Etats membres :

#### Répartition des AIRPROX par FIR 2018/2019

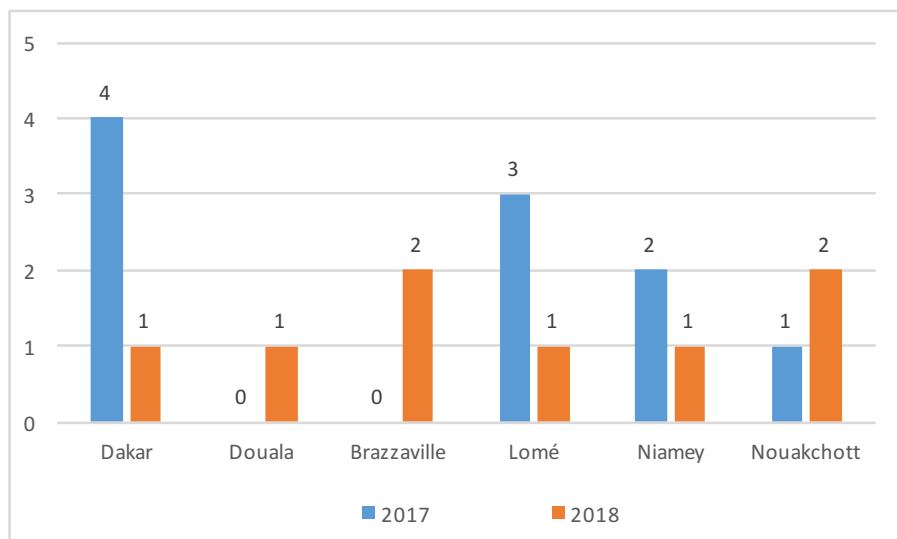
Les FIR de Dakar et de Brazzaville ont enregistré le plus grand nombre d'AIRPROX en 2019 avec respectivement 6 et 3 AIRPROX. En 2018, ces FIR avaient également les plus prolifiques en AIRPROX avec chacun 3 AIRPROX. Le volume de trafic géré par ces FIR expliquent cette prédominance en AIRPROX.



La FIR d'Antananarivo n'a enregistré aucun AIRPROX au cours de ces quatre (4) dernières années 2016, 2017, 2018 et 2019.

### RÉPARTITION DES AIRPROX PAR CENTRE ATS 2018/2019

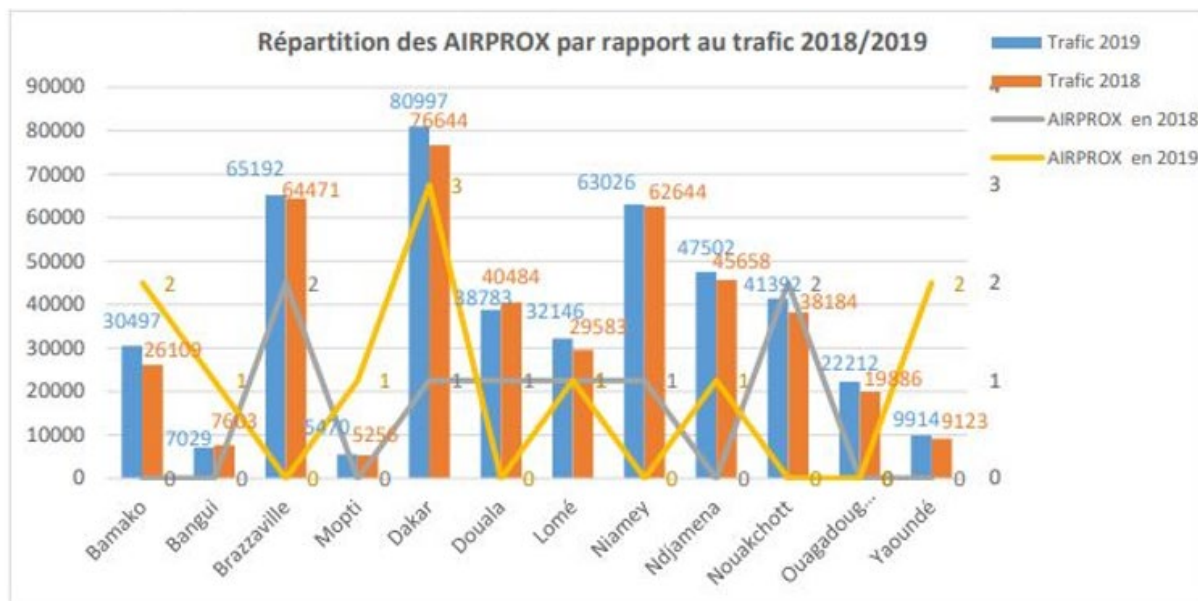
Les centres de Dakar, Bamako et Yaoundé sont passés respectivement de 1 à 3 airprox et de 0 à 2 entre 2018 et 2019. Le centre de Niamey a enregistré 1 Airprox en 2019 comme en 2018.



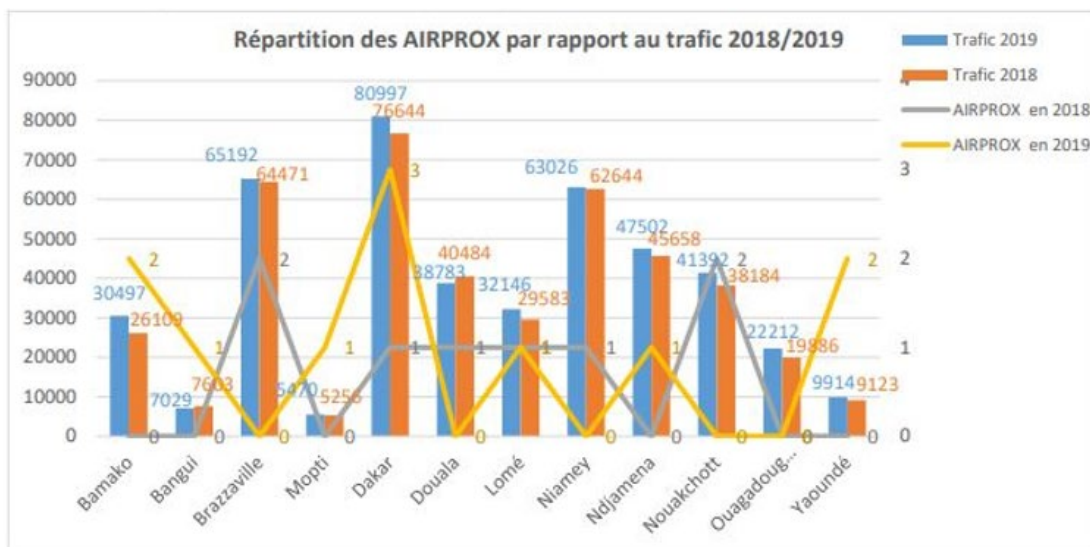


## RÉPARTITION DES AIRPROX PAR RAPPORT AU TRAFIC 2018/2019

Le graphique ci-dessus illustre la répartition des AIRPROX par rapport au trafic géré. Il permet de faire ressortir qu'en 2019, les taux d'AIRPROX sont corrélés avec le trafic.



## EVOLUTION DES AIRPROX IMPUTABLES À L'ASECNA PAR CENTRE ATS 2017 /2018



Sur les 11 AIRPROX enregistrés en 2019, 08 sont imputables à l'Agence, soit environ 73%, le reste des AIRPROX est imputables aux équipages. Comparativement à 2018, 8 AIRPROX ont été enregistrés dont 5 imputables à l'Agence, soit 63%.

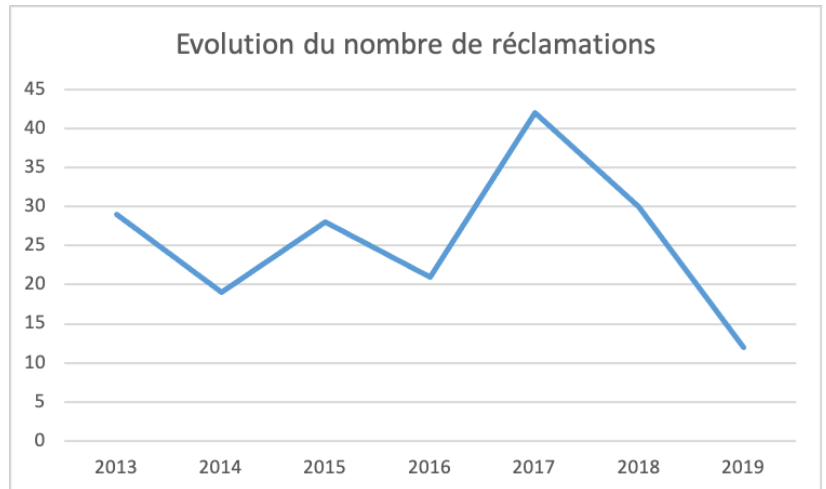
Au 31 décembre 2019, le nombre d'Airprox enregistré est de 11 dont 08 sont imputables à l'ASECNA (soit 1,30 Airprox par 100 000 mouvements) contre 06 enregistrés au cours de l'année 2018 dont 05 imputables à l'ASECNA (soit 0,84 Airprox pour 100 000 mouvements). La particularité des Airprox de cette année est leur localisation dans les régions où le guidage n'est pas encore mis en

place (7 sur les 11 soit 64% des Airprox ont eu lieu dans des zones non couvertes par le radar). Avec la mise en service prochain de l'ADS B par satellite, un cap important sera franchi.

Par ailleurs, la culture sécurité s'installe progressivement à tous les niveaux de l'Agence ; ce qui se traduit par le fait que tous les événements sécurité sont systématiquement analysés. Le niveau de report volontaire des événements sécurité par le personnel, notamment les contrôleurs de la circulation aérienne, évalué à plus 80% est également en progression au cours de la période.

## PERFORMANCES AIM

- ➔ Disponibilité de la documentation OACI électronique : 100% mis en ligne sur l'espace partagé AIM pour les centres ;
- ➔ La production des PIB a été perturbée toute l'année à cause de la non interopérabilité entre AMHS et ANAIS ;
- ➔ Respect du cycle AIRAC : 100% ;
- ➔ Taux des réclamations AIM

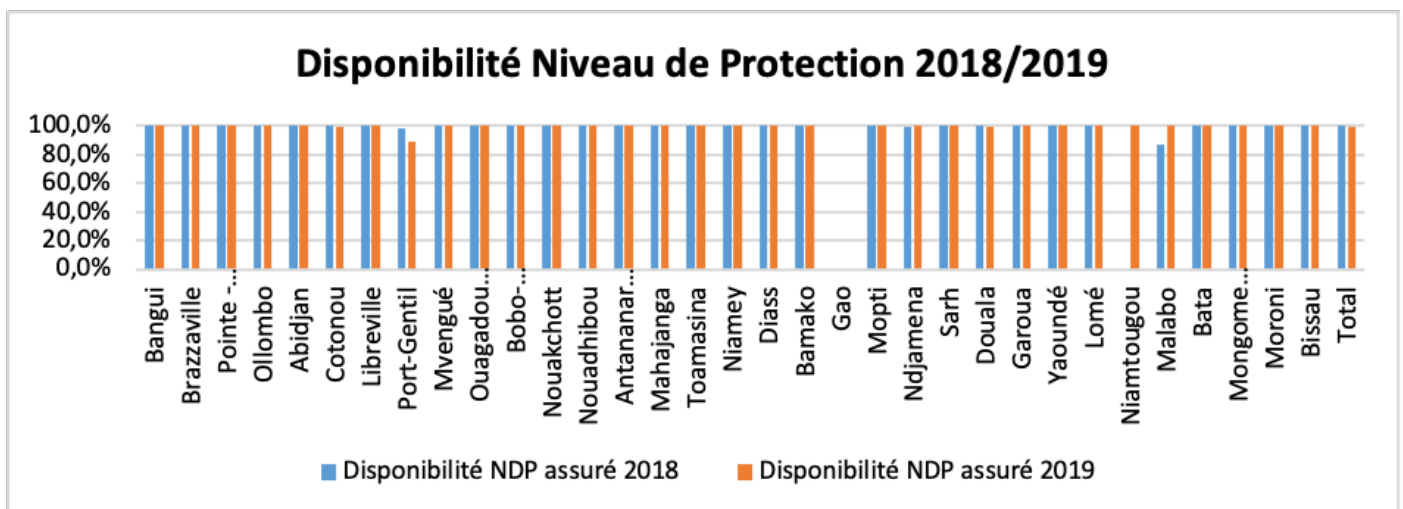


Il faut noter la mise en service, à la date du 5 décembre 2019, de la Base de données AIXM et la publication initiale de l'AIP électronique (eAIP) contenant les données et informations aéronautiques statiques des pays membres de l'Agence. Ces deux réalisations sont inscrites sur la feuille de route de l'OACI pour la transition de l' AIS à l' AIM et aussi contenues dans le module B0-DATM de la méthodologie de planification ASBU. C'est une avancée majeure dans l'automatisation de l'AIM et de l'amélioration de la qualité des publications pour préparer l'avènement du SWIM.

## 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 2019.



Globalement le taux de disponibilité du niveau de protection SLI aux aéroports de l'Agence, pour l'année 2019, est de 99.4% contre 99.54% comme en 2018.



## INTERVENTIONS SLI

Les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'Agence ont réalisé interventions 991916 en 2019 contre 320 238 en 2018 soit une augmentation globale de 300 %. Cette situation s'expliquerait avec le nombre de protection préventive, les interventions sur le risque animalier et les interventions à l'extérieur.

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
2018	62	17	303 689	2 350	64	71	23	13 928	320 204
2019	67	21	278 686	1 362	64	548	96	2 h953	283 712
Evolution	7,46%	19,05%	-8,97%	-72,54%	0,00%	87,04%	76,04%	-371,66%	-12,86%

Comparativement à 2018, les interventions sur avions, bâtiments ou externes et les secours à personnes ont subi une hausse.



## TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

Au plan des 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

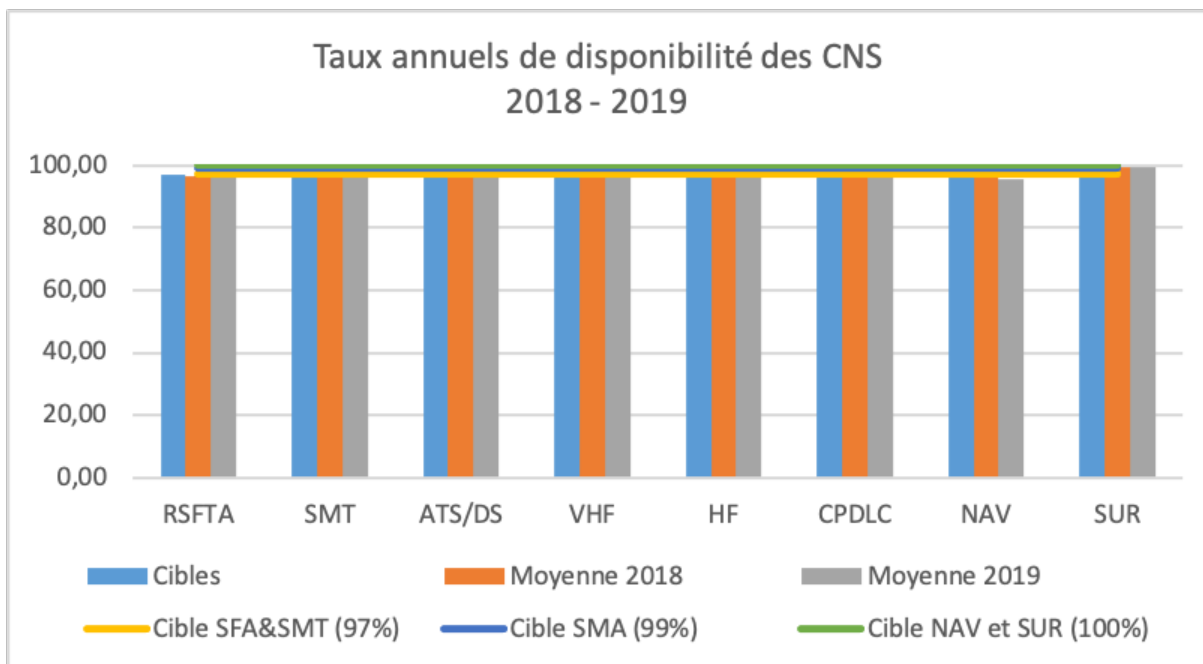
taux de mise en œuvre est relativement satisfaisant avec 100% des circuits RSFTA/AMHS dont 18 circuits en AMHS et 64 en RSFTA, 96% des circuits ATS/DS et 71% des circuits SMT réalisés. Les circuits non mis en œuvre sont dus à l'absence d'infrastructures et concernent des centres non ASEANA.

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	8	8	100%	48
AMHS	43	17	39,53%	21
ATS/DS	124	119	96%	22
AIDC	79	30	37,97%	-
SMT	59	42	71%	22



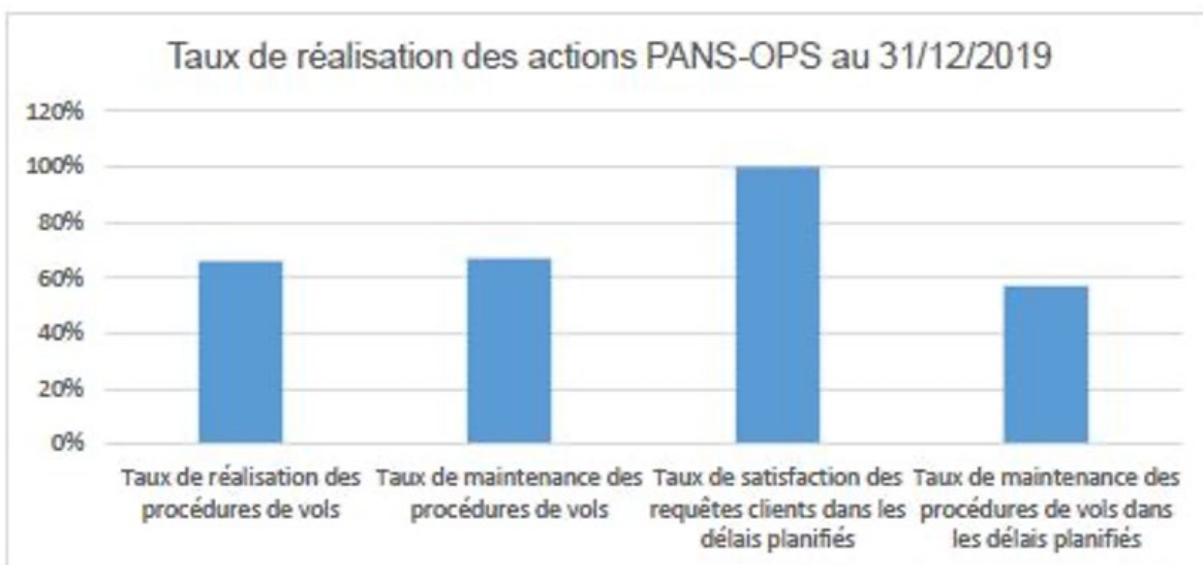
En 2019, le fonctionnement des services de télécommunications aéronautiques a enregistré les performances est donné ci-après :



## PROCÉDURES DE VOL

Les performances du bureau en 2019 ont été affectées principalement par la réduction de l'effectif des concepteurs opérationnels et la non réalisation des activités CCO/CDO.

Le tableau ci-dessous présente le taux de réalisation des activités PANS-OPS au 31/12/2019.





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

## PROJETS MAJEURS POUR LA SECURITE

35





## PROJET CIEL UNIQUE POUR L'AFRIQUE (CUPA)

Afin de contribuer à l'évolution de la gestion du trafic aérien en Afrique vers un ciel unique, le Directeur Général de l'ASECNA a mis en place par Décision N°2018/1478/ASECNA/DGDD du 06/09/2018, le programme « Ciel Unique Pour l'Afrique » baptisée Projet CUPA, et désigné une équipe, chargée de faire une étude de faisabilité. Le travail a démarré en janvier 2019 et un plan de développement de l'étude de faisabilité a été validé en février 2019.

Le projet répond aux orientations de la région AFI, au plan d'orientation stratégique de l'ASECNA, et est en droite ligne avec les ASBU du plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI.

Le Ciel Unique Pour l'Afrique représente également la contribution de l'ASECNA à la mise en œuvre du Marché Unique du Transport Aérien en Afrique (MUTAA/SAATM) projet majeur de l'Union Africaine conformément au Pilier 4 : Infrastructure de l'aviation et Pilier 5 : renforcer la sûreté et la sécurité.

Cette « Etude de Faisabilité », représente un véritable outil stratégique qui propose aux Etats/ANSP une approche d'évaluation de la situation actuelle, les principaux axes de développement, et les grandes orientations de planification, dans tous les domaines concernés, essentiels pour mettre en œuvre un « Ciel Unique Pour l'Afrique ».

L'étude de faisabilité CUPA est bâti autour de quatre grands axes :

### 1. Généralités et domaines constituants

Ce premier chapitre décrit le contexte aéronautique actuel, propose une définition du concept Ciel Unique, liste et définit les moyens constituants dans tous les domaines ainsi que le référentiel OACI appliqué (GANP, ASBU, CORSIA).

### 2. Méthodologie Type de mise en œuvre

Ce chapitre propose une méthodologie de mise en œuvre du Ciel Unique, afin de faciliter la coordination et la collaboration entre les Etats et les ANSP, démarches essentielles pour assurer le succès de la mise en œuvre du Ciel Unique Pour l'Afrique.

Une étude de sécurité générique de mise en œuvre du Ciel Unique Pour l'Afrique sera proposée dans ce chapitre.

### 3. Mise en œuvre CUPA

Ce chapitre propose un scénario de mise en œuvre du Ciel Unique à l'échelle du continent Africain, et plus particulièrement de l'Espace ASECNA, avec des concepts opérationnels et des supports techniques associés, et aborde également les domaines règlementaires, institutionnels, juridiques et économiques.



#### 4. Analyse Coûts Bénéfices (CBA) et cadrage institutionnel et réglementaire

Cette analyse Coût-Bénéfice permettra aux Etats/ANSP et aux compagnies aériennes, d'évaluer leurs coûts et leurs bénéfices liés à la mise en œuvre du CUPA, et également de mettre en place leur stratégie de déploiement ainsi que leur planification budgétaire essentielle pour assurer la réussite du projet.

Le cadrage institutionnel et réglementaire définit la forme juridique d'adhésion de toutes les parties prenantes à ce vaste programme, la problématique de la gouvernance des groupes fonctionnels d'espace aérien, l'établissement des organismes transversaux de régulation, et l'adoption de normes référentiel commune. L'année 2019 a permis de développer les trois premiers grands axes, de l'étude et de définir deux applications possibles de ciel unique à savoir le ciel unique coopératif et le ciel unique fusionnel.

La promotion de ce programme a démarré en 2019 a été fait aux différentes rencontres internationales auxquelles l'Agence a pris part notamment les réunions CANSO et WACAF.

Sur le plan interne, la communication a commencé par les instances dirigeantes à savoir le comité des ministres, le conseil d'administration. C'est ainsi qu'à la déclaration issue des soixantaines de l'ASECNA, du 12 décembre 2019 à Dakar, le Comité des Ministres a réitéré son attachement à la mise en œuvre du programme CUPA.

#### PROGRAMME SBAS

Le programme SBAS a poursuivi des avancées importantes durant l'année 2019. En premier lieu, ce programme est maintenant pleinement reconnu par l'OACI qui a attribué un identifiant de fournisseur de services SBAS à l'Agence, formalisé au sein de l'Annexe 10 qui rentrera en application en novembre 2020.

Concernant l'ingénierie, l'étude phase B a démarré pour une durée de 18 mois. Son avancement en fin 2019 est conforme aux attentes, avec notamment la conclusion avec succès de la revue SRR, qui a

permis la consolidation des spécifications de missions et du système.

Au plan international, l'Agence poursuit son positionnement au sein du développement et de la standardisation l'infrastructure mondiale de navigation par satellite, en contribuant activement aux travaux du Panel Systèmes de Navigation (NSP) de l'OACI et du SBAS IWG (USA, Europe, Chine, Russie, Japon, Inde, Corée, Australie, ASECNA) au sein duquel elle assure la co-présidence du sous-groupe opérationnel.

En parallèle, l'accord international sur la navigation par satellite entre l'ASECNA et l'UE est entrée dans un régime permanent de mise en œuvre, avec des actions d'assistance respectives. Dans ce cadre, l'Agence apporte notamment un appui pour l'installation de stations EGNOS en zone sub-saharienne.

Sur le plan de l'adoption des services SBAS par les usagers, les consultations avec les compagnies aériennes, notamment avec Air France, ont été renforcées

Le processus de transformation des compétences a été initié avec l'organisation de formations à l'attention des centres, en attendant le lancement d'une démarche GPEC complète.

#### PROGRAMME DE SOUTIEN À EGNOS EN AFRIQUE (JPO)

La seconde phase du Programme de soutien à EGNOS en Afrique - Soutien au JPO a avancé conformément aux attendus en matière de consolidation du développement et l'adoption en Afrique des services de navigation et de positionnement par satellite.

En particulier, les activités d'appropriation du programme d'institutionnalisation du JPO au sein de l'UA ont progressé, avec l'obtention d'une visibilité sur les solutions envisagées conjointement avec la CUA et la CE.

Des campagnes de promotion ont été conduites avec succès au Nigeria et au Ghana, éveillant l'intérêt de leurs parties prenantes concernées, notamment pour l'adhésion au programme SBAS de l'Agence. Concernant ce dernier, le JPO a apporté un soutien pour la réalisation de l'étude phase B.

Le JPO a également contribué aux activités du dialogue spatial Africain, en réalisant pour la CUA une enquête sur les capacités GNSS en Afrique, en lien avec la mise en place de la composante navigation et positionnement de l'Agence Spatiale Africaine.





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

## METEOROLOGIE AERONAUTIQUE

39



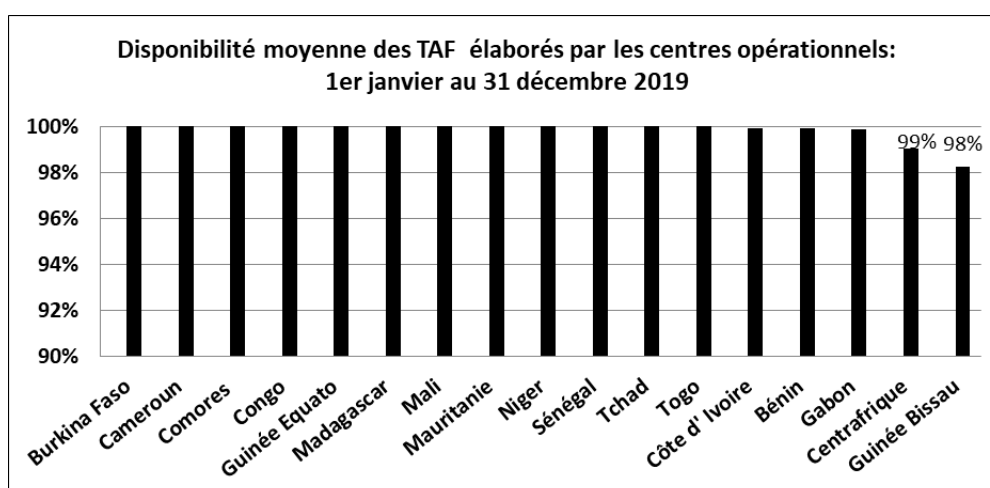
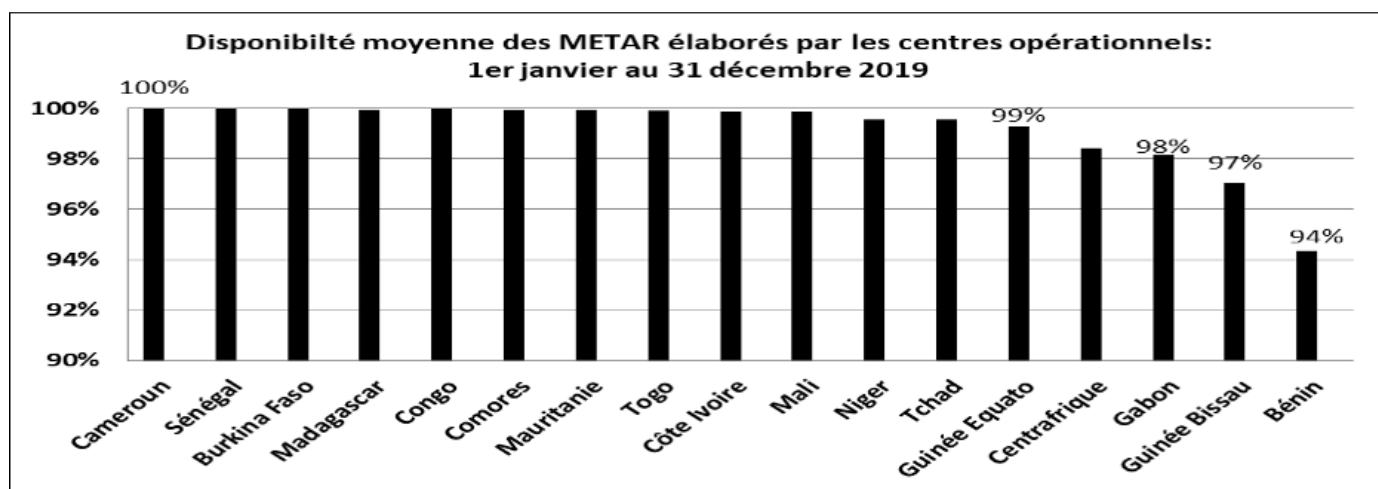




### Disponibilité des messages METAR et TAF :

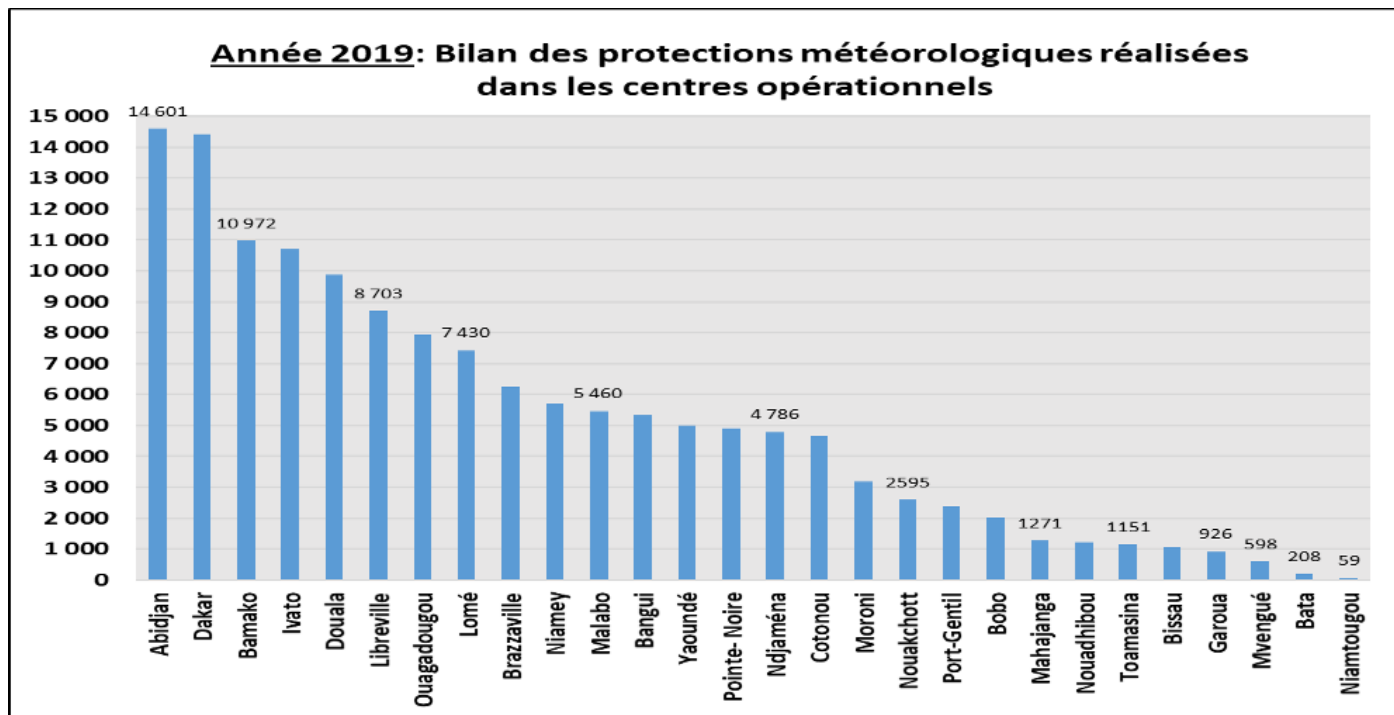
Le taux annuel moyen de disponibilité des messages METAR rédigés et transmis est de 99.2% et celui des TAF élaborés dans nos centres de 99.8%. Ces performances sont du même ordre que celles de l'année précédente, c'est à dire, pratiquement dans l'objectif cible des SLA qui est de 100%. En rappel, le taux moyen de la disponibilité des messages METAR et TAF requis par l'OACI est de 97%.

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



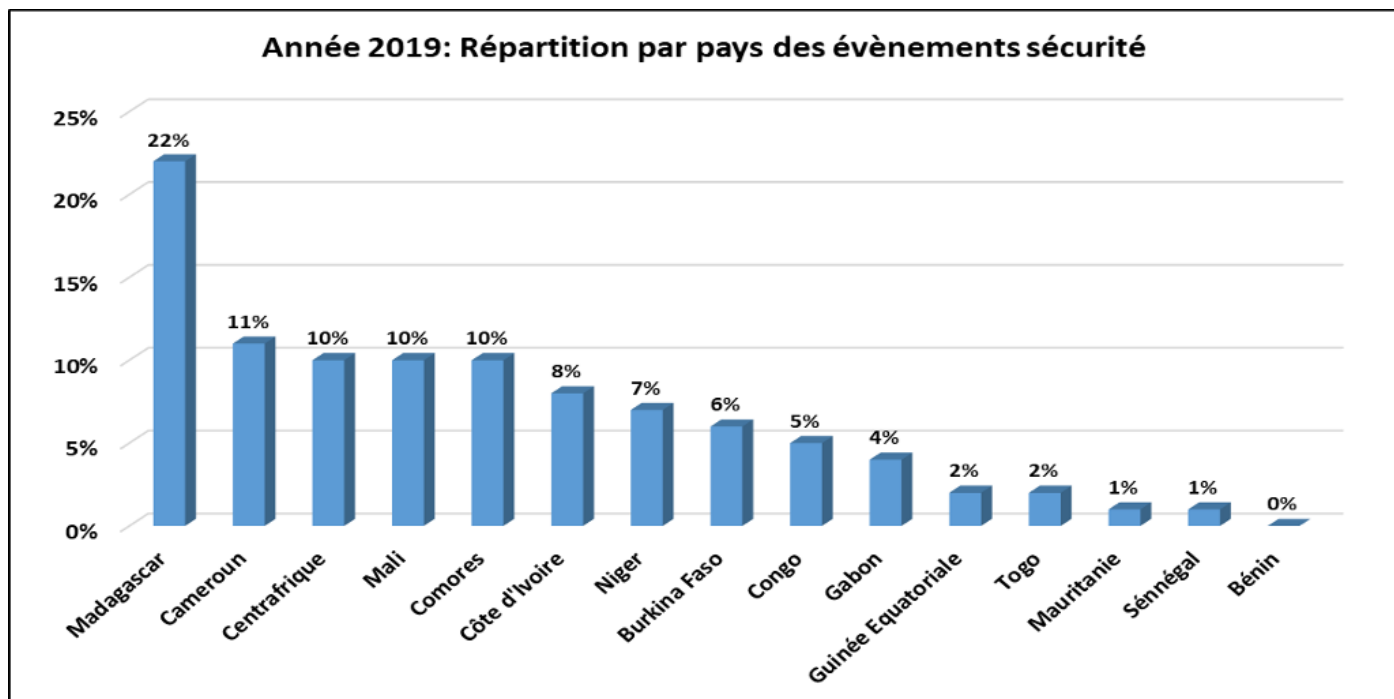
## PROTECTIONS MÉTÉOROLOGIQUES DES VOLS :

**143 420** protections de vols ont été réalisées contre **141.934** en 2018. Ce bilan global connaît une **légère hausse de 1.05%** par rapport à l'année précédente.

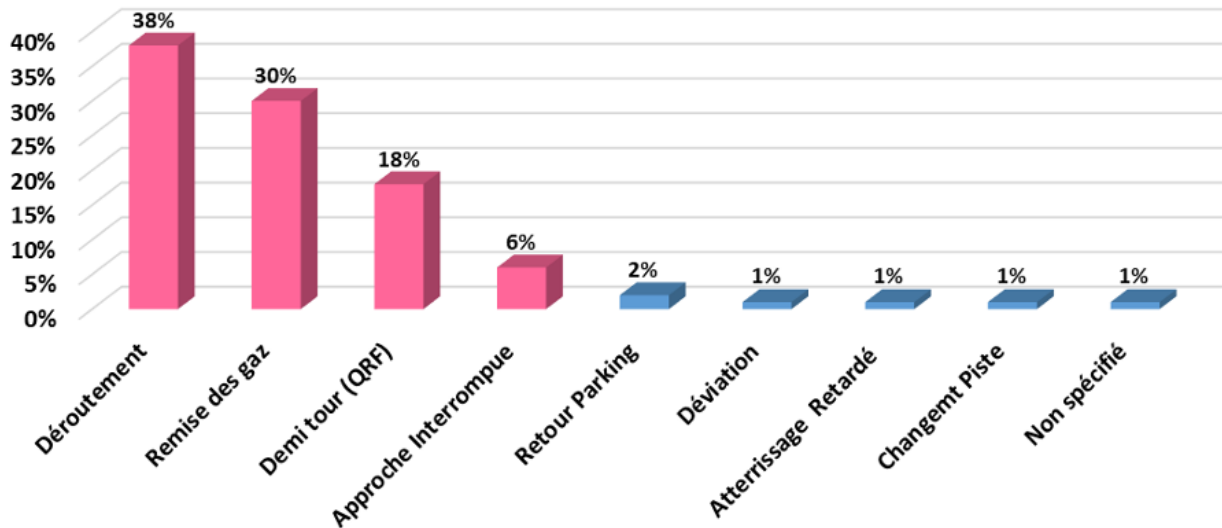


## ÉVÈNEMENTS SÉCURITÉ ATS IMPUTABLES AUX CONDITIONS MÉTÉO.

**276** événements sécurité imputables aux conditions météorologiques ont été répertoriés sur l'ensemble de la zone ASECNA au cours de cette année contre **329** en 2018 soit **une baisse de 16%**.

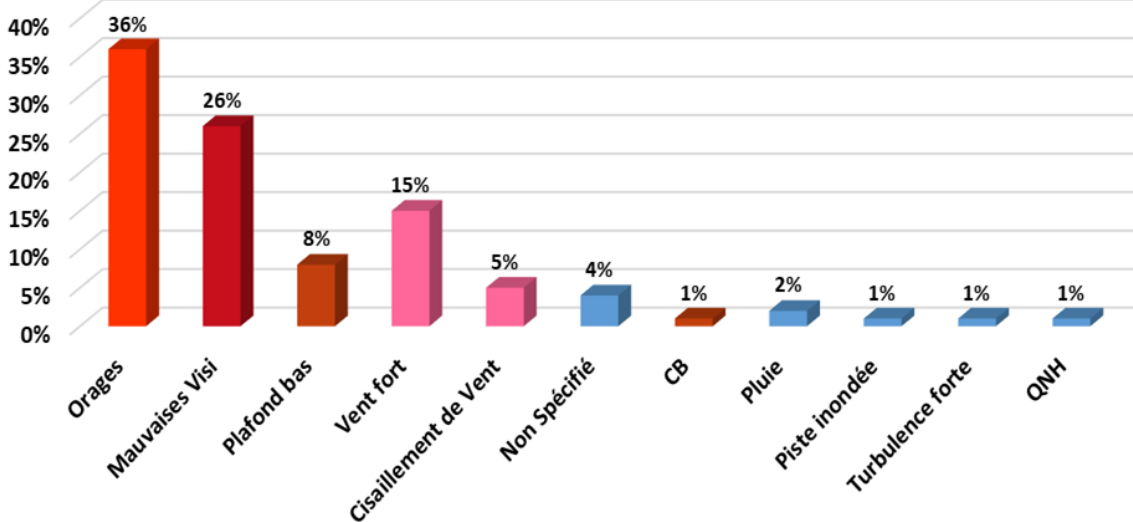


### Année 2019 : Répartition par nature d' évènements



Les déroutements, les remises des gaz et les demi-tours (QRF) constituent les principaux évènements sécurité de l'année 2019.

### Année 2019 : Répartition par phénomènes météorologiques



Le phénomène météo ayant causé le plus d'évènements sécurité en 2019 est l'orage avec 36%. Il est suivi par la mauvaise visibilité (26%) et le plafond bas (8%).

### Enquête satisfaction client 2019

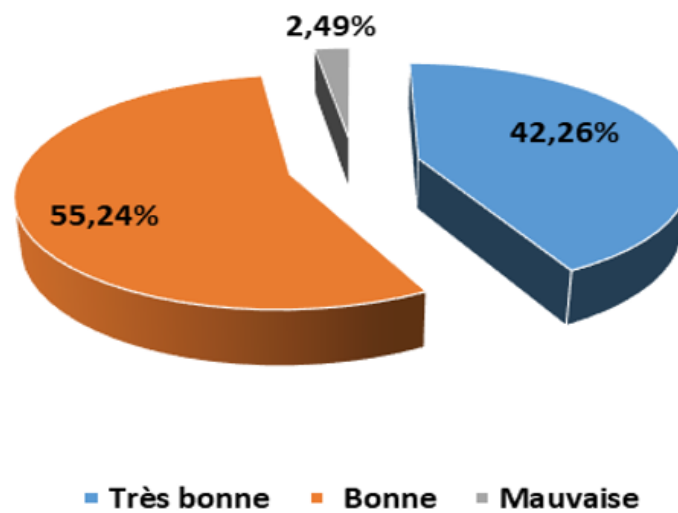
Les compagnies aériennes et les services des opérations ont été invités à remplir un formulaire papier, l'objectif étant d'améliorer :

- L'accueil dans nos centres,
- La qualité de l'information MET (support et contenu),
- Le recueil de l'opinion de nos usagers sur les principaux projets de modernisation des services.

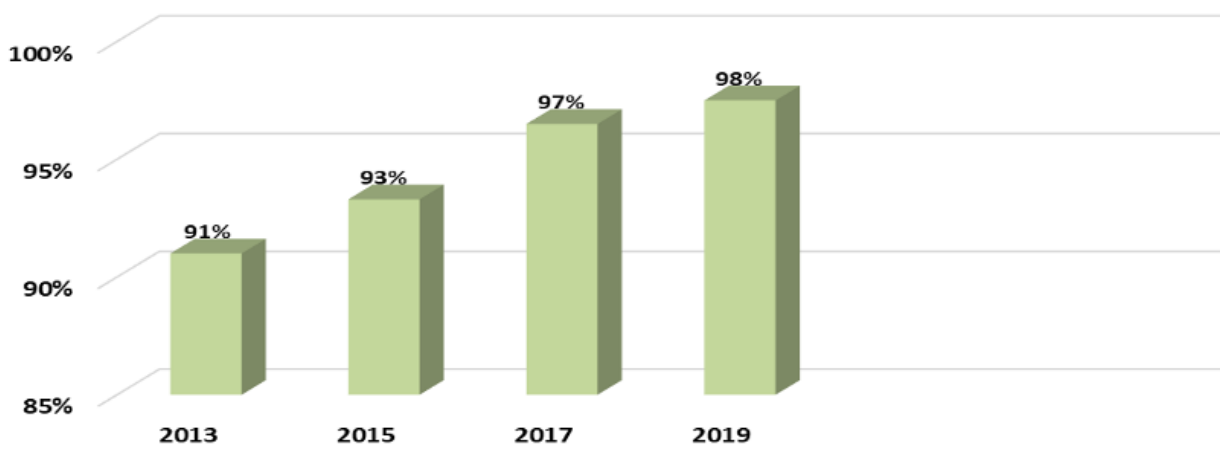
Ces résultats révèlent notamment que **97,5%** des équipages se déclarent très satisfaits ou satisfaits de l'assistance météorologique qui leur est fournie dans les centres ASECNA, contre **96,5%** en 2017 ; **93,3%** en 2015 et **91%** en 2013.



## Enquête satisfaction 2019: Qualité des prévisions des paramètres et phénomènes dans les centres ASECNA



## Evolution du taux de satisfaction clients de 2013 à 2019







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

## MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

45



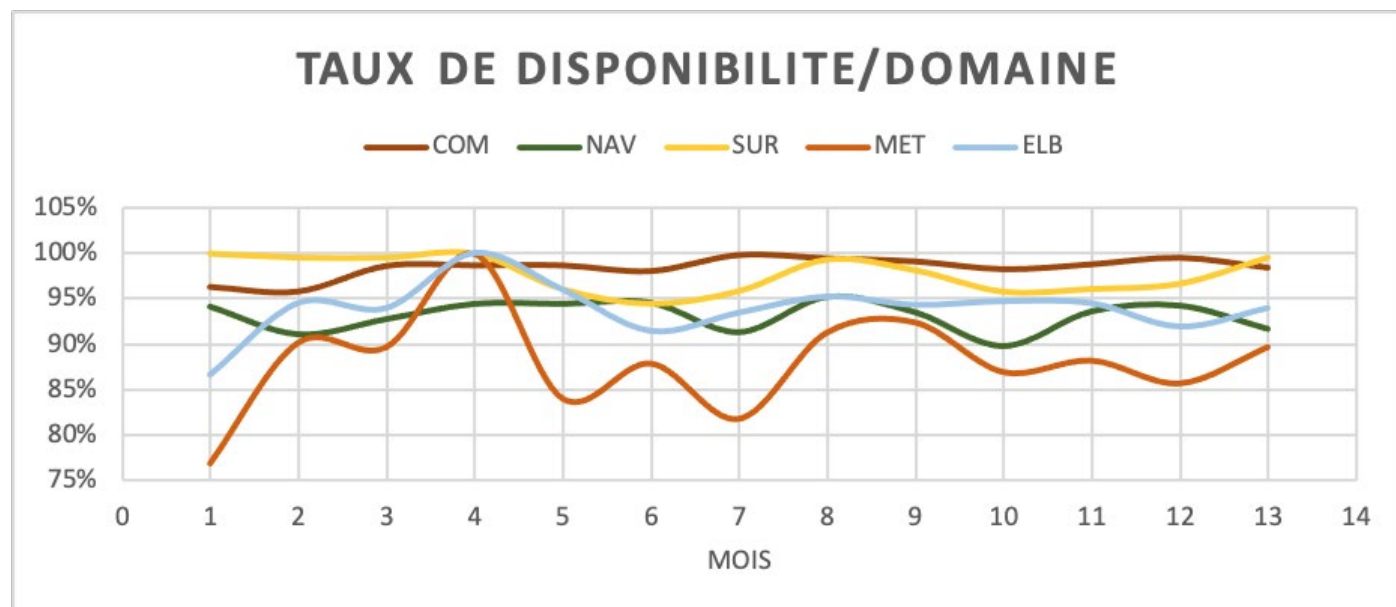




## MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

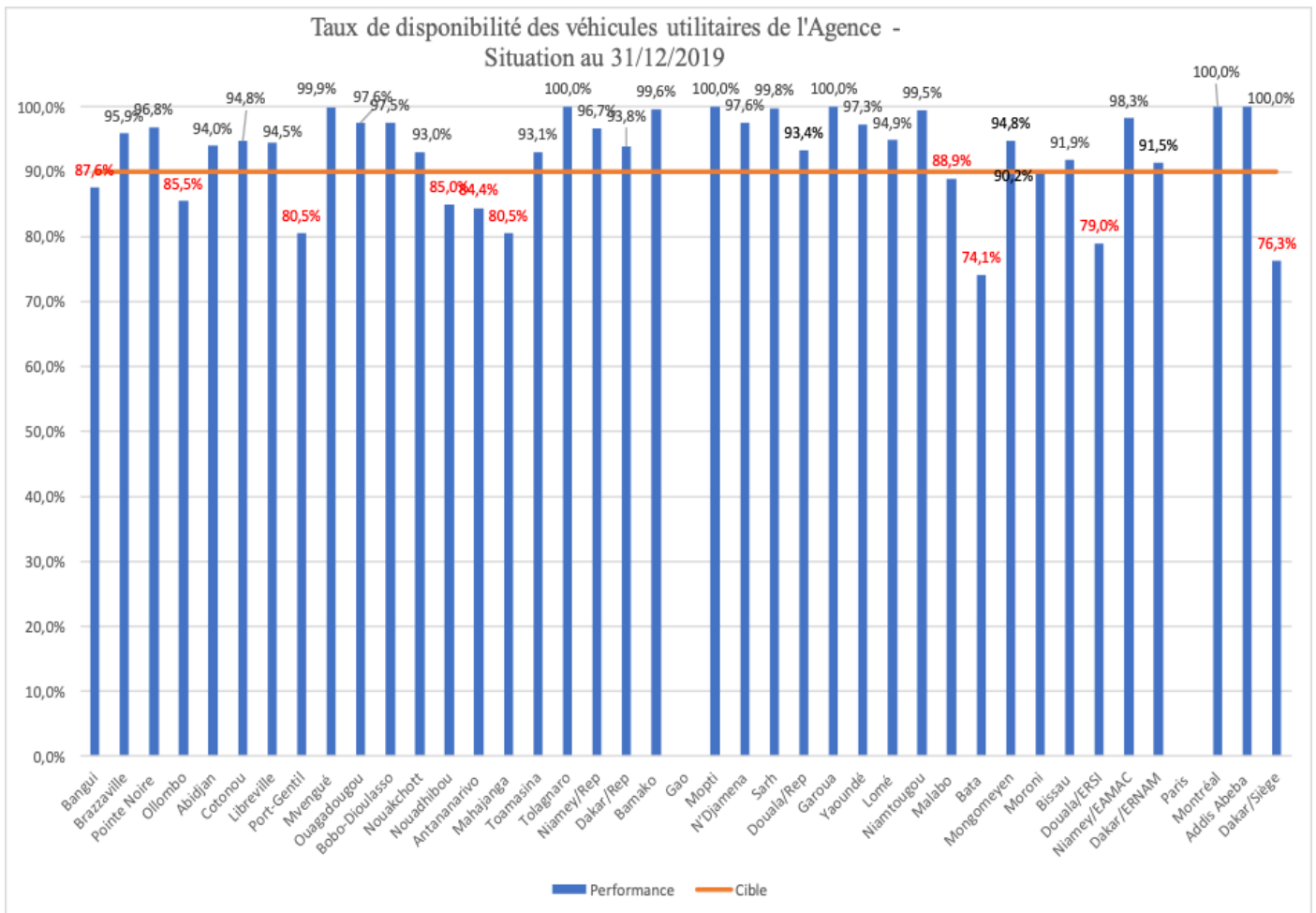
L'objectif que j'ai fixé en terme de taux disponibilité des infrastructures et équipements de l'Agence est de **97,5 %**.

Pour 2019, le graphique ci-dessous indique une nette amélioration (variation entre **82%** et **100%**) par rapport aux années précédentes, dans le domaine de la communication, navigation, surveillance et la production et distribution de l'énergie et balisage.

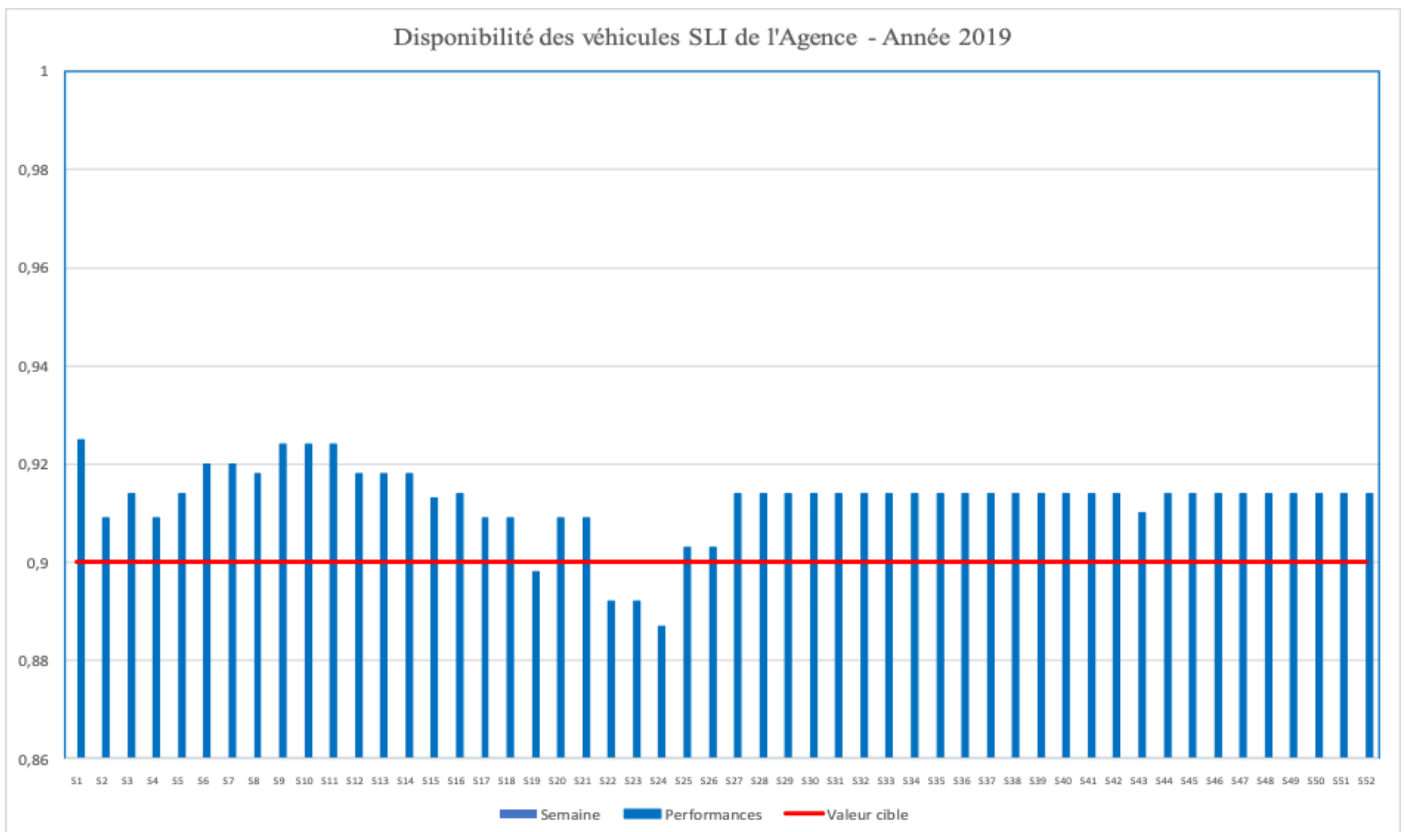


Pour les équipements météorologiques, des efforts seront à faire en 2020 avec la mise en œuvre des projets en cours.

Pour le parc véhicules utilitaires, le taux de disponibilité général des véhicules utilitaires varie entre **76%** et **100%**, d'un centre à l'autre, pour une moyenne de 92,8%. Ces performances se sont améliorées par rapport à 2018 suite à la mise en œuvre effective du programme ambitieux de renouvellement des véhicules. Toutefois, ce résultat aurait été meilleur si les marchés signés pour Madagascar (13 véhicules et un tracteur) et l'ERSI avaient été exécutés en 2019 d'une part et si le processus d'acquisition des véhicules du Siège (31 véhicules à renouveler) avait abouti plus tôt, d'autre part.

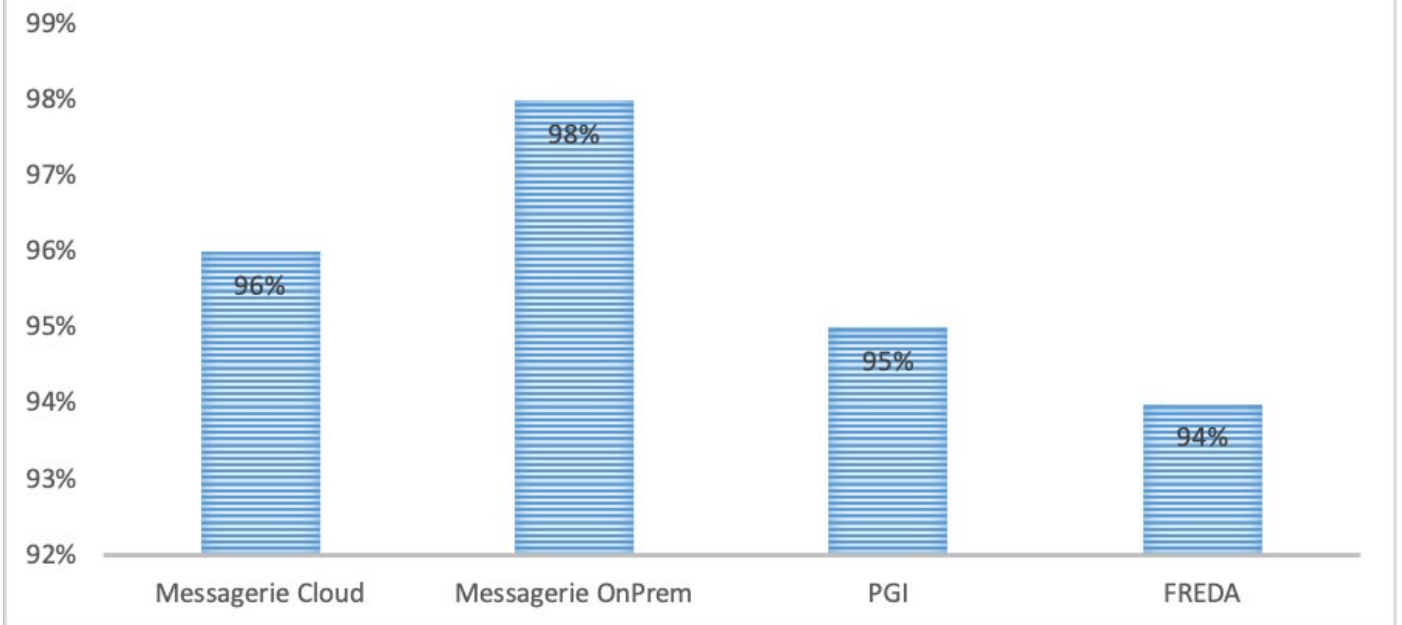


Le taux de disponibilité général des véhicules SLI varie entre 90% et 92%.



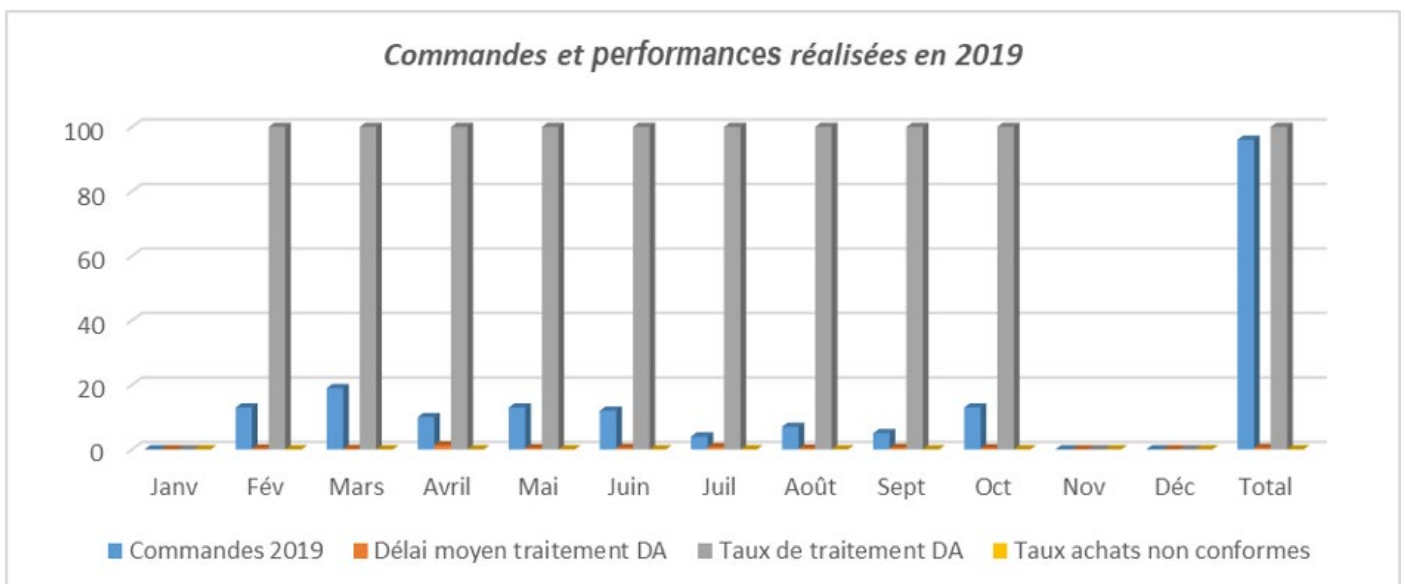
Au niveau de l'exploitation informatique et des ressources critiques de communication, les objectifs de performances fixés à 90% ont été dépassés en 2019 comme le démontre le graphe ci-dessous.

## TAUX DISPONIBILITÉ DES APPLICATIONS MAJEURES



Le délai moyen annuel de traitement des Demandes d'Achats (DA) en 2019 est de 0,46 jours. Ce délai est en deçà de 15 jours fixés comme objectif. Le taux de traitement annuel des DA est de 100% ce qui est largement supérieur au taux de 95 % fixé comme objectif.

### Commandes et performances réalisées en 2019







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

## CONTROLE EN VOL

49





## 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 2019

#### Opérations de calibration

*Au 31 Décembre 2019, les prestations réalisées par le Contrôle en Vol portent sur un cumul de 660 heures effectué en 08 missions de calibration, couvrant 366 stations.*

La répartition des stations calibrées au 31/12/2019 est donnée par le tableau ci-après :

ANNEE 2019		PRESTATIONS INTERNES		PRESTATIONS EXTERNES	TOTAL
		ARTICLE 2	ARTICLE 10		
Nombre de calibrations	Prévu (a)	220	45	85	350
	Réalisé (b)	263*	13*	90	366
Taux de réalisation (b)/(a)*100		120%	29%	106%	105%

\*De nouveaux équipements de l'Art10 rentrés dans le parc Art02

Les opérations effectuées en 2019, ont principalement pour objectif de respecter les périodicités de calibration des stations ASECNA, ou d'anticiper les calibrations en prévision des arrêts prévus en 2020 pour la mise en service du nouvel avion laboratoire. Toutefois, des clients extérieurs comme le Ghana, le Cap Vert, la Guinée Conakry, le SNA-OI et les Seychelles ont bénéficié de nos services.

Le total des recettes à l'export facturées est de 344 535 917 FCFA au 31/12/2019, soit 68,9% de l'objectif annuel fixé à 500 MFCFA. Ce résultat est dû au report d'une mission de calibration au profit des clients extérieurs à janvier 2020, à cause d'une panne ayant nécessité l'envoi de l'avion en dépannage en France.

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

- ➡ Le CDN de l'avion a été renouvelé, et l'agrément OMA-CEV renouvelé.
- ➡ Une immobilisation planifiée pour maintenance 2Y et structurale CPCP a eu lieu à Dinard du 22 juillet au 26 août.

#### **Renforcement des effectifs**

- ➡ Recrutement d'un cadre maintenance aéronautique en Mars 2019 ;
- ➡ Recrutement d'un pilote en Novembre 2019.

#### **Formation du personnel**

- ➡ Recyclage des pilotes réalisé en Mars et Août ;
- ➡ Recyclage des Ingénieurs réalisé en Mars ;
- ➡ Recyclage des Mécaniciens réalisé en Mars ;
- ➡ Formation du cadre qualité réalisé en septembre ;
- ➡ Formation CARNAC en usine pour 1 ingénieur et 1 technicien de maintenance en octobre.







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

## POLITIQUE D'INVESTISSEMENT

53





## POLITIQUE D'INVESTISSEMENT

La stratégie de réalisation des investissements est toujours en conformité avec le Plan d'Orientation Stratégique 2018-2032 approuvé par la résolution N° 2017 CM 61-7 qui vise l'adéquation entre les investissements à réaliser compte tenu de l'évolution des exigences technologiques, les besoins opérationnels des parties prenantes (Etats

membres et usagers) ainsi que la capacité réelle de mobilisation des ressources financières.

Le Plan de Services et d'Equipements 2018-2022 est en cours de mise en œuvre avec un taux d'exécution de près de 45% bien que l'exécution physique reste encore assez faible.

### Exécution du PSE 2018 – 2022

Le PSE 2018-2022 adopté par Résolution N°2017 CM 61-8 du 29 juillet 2017 pour un montant de 423,697 Mds de FCFA, comprend entre autres, les projets non engagés du PSE 2015 – 2017.

PSE 2018-2022 / Année budgétaire 2018				
Domaine	Etudes	AOM	Physique	Taux d'exécution technique
AIS	100,00%	40,00%	0,00%	27,00%
AOP	96,90%	71,03%	18,36%	46,99%
ATM	93,33%	62,22%	15,56%	44,55%
COM	97,50%	75,00%	02,50%	53,88%
MET	88,00%	80,00%	35,50%	59,09%
NAV	91,11%	62,22%	31,11%	59,89%
SUR	100,00%	73,33%	20,00%	61,33%
TRN	95,00%	48,00%	20,00%	23,30%
Moyenne des Taux	95,38%	68,76%	19,24%	46,81%

Le taux moyen d'exécution technique des projets du plan est de **46,81%**.



## Projets en cours d'exécution en 2019

Au cours de l'année 2019, la Direction générale a planifié à travers son plan de passation des marchés 41 Appel d'offres groupés.

Le tableau ci-joint donne l'état avancement de ces AO.

Domaine	Nombre d'AO Initial	Nombre d'AO Final	AO Non Prévu	Total AO validé	Report en 2020
AIS	4	2	0	2	2
AOP	20	13	2	15	9
ATM	5	1	0	1	4
COM	4	10	6	16	1
MET	3	1	0	1	2
NAV	1	1	0	1	0
SUR	1	0	0	0	1
TRN	3	1	0	1	2
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>29</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>21</b>

### PSE 2018-2022 / Année budgétaire 2019

DOMAINE	ETUDES	AOM	PHYSIQUE	TAUX D'EXÉCUTION TECHNIQUE
AIS	100,00%	60,00%	0,00%	50,00%
AOP	92,73%	70,00%	7,27%	52,86%
ATM	84,00%	52,00%	12,00%	47,20%
COM	98,00%	90,00%	10,00%	60,80%
MET	66,67%	40,00%	13,33%	38,67%
NAV	100,00%	100,00%	40,00%	76,00%
SUR	100,00%	60,00%	0,00%	50,00%
TRN	100,00%	73,33%	0,00%	53,33%
<b>Moyenne des Taux</b>	<b>93%</b>	<b>70%</b>	<b>8%</b>	<b>53%</b>

## Quelques Projets signé et/ou en exécutions cette année 2019 :

- Mise en œuvre du plan d'urgence de la RCA :
  - Nouveau bloc technique et tour de contrôle de Bangui ;
  - Logements d'astreinte ;
  - Clôture de l'aéroport ;
  - Base SLI et DREEM ;
  - Installation du DME d'atterrissage ;
  - Poursuite de la mise en œuvre du radar ;
  - Centrale électrique et balisage ;
  - Stations MTO.

- Finalisation de la mise en œuvre de EPM ;
- Logement des Représentants (Comores, Côte d'Ivoire, Bénin) ;
- Acquisition de l'avion labo ;
- Construction de neuf (9) centrales électriques (Mopti, Niamey, Douala, Toamasina, Garoua, Bangui, Niamtougou, Lomé, Malabo) ;
- Mise en œuvre de la centrale solaire de Nouakchott ;
- Mise en œuvre des chaînes radio de Brazzaville, Niamey et Ouagadougou ;
- Etc...

### **Financement du PSE**

Il y a lieu de rappeler que pour les besoins de financement du PSE 2018-2022 d'un montant global de 423,697 Mds de FCFA, la Direction Générale a proposé un plan se déclinant en financement externe global à hauteur de 61% du montant du PSE, soit 260 Mrds de FCFA et en fonds propre à hauteur de 39% du PSE, soit 163,697 Mrds de FCFA.

Dans le cadre de la recherche de financements externes du nouveau PSE 2018-2022, la Direction Générale a entrepris des démarches qui ont abouti

pour l'instant à la signature de deux conventions de prêt, d'un montant cumulé de 139,357 Mrds de FCFA, respectivement la convention de prêt signée le 21 janvier 2019 avec l'AFD d'un montant de 39,357 Mds de FCFA (60 millions d'EUROS) et, d'autre part, la convention de crédit signée le 18 juin 2019 avec ECOBANK/AFC, pour un montant de 100 Mds de FCFA.

### **Exécution financière des investissements**

Quatre (04) plans coexistent : PSEi 2007-2008, PSE 2009 – 2013, PSE 2015 – 2017, PSE 2018 – 2022. Leur exécution financière se présente comme suit :

PLAN	Montant du plan	Enveloppe AE votée	Consommation AE	Conso° AE / Env votée	Consommation AO	Conso° AO / Conso° AE	Conso° AO / Env AE votée	Conso° AO / Montant plan
PSEi 2007 - 2008	141 760	141 760	141 193	99,60%	140 163	99,27%	98,87%	98,87%
PSE 2009 - 2013	233 624	233 624	220 111	94,22%	193 956	88,12%	83,02%	83,02%
PSE 2015 - 2017	214 260	76 091	76 091	100,00%	57 551	75,63%	75,63%	26,86%
PSE 2018 - 2022	423 697	295 514	151 759	51,35%	42 326	27,89%	14,32%	9,99%
<b>TOTAL</b>	<b>1 013 341</b>	<b>746 989</b>	<b>589 154</b>	<b>78,87%</b>	<b>433 996</b>	<b>73,66%</b>	<b>58,10%</b>	<b>42,83%</b>



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

## FINANCES ET COMPTABILITE

57







### **Maîtrise des charges**

L'exécution provisoire du budget au 31 décembre 2019, permet d'entrevoir :

- ▬ une exécution des charges d'exploitation (hors charges financières) de 144,243 Mds de FCFA sur des prévisions de 195,109 Mds de FCFA, contre une réalisation de produits d'exploitation (recettes aéronautiques et extra-aéronautiques) estimée à 214,306 Mds de FCFA, sur des prévisions de 211,010 Mds de FCFA ;
- ▬ un renforcement de la tendance baissière des ratios de cadrage financier comme suit :
  - Ratio charges du personnel sur valeur ajoutée (CP/VA, norme fixée à 60%) : 56,81% contre 59,48% en 2018 ;
  - Ratio charges du personnel sur chiffre d'affaires (CP/CA, norme fixée à 50%) : 43,47% contre 45,70% en 2018.

Ainsi, au titre de l'exercice de 2019, les niveaux de ces deux ratios sont restés en deçà des seuils que vous m'avez fixés dans ma Lettre de mission.

### **Efficacité de la facturation et réduction du délai d'émission des factures**

Au 31 Décembre 2019, le total provisoire des émissions (hors reprises sur provision) se chiffre à 214,306 Mds de FCFA, correspondant à un taux de réalisation de 101,562% des prévisions hors reprises sur provision (211,010 Mds de FCFA), et à une hausse de 2,39% par rapport à la même période de 2018 (209,233 Mds de FCFA). Les redevances de survol représentent 84,62% de ce montant global des émissions.

Pour ce qui concerne le délai moyen de facturation, les efforts engagés depuis 2017 se sont poursuivis et ont permis de le faire passer de 33 jours en 2016 à 18 jours en 2017 et à 13 jours depuis 2018, conforme à la cible : « moins de M+15 ».

Cette performance est la résultante d'un suivi plus rigoureux et quotidien de l'intégration des survols de tous les centres dans l'application de facturation FREDa. L'amélioration de l'efficacité de la facturation sera réalisée avec la mise en production d'ici à la fin de l'année 2020, de la version 2.0 de FREDa et son implémentation sur tous les sites ASECNA qui permettra d'assurer notamment, une consolidation de l'exhaustivité de la facturation des redevances aéronautiques et une poursuite de la réduction du délai moyen de facturation.

### **Approbation des comptes de l'exercice 2019**

Les comptes de l'exercice 2019 ont été arrêtés dans le contexte difficile de la pandémie de COVID-19. En conséquence, le conseil d'administration devant statuer sur ces comptes, sur la base des rapports d'audit de la Commission de Vérification des Comptes, s'est déroulé le 28 octobre 2020 à Dakar.

Le conseil d'administration par sa résolution CA 145-4 du 28 octobre 2020 a approuvé les comptes de l'exercice 2019 présentant un résultat net de 37,961 milliards de FCFA, entièrement affecté en report à nouveau.

Le conseil d'administration a également donné quitus à l'agent comptable pour sa gestion de cet exercice (résolution CA 145-5).



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

## RESSOURCES HUMAINES

59







## RESSOURCES HUMAINES

### Effectif au 31 décembre 2019

Au 31 décembre 2019, la répartition des effectifs se présente comme suit : 5 274, dont 3 206 agents d'encadrement et 2 068 agents d'exécution. Le tableau ci-après présente la distribution des effectifs par métier :

Métier	Effectif au 31/12/2019
ADG	1215
ENA	2346
IGC	205
IRE	796
MTO	712
Total général	5 274

### 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 2019 par métier et par catégorie

Métier	Agent d'encadrement	Agent d'exécution	Total
ADG	6	4	10
ENA	21	78	99
IGC	10		10
IRE	13		13
MTO	10		10
Total général	60	82	142



## Ratio Genre par Catégorie et par Cadre Dirigeant

RATIO GENRE CATÉGORIE AU 31 DÉCEMBRE 2019						
Genre		Encadrement	Exécution	Total	Postes de Cadres Dirigeants	Autres postes
Féminin	Nombre	508	309	817	25	792
	Ratio	16%	15%	15%	26%	15%
Masculin	Nombre	2698	1759	4457	72	4385
	Ratio	84%	85%	85%	74%	85%
<b>Total général</b>		3206	2068	5274	97	5177

## Evolution des effectifs entre 2012 et 2019

Effectifs	ANNÉES							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Retraites fin N-1	32	31	57	267	241	242	232	225
Effectifs N-1	5572	5625	5693	5913	5881	5684	5444	5402
Recrutements	164	193	398	357	132	138	149	142
Effectifs N	5625	5693	5913	5881	5684	5535	5402	5274
Evolution des Effectifs	1%	1%	4%	-1%	-3%	-3%	-1%	-2%

## FORMATION

### Le premier plan triennal de formation de l'ASECNA

Ce plan, élaboré et adopté par la résolution n° 2018 CA 139-8 du Conseil d'Administration, est évalué à vingt-sept milliards deux cent cinquante millions six cent cinquante-cinq mille sept cent trente-six (27.250.655.736) FCFA. Cinq milliards trois cent quatre-vingt-dix-huit millions soixante-neuf mille cent un (5.398.069.101) FCFA ont été consacrés aux programmes 2019 et détaillé comme suit :

Type de formation	Effectif	Coût (FCFA)
Plan de formation pour mobilités	264	706 763 326
Plan de formation initiale	191	1 280 643 275
Plan de formation continue pour qualifications du personnel	216	2 487 558 900
Plan de formation continue pour renforcement de compétences du personnel	1 034	923 103 600
<b>Total Coût en FCFA</b>	<b>1705</b>	<b>5 398 069 101</b>

**Bilan de la mise en œuvre du programme 2019 du plan triennal**

Plan	Voté		Réalisé		Taux de mise en œuvre	
	Effectif	Coût	Effectif	Coût	Effectif	Coût
Plan de formation pour mobilités	264	706 763 326	22	57 249 837	8,33%	8,10%
Plan de formation initiale	191	1 280 643 275	109	168 194 178	57,07%	13,13%
Plan de formation continue pour qualifications du personnel	216	2 487 558 900	874	2 680 824 274	404,63%	107,77%
Plan de formation continue pour autres formations	1034	923.103.600	1432	1.545.890.000	138,49%	167,47%
<b>Total Coût en FCFA</b>	<b>1705</b>	<b>5.398.069.101</b>	<b>2437</b>	<b>4.452.158.289</b>	<b>142,93%</b>	<b>82,48%</b>
Dépenses liées aux formations effectuées en 2018				121.437.806		
Organisation des tests d'entrée à l'EAMAC (mobilité) et l'ERNAM				13.715.480		
<b>Total Général</b>				<b>4.587.311.575</b>		<b>84,98%</b>



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

## SYSTEME DE MANAGEMENT INTEGRE (SMI)

63







## 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.

### Maintien de la certification ISO 9001 :2015

L'audit de certification ISO 9001 : 2015 conduit par Bureau Veritas Certification (BVC) en 2018 a abouti à la certification de l'ensemble des activités communautaires de l'Agence pour la période du 30 avril 2018 au 29 avril 2021. Cette certification permet notamment aux Etats membres de satisfaire aux normes et pratiques recommandées de l'OACI en matière de système de gestion de la qualité des services AIM et MET.

Conformément à la résolution N°2018 CA 138-14 à travers laquelle le Conseil a demandé à la Direction Générale de « prendre toutes les dispositions pour maintenir cette certification », l'audit de suivi N°1 s'est déroulée du 15 janvier au 06 février 2019.

Aucun écart susceptible de compromettre la certification n'a été relevé par BVC à la suite de cet audit de suivi N°1. Le Plan d'actions de levée de non-conformités y afférent, validé par BVC, a été mis en œuvre par l'Agence.

L'audit de suivi N° 2 s'est déroulé du 04 au 21 février 2020 et a été l'occasion de la vérification de l'efficacité actions correctives qui ont été réalisées.

Cet audit a permis de relever neuf (09) écarts. Un plan d'actions correctives sera élaboré et transmis à BVC dès réception du rapport global provisoire.

La certification ISO 9001 : 2015 étant valable jusqu'au 29 avril 2021 l'Agence a engagé des actions pour un cycle de certification avec une extension progressive en Qualité-Sécurité-Environnement (QSE) à partir de 2021.

### **Intégration des volets Sûreté, Cybersécurité, Environnement**

La Direction Générale a engagé les actions d'intégration des volets Sûreté et cybersécurité dans son Système de Management, conformément au manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 OACI), au Manuel sûreté de la gestion du trafic aérien (Doc 9985 OACI) et aux exigences de la norme ISO 27001. A cet effet, les actions suivantes sont mises en œuvre :

- Actualisation de la décision portant responsabilités individuelles en matière de Sécurité, Sûreté, Qualité, Environnement, Santé et sécurité au travail pour tenir compte des responsabilités Sûreté et cybersécurité ;
- Mise à jour du manuel SMI pour intégrer les dispositions en matière de sûreté et cybersécurité ;
- Planification des formations des acteurs clés en matière de Système de Management de la Sûreté et sûreté de la gestion du trafic aérien ;
- Réalisation de benchmarking sûreté à ASA, gestionnaire d'aéroport du Cap Vert.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan 2018-2020 pour le déploiement des volets Environnement et SST de l'Agence, des objectifs généraux ont été définis. Les structures déconcentrées de l'Agence ont élaboré les plans d'actions sectoriels pour décliner ces objectifs dans leurs activités.

Par ailleurs, la Direction Générale a initié les accompagnements pour le déploiement des volets environnement et SST au niveau des sites pilotes de Douala, Cotonou et Bamako. Les activités de déploiement sur l'ensemble de l'Agence sont planifiées pour 2020 en vue de la certification QSE (Qualité, SST, Environnement) en 2021.

S'agissant spécifiquement de la protection de l'environnement, l'ASECNA en tant qu'appui technique, a soutenu les initiatives engagées par les Etats pour la réduction des émissions de CO2 de l'aviation. Ainsi les opérations dites Continuous Descent Operation (CDO) et Continuous Climb

Operation (CCO) sont en phase finale de mise en œuvre à Libreville. Les études de sécurité y relatives sont en phase finale à Ouagadougou.

A moyen et long-terme, pour améliorer sa contribution à l'atteinte des Objectifs du Développement Durable à l'horizon 2030, des activités sont en cours pour prendre en compte la Responsabilité Sociétale dans le management Qualité, Sécurité et Environnement (QSE). Les travaux d'un Comité mis en place à cet effet se poursuivent et un conseiller technique chargé de RSE a été nommé.

### **Promotion du SMI**

La promotion du SMI au cours de l'année 2019 s'est effectuée à travers plusieurs actions de sensibilisation et de formation au profit des personnels des structures de l'Agence. On peut citer

- Le suivi et l'évaluation du plan de communication
- Le suivi des stages et familiarisation
- Le retour d'expérience à travers l'organisation du Réseau SMI des API aux fins de renforcer implication du personnel et le leadership des responsables.
- L'identification et la planification des besoins en formation des structures déconcentrées et de la DSQ pour répondre aux besoins des exploitants à satisfaire les exigences sécurité des Etats.
- L'organisation des formations continues qualifiantes ou de perfectionnement, à l'ERNAM et l'EAMAC, afin de développer les compétences opérationnelles du personnel dans l'appropriation des exigences des normes, des différents outils et kits développés du SMI et dans leur utilisation.

En ce qui concerne l'acquisition de compétence ou le perfectionnement du personnel de l'Agence, le personnel de l'Agence a pris part à six formations dans les domaines suivants :

- Evaluation de la sécurité
- Traitement des événements sécurité
- Renforcement de capacité en Management de la sécurité
- Audit lignes directrice 19001
- Auditeur IRCA
- SST ISO 45001 v 2018







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

## ANNEXES







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

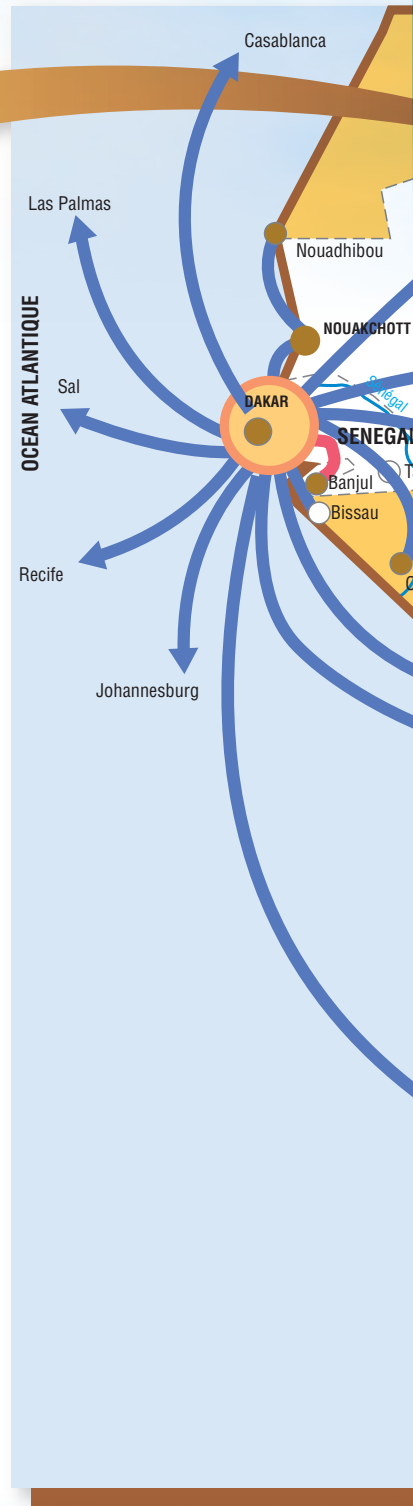
67



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



LEGENDE	
CIRCUITS RSFTA :	
	SATELLITE
	LIAISON SPECIALISEE
	FAISCEAU HERTZIEN
CENTRES RSFTA :	
	Centres principaux
	Centres tributaires
	Stations RSFTA





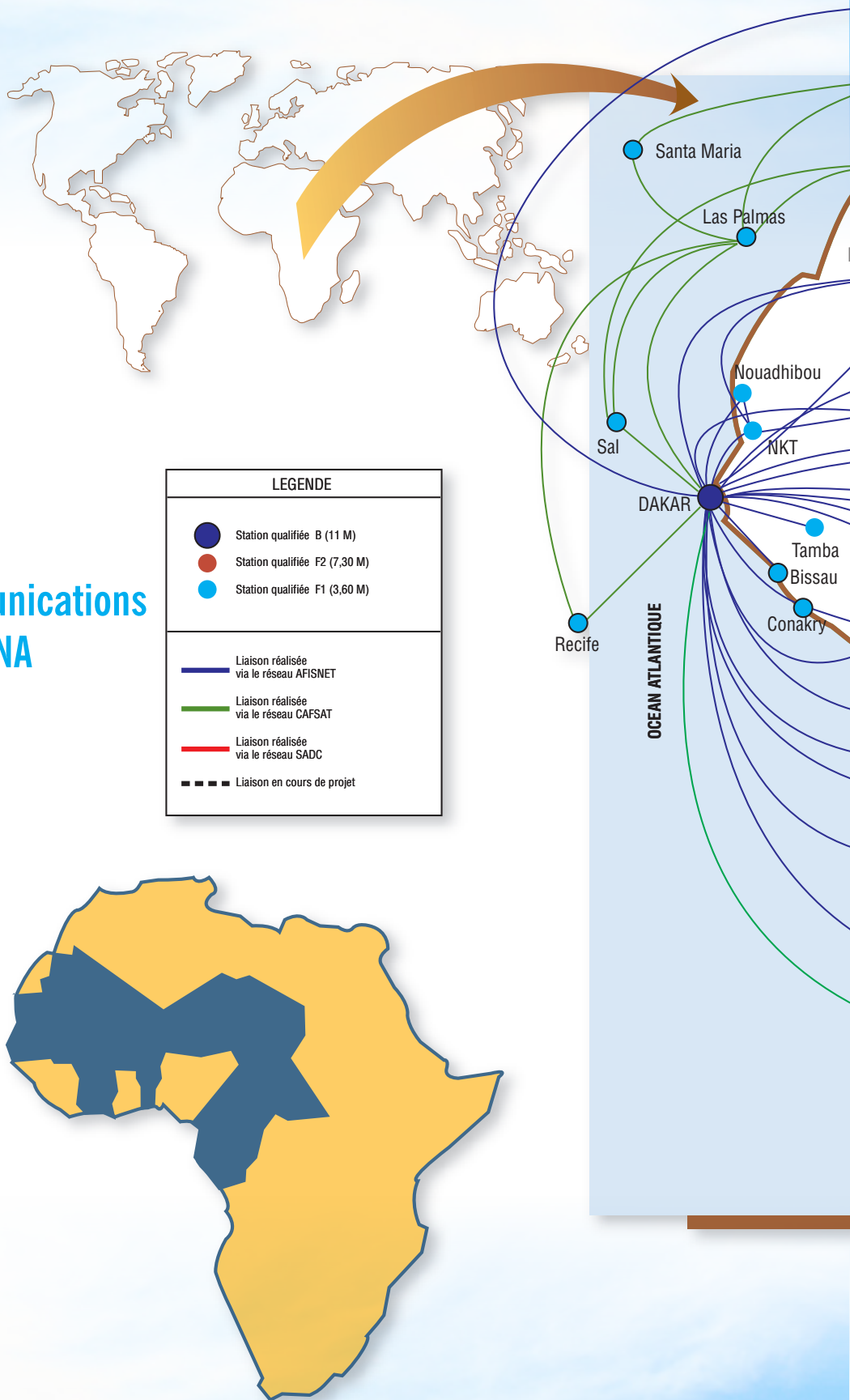






## Réseau météorologique d'observation dans les Etats membres de l'ASECNA

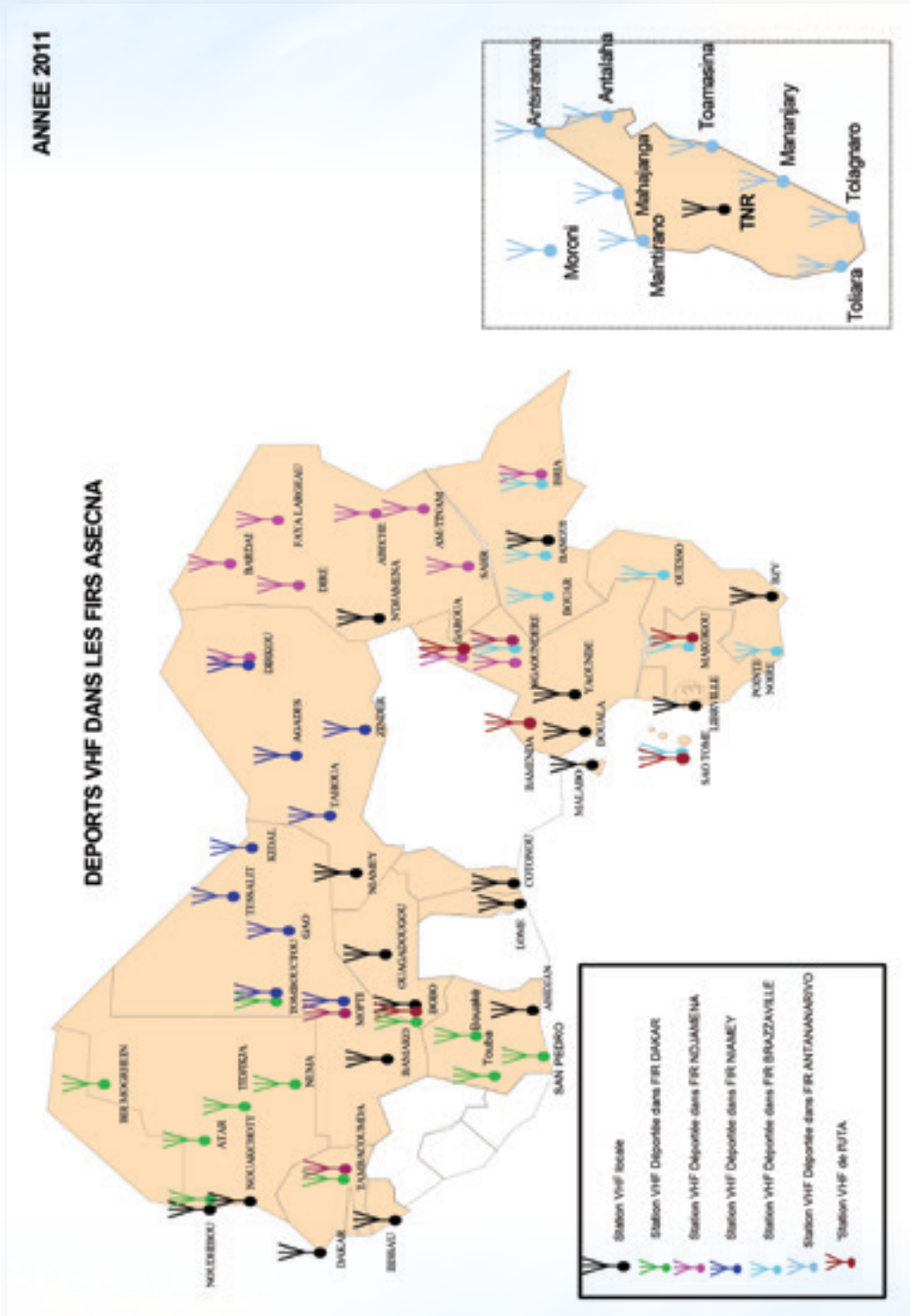
## Liaisons de télécommunications par satellite de l'ASECNA







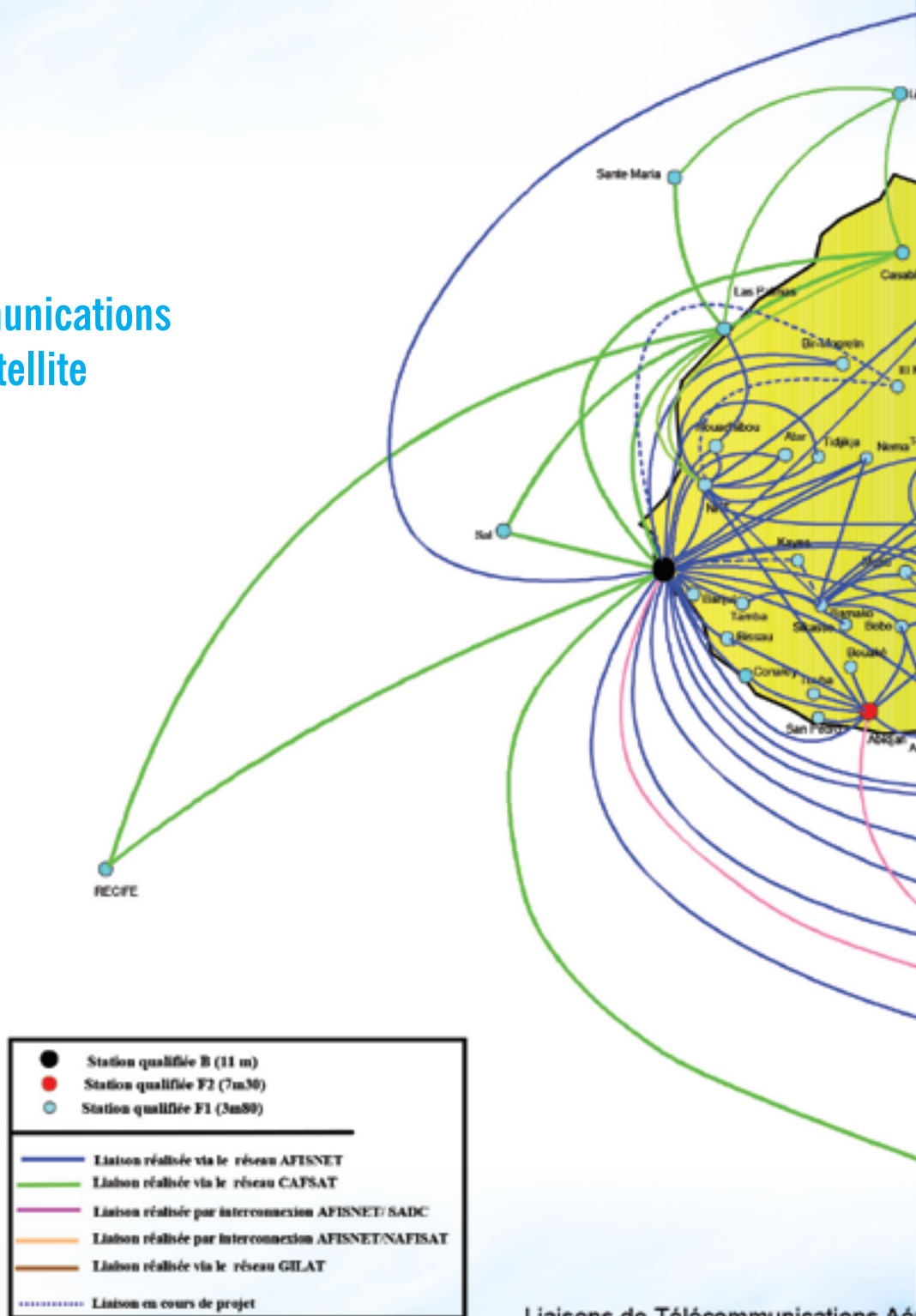
# EXTENSION DE LA COUVERTURE VHF



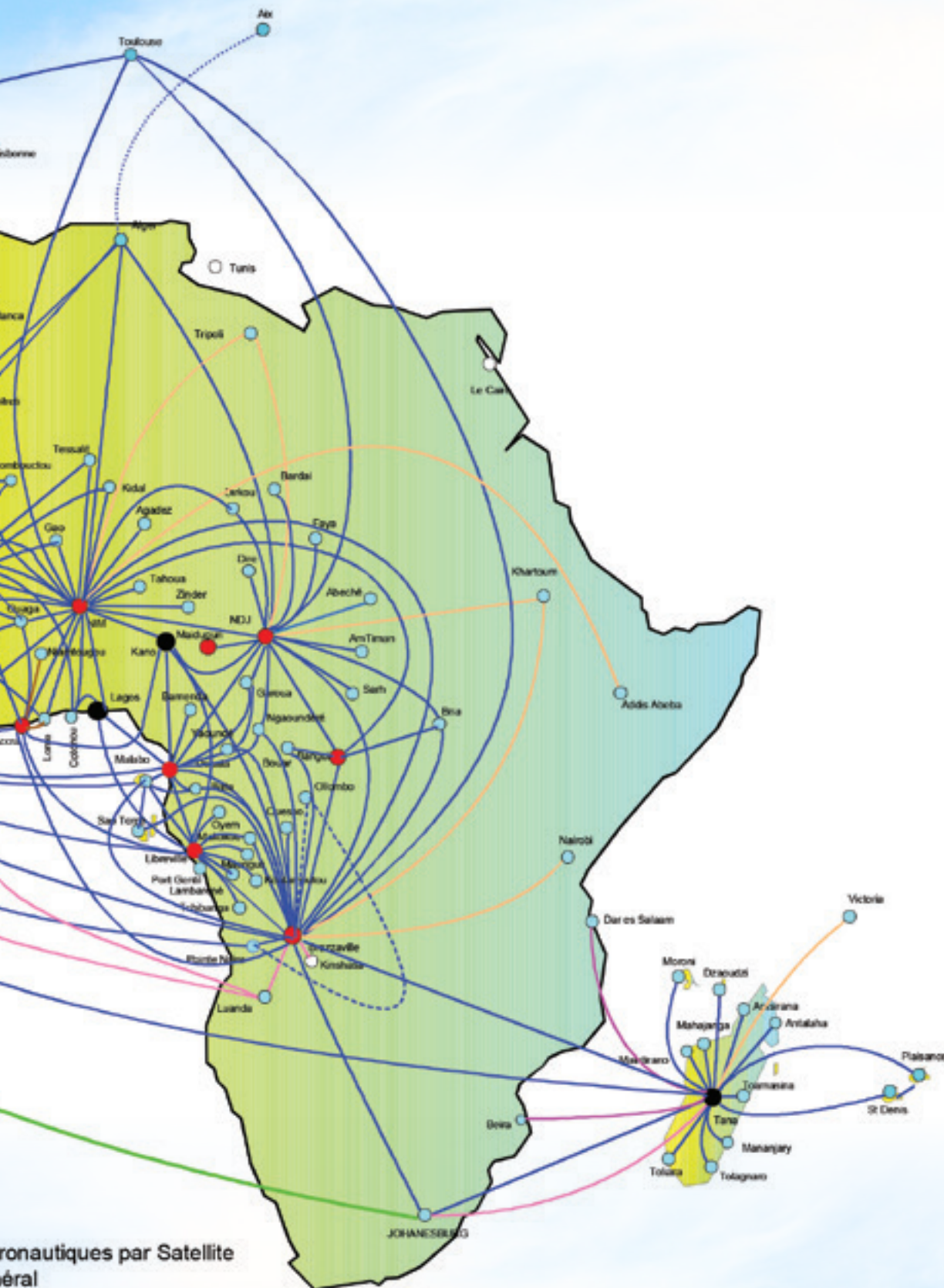


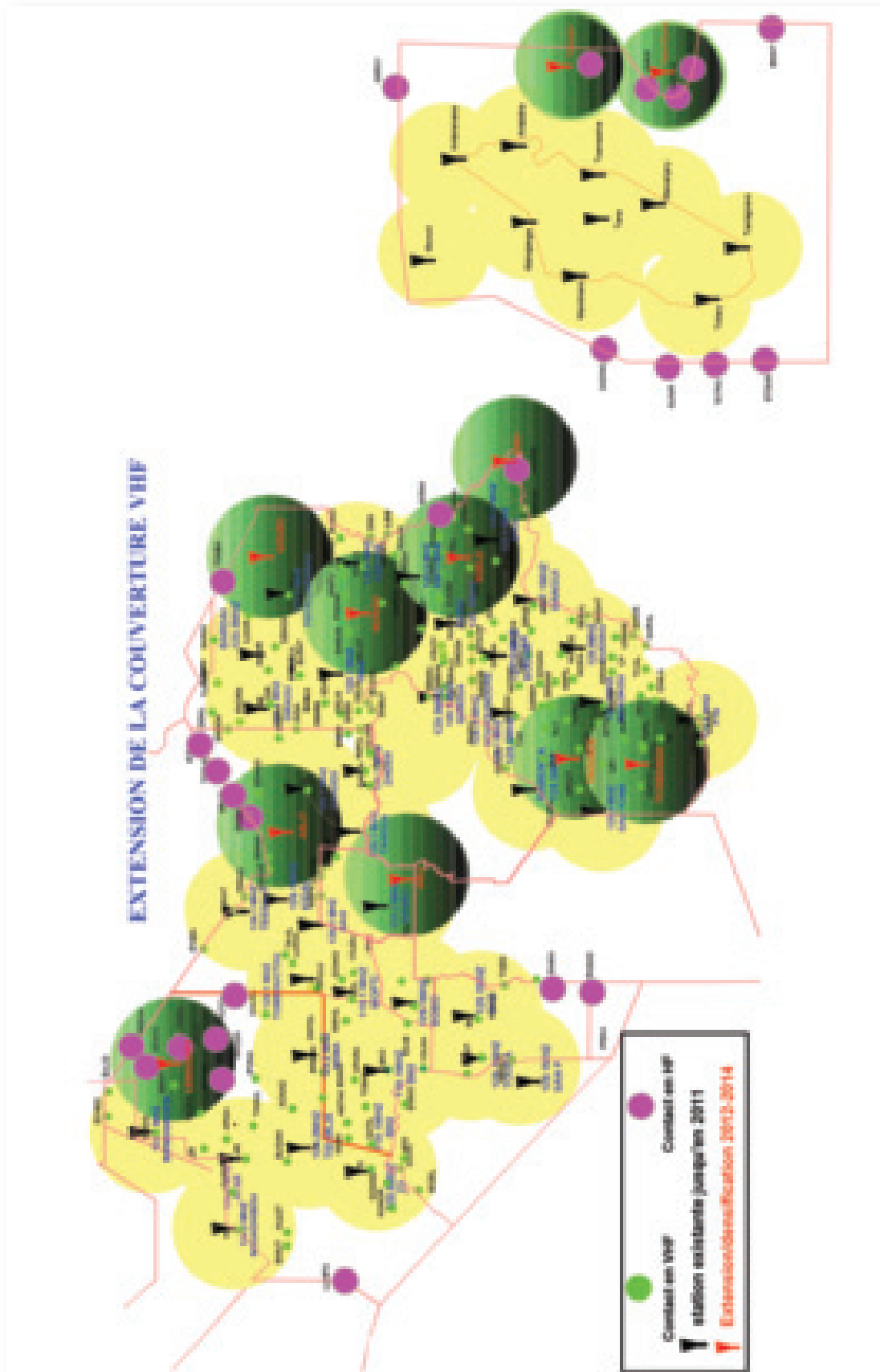


# Liaisons de télécommunications aéronautiques par satellite synoptique général



Liaisons de Télécommunications Aéronautiques par Satellite  
Synoptique 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

## 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

## 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	"

## 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

## GABON : (10 aérodromes)

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

**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).

<b>Table des coefficients de vol</b>				
<b>Poids</b>	<b>Distance (Km)</b>			
	<b>0/750</b>	<b>750/2000</b>	<b>2000/3500</b>	<b>&gt; 3500</b>
(tonnes)				
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 IMMobilISES</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
<b>TRESORERIE DISPONIBLE</b>	<b>8</b>	<b>137 175 863 479</b>	<b>159 443 102</b>	<b>137 016 420 377</b>	<b>97 778 866 893</b>
<b>VALEURS REALISABLES ET DISPONIBLES</b>		<b>368 817 753 774</b>	<b>160 297 590 643</b>	<b>208 520 163 131</b>	<b>165 775 810 074</b>
Ecart de conversion actif		0	0		
<b>TOTAL ACTIF</b>		<b>1 045 790 666 475</b>	<b>536 356 873 296</b>	<b>509 433 793 179</b>	<b>455 175 765 226</b>

## 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	10	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	11	43 492 784 489	44 429 523 860
Emprunts et dettes financières	12	20 369 335 548	26 316 987 282
<b>CAPITAUX PERMANENTS</b>		<b>437 376 967 640</b>	<b>395 589 453 198</b>
Fournisseur et comptes rattachés	13	32 970 053 759	28 827 958 354
Client et comptes rattachés créditeurs		1 580 111 135	3 662 436 815
Dettes Fiscales	14	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>
Ecart de conversion		0	
<b>TOTAL PASSIF</b>		<b>509 433 793 179</b>	<b>455 175 765 226</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
<b>PRODUITS AERONAUTIQUES</b>	<b>15</b>	<b>203 762 890 303</b>	<b>194 682 246 646</b>
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
<b>Consommations externes</b>	<b>18</b>	<b>56 002 466 303</b>	<b>47 841 843 478</b>
<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
<b>RESULTAT D' EXPLOITATION</b>		<b>13 290 945 578</b>	<b>24 806 568 848</b>
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
<b>RESULTAT FINANCIER</b>		<b>2 065 054 867</b>	<b>-200 416 152</b>
Produits HAO		13 549 108 347	1 342 986 350
Charges HAO		24 650 427	23 650 521
<b>RESULTAT HAO</b>		<b>13 524 457 920</b>	<b>1 319 335 829</b>
<b>RESULTAT NET DE L' EXERCICE</b>		<b>28 880 458 364</b>	<b>25 925 488 526</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

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

LIBELLES	Notes	31/12/2018	31/12/2017
<b>1- Ressources</b>		<b>102 643</b>	<b>93 350</b>
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
<b>2- Emplois</b>		<b>72 369</b>	<b>87 548</b>
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			
<b>3- Variation du fonds de roulement ( 1 - 2 )</b>		<b>30 274</b>	<b>5 802</b>
<b>4- Variation de l'actif d'exploitation</b>		<b>6 000</b>	<b>-3 046</b>
Valeurs d'exploitation		87	-196
Clients		-2 934	-3 422
Autres actifs d'exploitation		8 847	572
Ecart de conversion actif		0	0
<b>5- Variation des dettes d'exploitation</b>		<b>14 964</b>	<b>5 441</b>
Fournisseurs		1 618	8 112
Autres dettes d'exploitation		13 346	-2 672
Ecart de conversion passif		0	0
<b>6-Variation du besoin en fonds de roulement d'exploitation ( 4-5 )</b>		<b>-8 964</b>	<b>-8 487</b>
Variation des actifs HAO		0	
Variation des passifs HAO		0	105
<b>7- Variation du besoin en fonds de roulement HAO</b>		<b>0</b>	<b>105</b>
<b>8-Besoin en fonds de roulement ( 6 + 7 )</b>		<b>-8 964</b>	<b>-8 381</b>
<b>9- Variation de la Trésorerie ( 3 - 8 )</b>		<b>39 238</b>	<b>14 184</b>

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

Investissements de l'exercice = [Vo (n) + Vo cessions (n)] - Vo (n-1)

## ETATS FINANCIERS

### BILAN COMPARE AU 31 DECEMBRE 2019 (en FCFA)

ACTIF	Notes	31/12/2019			Montants nets 31/12/2018
		Montants Bruts	Amortissements Dépréciations	Montants Nets	
Charges immobilisées		0	0	0	14 775 988
Frais de recherche et de développement		897 818 018	777 715 845	120 102 172	0
Brevets, licences, logiciels		11 380 382 235	10 541 279 540	839 102 695	523 659 015
Immobilisations incorporelles en cours		5 270 354 772	0	5 270 354 772	4 225 787 406
<b>FRAIS ET VALEURS INCORP IMMobilISES</b>	<b>1</b>	<b>17 548 555 025</b>	<b>11 318 995 386</b>	<b>6 229 559 639</b>	<b>4 764 222 408</b>
Terrains		7 386 314	0	7 386 314	7 386 314
Bâtiments		108 622 159 138	44 058 088 711	64 564 070 427	54 088 387 366
Matériel et outillage		378 851 507 842	248 879 500 787	129 972 007 055	107 101 809 192
Mobilier et matériel de bureau		43 333 526 419	29 656 519 794	13 677 006 625	14 694 574 790
Agencements, aménagements, installations		83 616 064 614	54 716 477 605	28 899 587 009	28 327 135 363
Matériel de transport et aérien		26 901 861 578	23 035 602 365	3 866 259 212	3 607 485 309
Immobilisations corporelles en cours		74 890 483 770	0	74 890 483 770	68 340 220 222
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>2</b>	<b>716 222 989 675</b>	<b>400 346 189 263</b>	<b>315 876 800 413</b>	<b>276 166 998 554</b>
Prêts et autres créances non commerciales		12 725 861 995	0	12 725 861 995	13 039 299 195
Dépôts et cautionnements		393 247 685	279 320 295	113 927 390	222 574 532
Titres de participation		5 000 000 000	1 068 180 364	3 931 819 636	3 927 811 681
Fonds en nantissement		11 827 973 667	0	11 827 973 667	1 827 973 667
Avances et acomptes sur immobilisations		23 431 199 645	34 871 458	23 396 328 187	964 750 011
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIERES</b>	<b>3</b>	<b>53 378 282 992</b>	<b>1 382 372 117</b>	<b>51 995 910 875</b>	<b>19 982 409 086</b>
<b>ACTIF IMMOBILISE</b>		<b>787 149 827 692</b>	<b>413 047 556 765</b>	<b>374 102 270 927</b>	<b>300 913 630 048</b>
Valeurs d'exploitation	4	6 519 508 219	2 601 974 537	3 917 533 682	3 887 297 278
Fournisseurs avances et acomptes	5	324 225 476	0	324 225 476	16 669 270 981
Clients et comptes rattachés	6	196 063 315 749	147 309 833 155	48 753 482 594	41 309 595 207
Avances au personnel		1 407 790 701	1 057 302 952	350 487 749	911 890 694
Créances sur les Etats		5 104 646 268	5 104 646 268	0	0
Débiteurs divers	7	16 130 817 462	8 779 382 470	7 351 434 992	8 725 688 592
Comptes de régularisation actif		14 401 465	14 401 465	0	0
Opérations à régulariser		1 556 046 369	1 556 046 369	0	0
<b>ACTIF D'EXPLOITATION</b>		<b>227 120 751 710</b>	<b>166 423 587 216</b>	<b>60 697 164 494</b>	<b>71 503 742 754</b>
Valeurs mobilières de placement		68 459 420 642	0	68 459 420 642	87 033 094 455
Effets à recevoir		0	0	0	0
Chèques à encaisser		0	0	0	0
Banques , Trésor , CCP		51 772 045 376	230 001 295	51 542 044 081	49 889 038 093
Caisse		30 353 816	0	30 353 816	42 749 763
Régies d'avances		140 421 359	99 430 307	40 991 053	51 538 067
<b>TRESORERIE DISPONIBLE</b>	<b>8</b>	<b>120 402 241 192</b>	<b>329 431 602</b>	<b>120 072 809 591</b>	<b>137 016 420 377</b>
<b>VALEURS REALISABLES ET DISPONIBLES</b>		<b>347 522 992 902</b>	<b>166 753 018 817</b>	<b>180 769 974 084</b>	<b>208 520 163 131</b>
Ecart de conversion actif		0	0		
<b>TOTAL ACTIF</b>		<b>1 134 672 820 594</b>	<b>579 800 575 582</b>	<b>554 872 245 011</b>	<b>509 433 793 179</b>

## ETATS FINANCIERS

### BILAN COMPARE AU 31 DECEMBRE 2019 (en FCFA)

PASSIF	Notes	Montants nets 31/12/2019	Montants nets 31/12/2018
Réserves		70 246 618 578	70 246 618 578
Report à nouveau		244 283 015 598	215 402 557 234
Résultat de l'exercice		37 960 842 786	28 880 458 364
<b>SITUATION NETTE</b>	<b>9</b>	<b>352 490 476 962</b>	<b>314 529 634 176</b>
Subventions d'équipement	10	88 277 875 215	58 985 213 427
Comptes de liaison avec les articles 2		0	0
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		<b>373 514 847 603</b>	<b>373 514 847 603</b>
Provisions pour risques et charges	11	41 653 479 775	43 492 784 489
Emprunts et dettes financières	12	14 050 619 277	20 369 335 548
<b>CAPITAUX PERMANENTS</b>		<b>496 472 451 229</b>	<b>437 376 967 640</b>
Fournisseur et comptes rattachés	13	25 722 623 183	32 970 053 759
Client et comptes rattachés créditeurs		734 161 491	1 580 111 135
Dettes Fiscales	14	1 285 179 350	967 382 948
Dettes sociales		10 679 428 660	8 992 713 886
Personnel, rémunérations		23 834 899	206 106 126
Créditeurs divers	15	14 928 692 383	18 495 000 436
Comptes de régularisation passif	16	2 366 058 167	5 852 561 534
Opérations à régulariser	17	2 659 637 853	2 992 895 715
Chèques à l'encaissement		0	0
Banques		177 797	0
<b>DETTES D'EXPLOITATION</b>		<b>58 399 793 782</b>	<b>72 056 825 539</b>
Comptes de liaison avec les Articles 10		0	0
<b>DETTES HORS EXPLOITATION</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DETTES A COURT TERME</b>		<b>58 399 793 782</b>	<b>72 056 825 539</b>
Ecart de conversion		0	0
<b>TOTAL PASSIF</b>		<b>554 872 245 011</b>	<b>509 433 793 179</b>



## ETATS FINANCIERS

### COMPTE DE RESULTAT COMPARE AU 31 DECEMBRE 2019 (en FCFA)

LIBELLES	Notes	31/12/2019	31/12/2018
Redevances d'aides en route		181 418 161 503	174 922 373 929
Redevances d'atterrissage		21 506 244 292	20 600 762 570
Redevances de balisage		8 065 412 354	7 840 880 607
Prolongation d'ouverture		396 957 965	398 873 197
<b>PRODUITS AERONAUTIQUES</b>	<b>18</b>	<b>211 386 776 114</b>	<b>203 762 890 303</b>
Produits accessoires et services rendus	19	3 026 038 208	5 470 938 054
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>		<b>214 412 814 322</b>	<b>209 233 828 357</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION ( 1 )</b>		<b>158 423 072 107</b>	<b>151 651 306 943</b>
Autres produits (3)	20	8 138 293 447	7 566 334 447
Matières et fournitures consommées ( 2 )		10 622 909 441	11 241 517 596
Transports et déplacements		16 304 559 361	14 026 550 201
Services extérieurs		21 747 228 054	17 103 309 681
Impôts et taxes		36 177 745	30 235 614
Autres charges externes		16 634 413 416	13 631 088 825
<b>Consommations externes</b>	<b>21</b>	<b>65 345 288 018</b>	<b>56 002 466 303</b>
<b>VALEUR AJOUTEE</b>		<b>157 205 819 751</b>	<b>160 767 460 887</b>
Charges de personnel	22	93 077 784 089	95 618 605 026
<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION</b>		<b>64 128 035 661</b>	<b>65 148 855 861</b>
Dotations aux amortissements		38 080 096 379	52 794 649 655
Dotations aux provisions		1 072 232 919	817 138 463
Reprises de provisions et amortissements		2 771 526 988	1 753 877 834
<b>RESULTAT D' EXPLOITATION</b>		<b>27 747 233 351</b>	<b>13 290 945 578</b>
Produits des placements		2 496 959 412	2 197 271 657
Pénalités de retard des clients		0	0
Produits financiers divers		0	0
Dotations aux provisions financières		0	75 216 051
Reprises de provisions financières		0	0
Transfert de charges financières		0	0
Intérêts sur emprunts		1 033 232 518	1 335 512 456
Gains de change		377 609 838	1 578 507 000
Perte de change		479 553 817	299 995 283
<b>RESULTAT FINANCIER</b>	<b>23</b>	<b>1 361 782 915</b>	<b>2 065 054 867</b>
Produits HAO		8 908 659 793	13 549 108 347
Charges HAO		56 833 273	24 650 427
<b>RESULTAT HAO</b>	<b>24</b>	<b>8 851 826 520</b>	<b>13 524 457 920</b>
<b>RESULTAT NET DE L' EXERCICE</b>		<b>37 960 842 786</b>	<b>28 880 458 364</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





#### **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 auprès de l'OACI**

**999, UNIVERSITY STREET – SUITE 740**

**MONTRÉAL – QUÉBEC – H3C 5J9**

**TEL : (1514) 954 83 87**

**Fax : (1514) 954 15 8151**

#### **Délégation auprès de l'Union Africaine**

**LUKE RESIDENCE, VILLA n°B185\_3, SUB  
CITY Yeka, ADDIS ABABA, Kebele 20/21,**

**TEL : +251983934191.**