



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



RAPPORT ANNUEL 2020



Les routes du ciel, notre métier

Bénin Burkina Faso Cameroun
Cote d'Ivoire Congo
Guinée Equatoriale
Mali Mauritanie
Niger Sénégal Tchad Togo



ASECNA

Les routes du ciel, notre métier

SOMMAIRE

Le Mot du Directeur Général

Présentation de l'ASECNA

Résolution des Instances statutaires

Relations avec les Etats membres et coopération internationale

Statistiques aériennes

Exploitation : activités et performances

Projets majeurs de la sécurité

Météorologie

Maintenance des infrastructures et équipements

Contrôle en vol

Politique d'investissement

Finances et comptabilité

Ressources Humaines

SMI

Annexes

Le Mot du

Directeur Général

Alors qu'elle sortait à peine des festivités marquant le 60ème anniversaire de sa création célébrées en décembre 2019, l'ASECNA a été confrontée dès le mois de mars 2020 aux effets néfastes de la pandémie de coronavirus. En effet, comme tous les autres acteurs de l'aviation civile, l'Agence a subi de plein fouet les conséquences néfastes de cette pandémie sur le transport aérien mondial avec pour corollaires, une forte réduction du trafic aérien et une importante baisse des ressources financières pour les compagnies aériennes, les gestionnaires d'aéroports, l'industrie aéronautique et les fournisseurs de services de navigation aérienne. Malgré cet environnement difficile qui a eu un impact certain sur ses ressources, l'ASECNA a su prendre des mesures idoines pour faire face à la situation en adaptant son fonctionnement tout en préservant la qualité des services pour garantir la sécurité du trafic dans ses espaces aériens.

La pandémie de coronavirus n'a également pas entamé la volonté de l'ASECNA de toujours se positionner à la pointe des dernières technologies dans le domaine de l'aviation. Cette capacité d'adaptation dans un domaine où l'évolution technologique est rapide et permanente a fait la force de l'ASECNA tout au long de son histoire. C'est pourquoi, malgré les contraintes liées à la pandémie, assure depuis 2020 une visualisation 24 heures sur 24 de tous les avions évoluant dans les seize millions de KM2 sous sa responsabilité grâce à la mise en œuvre du guidage Radar.



En outre, L'ASECNA prépare depuis quelques mois son programme de SBAS qui vise à fournir à l'horizon 2021/2022, dans la zone de responsabilité de l'Agence et potentiellement à l'échelle du continent Africain, des services fondés sur le programme européen EGNOS (European Geostationary Overlay Service), permettant de renforcer les opérations de navigation (PBN, navigation fondée sur les performances) et de surveillance (ADS-B, Automatic Dependent Surveillance - Broadcast) pour toutes les phases de vol.

Au-delà de l'amélioration significative et durable attendue en termes de sécurité et d'efficacité des vols, le programme vise également à renforcer le positionnement de l'Agence comme fournisseur de services à haute-valeur ajoutée, dans un environnement marqué par des mutations technologiques profondes et à préparer son avenir en œuvrant à son rayonnement et à son leadership au plan continental, tout en contribuant à la mise en place du Ciel Unique pour l'Afrique.

L'ambition pour l'ASECNA au cours des prochaines années est de se positionner comme un acteur majeur du Marché Unique du Transport aérien en Afrique (MUTAA), un des piliers de l'agenda 2063 de l'Union africaine.

Mohamed MOUSSA

ETATS MEMBRES ET AÉROPORTS COMMUNAUTAIRES





AGENCE POUR LA SECURITE
DE LA NAVIGATION AERIE
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 km² (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 Nationales (AAN) conformément à l'Article 10 de la Convention de Dakar, l'Agence peut se voir confier :

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

par les états non-membres : les services et installations aéroportuaires, de navigation aérienne, de lutte contre l'incendie et de météorologie aéronautique.

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





Les organes statutaires

Organisation

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.

Comité des Ministres

Commission de
vérification des comptes

Conseil d'Administration

Commission de la
vérification de la sécurité

Agence Comptable

Direction Générale

Contrôle Financier



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.



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.





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.





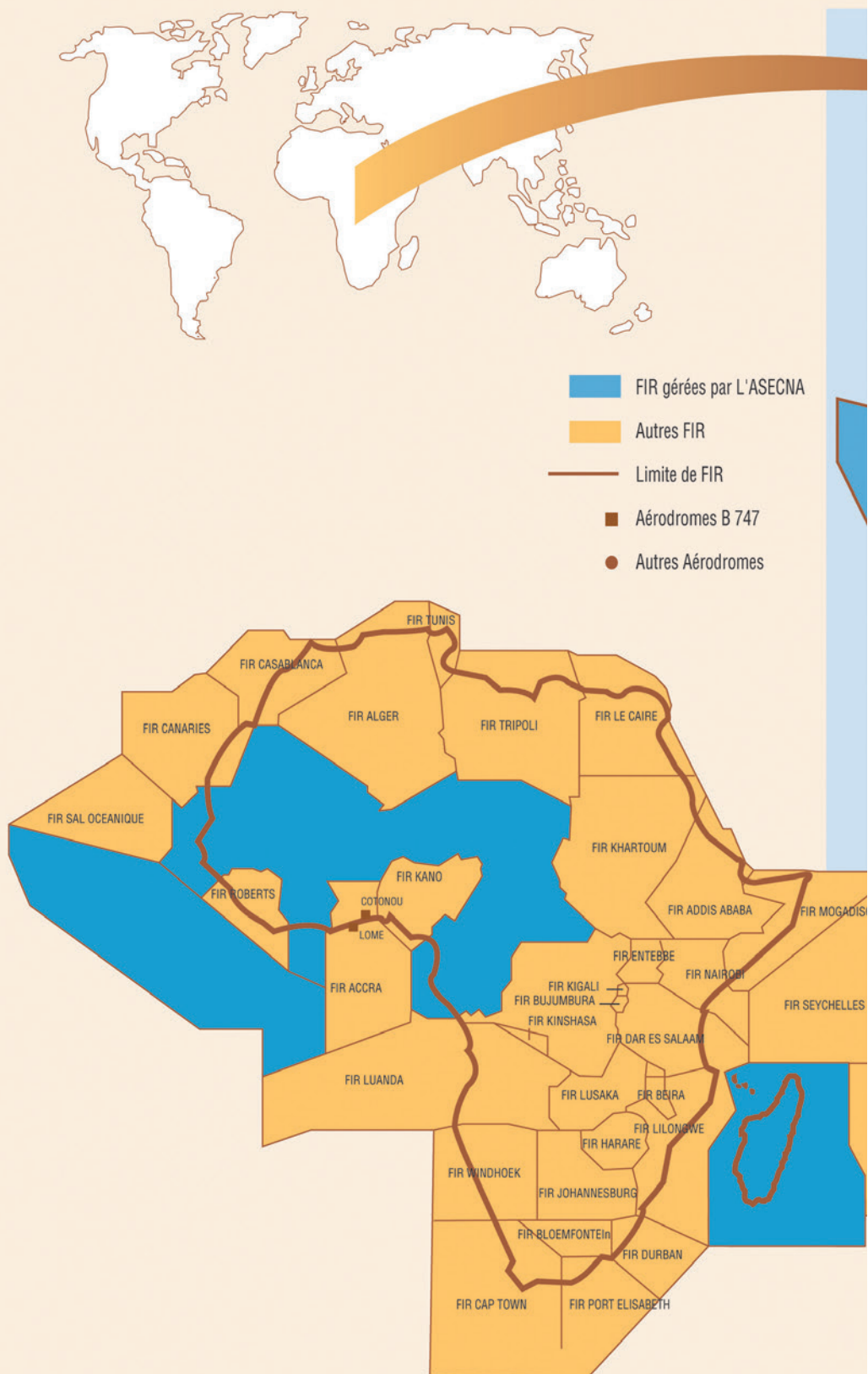
ERSI

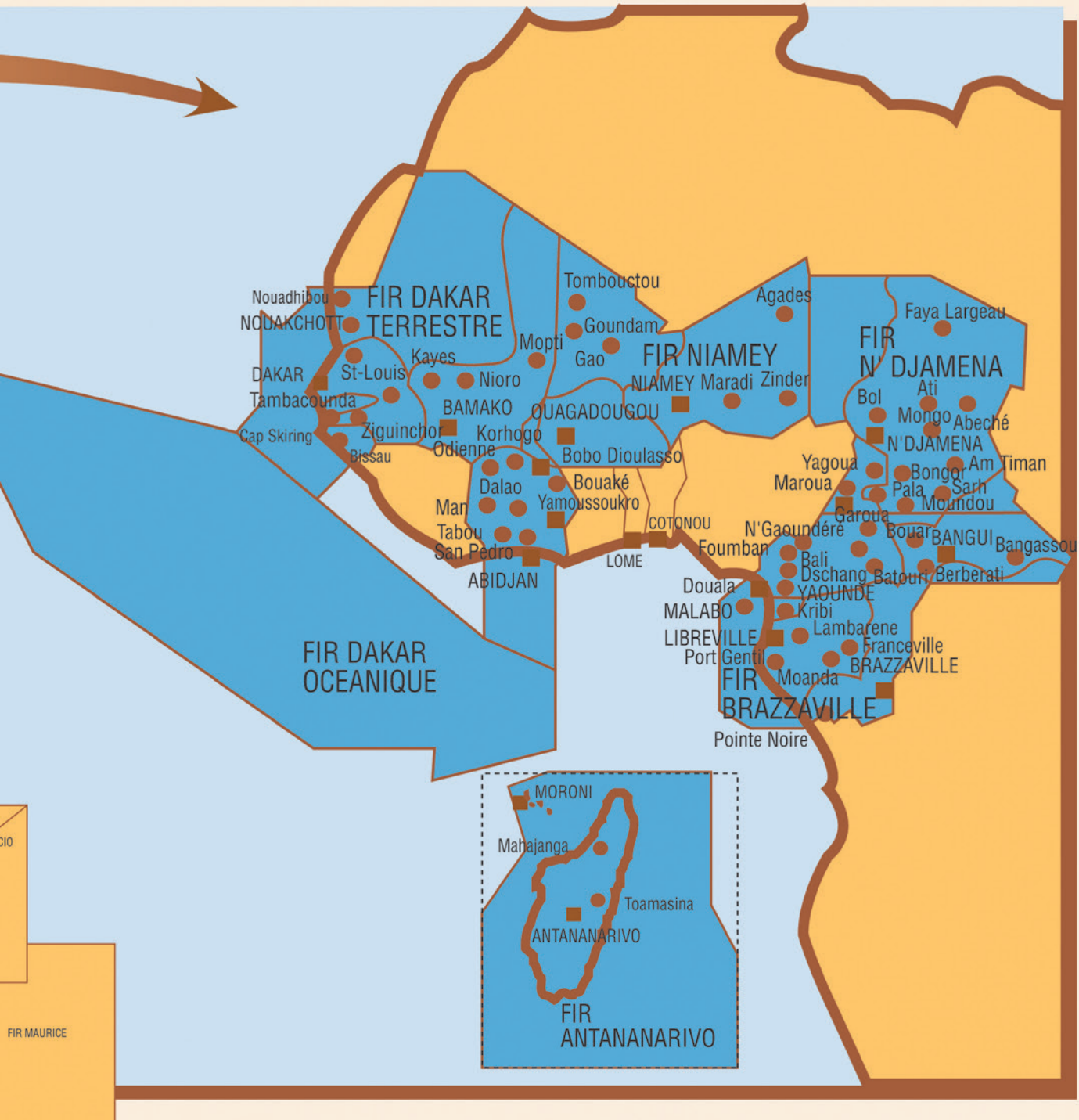
L'ERSI (Ecole Régionale de Sécurité Incendie), basée à Douala (Cameroun), est une école bilingue (français et anglais) créée en 1964, qui assure la formation des pompiers d'aérodrome, des techniciens (chefs d'équipes) et des techniciens supérieurs (Chefs de Section). Dotée d'un outil pédagogique de pointe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

Désignation d'un nouveau PCA

Monsieur Jean LAMY, a été désigné nouveau Président du Conseil d'Administration de l'ASECNA, le 24 avril 2020 par le Comité des Ministres par une consultation à domicile, il est entré effectivement en fonction le 1er mai 2020.

65ème Réunion du Comité des Ministres, Cotonou (Bénin)

La 65ème réunion du Comité des Ministres s'est tenue en visioconférence le 30 juillet 2020, à Cotonou au Bénin.

- La réunion a approuvé le rapport annuel du Directeur Général et l'état de mise en œuvre de sa lettre de mission.
- L'impact de la pandémie de coronavirus (Covid 19) sur le fonctionnement de l'Agence et perspectives ;
- La rencontre a pris note des dispositions prises par le Directeur général et la Conseil d'Administration pour permettre à l'Agence de fonctionner dans le contexte de la pandémie du coronavirus (Covid19), en particulier avec

l'adoption d'un collectif budgétaire concernant le fonctionnement et les investissements

- Le Comité des Ministres a accepté l'inscription de l'aéroport d'Agadez (Niger) à l'annexe III de la convention de l'ASECNA.
- Le Comité des Ministres a pris acte de la demande d'admission de l'école d'aviation Civile de Mongomoyen (Guinée Equatoriale) sur la liste des écoles Communautaires et charge le Directeur général de présenter une étude de faisabilité au Conseil d'Administration

66ème Réunion du Comité des Ministres de l'ASECNA

Mohamed MOUSSA reconduit au poste de Directeur Général. La 66ème Réunion du Comité des Ministres de l'ASECNA s'est tenue le 14 septembre à Dakar. Cette session extraordinaire avait pour seul ordre du jour, la désignation d'un Directeur Général pour la période du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2024.

A l'issue des travaux, Monsieur Mohamed MOUSSA a été désigné dès le premier tour pour diriger l'Agence.



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

RELATIONS AVEC LES ÉTATS ET COOPÉRATION INTERNATIONALE

17





Relations avec les Etats et coopération internationale

Participation au capital de RASCOM pour mise en œuvre du SBAS

Le 17 juillet 2020, ledit accord a été signé dans l'objectif d'établir un cadre de coopération pour la mise en œuvre des infrastructures satellitaires et disposer à terme des droits orbitaux et fréquentiels de RASCOM, qui conviennent parfaitement pour la zone de couverture du service A-SBAS pour l'Afrique.

L'ASECNA en qualité d'Organisation Internationale doit adhérer à RASCOM en tant qu'Actionnaire Non-Signataire (ANS) et devra signer l'Accord des Actionnaires non-Signataires (AANS) et en souscrivant directement des Parts d'investissement dans RASCOM. L'objectif pour l'Agence étant d'avoir la qualité de membre du Conseil d'Administration, et ainsi disposer des orbites pour son satellite. Le droit d'adhésion en tant que ANS revient à acquérir des parts d'action à hauteur de 500.000 USD. Les dispositions seront prises dans le collectif budgétaire de fonctionnement du second semestre 2021.

Il faut rappeler que le programme SBAS de l'Agence a été entériné et validé par l'OACI et l'ASECNA est inscrite dans l'annexe 10 comme fournisseur mondial de SBAS, parmi les neuf systèmes en service ou en développement.

Les prochaines étapes sont consacrées aux phases C/D de développement, à la qualification, au déploiement et à la mise en opération du système SBAS, en vue d'une fourniture des services à partir de 2025.

La mise en œuvre de la composante satellitaire GEO en constitue un maillon très important et pour lequel, les Etats membres dans la déclaration politique lors du soixantième anniversaire, ont donné mandat pour doter l'Agence d'un satellite pour les besoins de ses services.

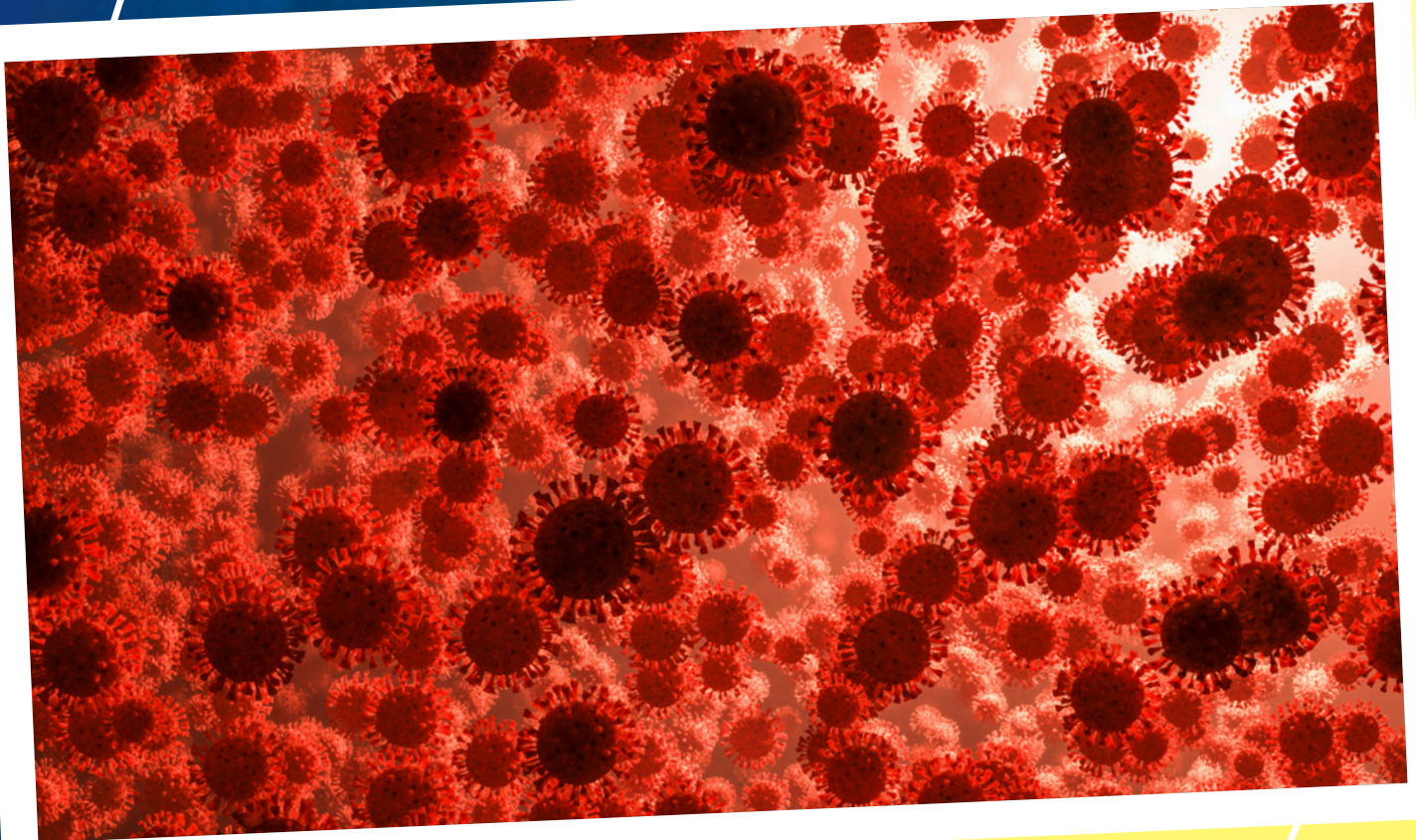
Pour ce faire, une étroite coopération avec RASCOM doit être instaurée aux fins de se doter de ce satellite.



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

POINT SUR LA SITUATION DE L'AGENCE FACE A LA COVID-19

19



Point sur la situation de l'Agence face à la Covid-19

Ce point répond aux demandes faites par le Comité des ministres et par le Conseil d'Administration par leurs résolutions pertinentes CM 65-4 du 30 juillet 2020 et CA 144-1 du 4 juin 2020.



Impact sur le trafic aérien

Le trafic géré dans l'espace ASECNA en 2020 est marqué par une baisse drastique, comme l'ensemble des espaces dans le monde, suite de la situation mondiale de confinement liée au COVID-19 réduisant considérablement l'activité économique.

Depuis mai 2020, le trafic augmente mensuellement avec une rupture en janvier et février 2021 (voir graphique ci-dessous) correspondant à des moments d'incertitude liés l'émergence de nouveaux variants du coronavirus responsable du Covid-19 conduisant à de nouvelles mesures de restrictions aux voyages internationaux et le trafic, au lieu de se stabiliser au niveau de celui de fin 2020, s'est détérioré.

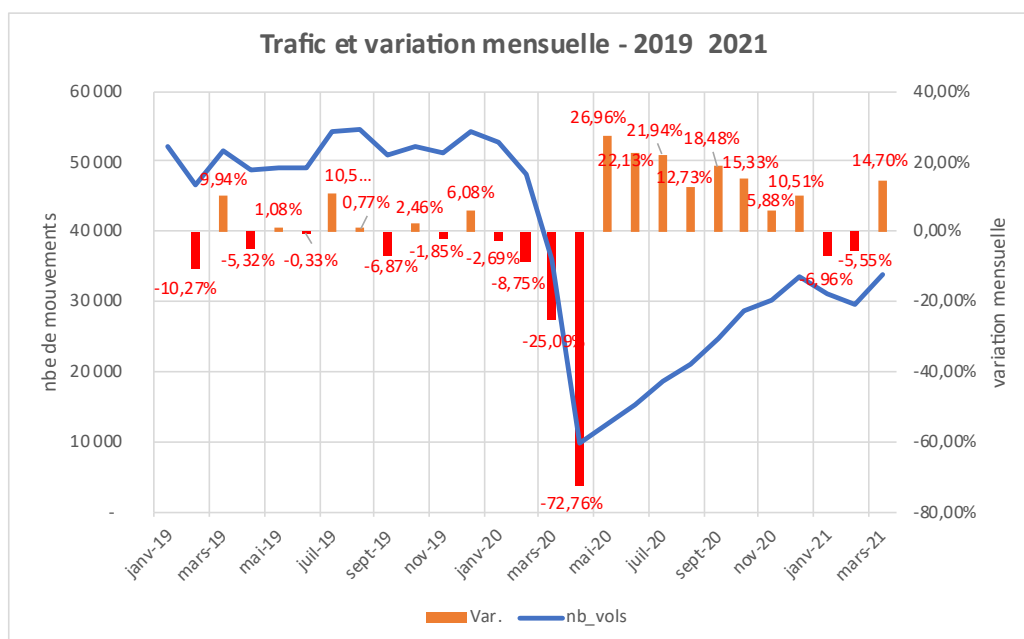
Ainsi le taux de croissance mensuel moyen de mai à décembre 2020 qui était de 16,56% est passé à 11,87% quand on y ajoute l'évolution du premier trimestre 2021.

Cependant les spécialistes tablent sur une reprise au cours du second semestre à mesure que la vaccination des populations les plus vulnérables progresse, son ampleur dépendant de la vitesse à laquelle les gouvernements allégeront les mesures de restrictions aux voyages.

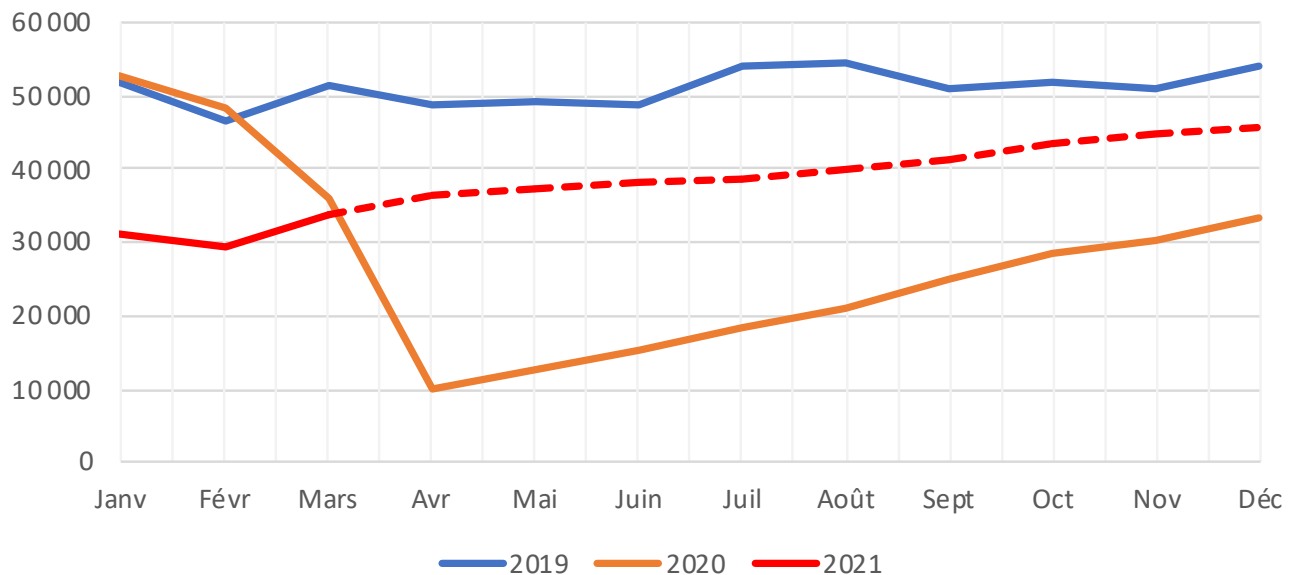
Impact sur la sécurité

Du fait de sa mission de service public, en tant qu'instrument des Etats, l'Agence a poursuivi, la fourniture des services de navigation aérienne à tous les vols encore en activité notamment les vols officiels, militaires, humanitaires, rapatriement, Cargo, aviation générale, aviation d'affaire, etc.

Toutes les dispositions ont été prises pour assurer la continuité de la fourniture du service de navigation aérienne dans toutes les FIRs ASECNA.



Evolution du trafic 2019 2020 et estiamtion ponctuelle 2021



Impact sur les investissements

Au niveau investissement, la pandémie a engendré une démarche de prudence consistant à ne poursuivre que les investissements concourant directement à la sécurité, différer les projets non impactant et réduire l'autofinancement.

Les spécialistes du transport aérien s'accordant à dire que le retour à la normale du trafic aérien ne se fera pas avant fin 2021, la planification des investissements en a tenu compte. Les projets initialement inscrits en 2021 et 2022 et dépendants des projets 2019 et 2020 non encore réalisés vont très décalés et repoussés d'une année voire deux. Les projets non réalisés seront réinscrits au nouveau PSE si leur pertinence est confirmée.

Le plan d'investissement a été revu sur les années 2020 et 2021 pour ne tenir compte des projets concourant directement à la sécurité de la navigation aérienne. Les projets de génie civiles et d'achat d'équipements non essentiels sont différés.

Scénario d'évolution du trafic

La tendance à la croissance observée va se poursuivre au rythme de la reconstitution du tissu économique.

En considérant la tendance de la croissance observée à partir de juillet 2020, on peut estimer

une croissance du trafic de l'ordre de 38% en 2021 par rapport à 2020.

Synthèse des mesures d'économie préconisées

Ressources humaines

- Réduction du nombre de cadres dirigeants à 4 ou 5 par pays ;
- Modification de la classe de voyage des membres de l'encadrement supérieur ;
- Gel des promotions et avancements au choix et au mérite exceptionnel ;
- Suspension des prêts équipements et immobiliers ;
- Suspension de l'organisation de la fête unique du personnel ;
- Mise en œuvre de la politique des départs anticipés ;
- Non pourvoi de certains postes d'organigramme ;
- Non-paiement de la prime de rendement à l'ensemble du personnel ;
- Réduction de l'indemnité de fonction des Cadres Dirigeants de 20% ;
- Réduction drastique du budget du Plan de formation.



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

STATISTIQUES AERIENNES

22





Statistiques du trafic

Evolution du trafic aérien en route en 2020

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.

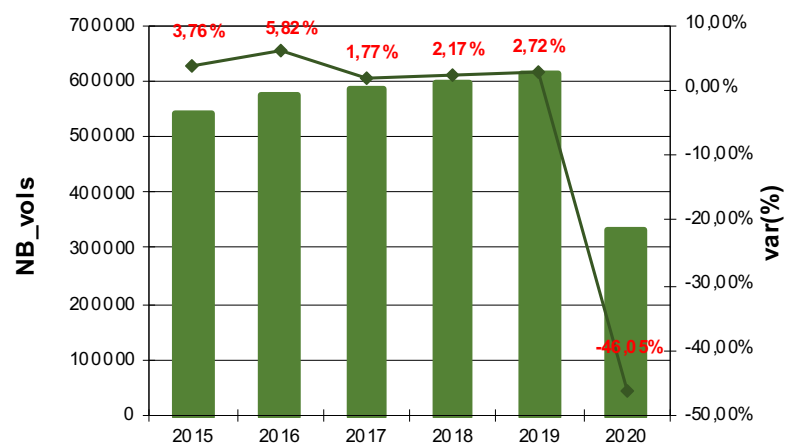
Tableau 1 : Trafic annuel

	Nombre de vols	Taux de croissance
2016	575 040	5,82%
2017	585 234	1,77%
2018	597 905	2,17%
2019	614 184	2,72%
2020	331 376	-46,05%

En 2020, le monde est bouleversé par la propagation d'un virus néfaste mettant à l'arrêt toute activité sans exception. Une crise sanitaire induisant une crise économique mondiale sans précédent. Le transport aérien comme tout autre secteur n'est pas épargné.

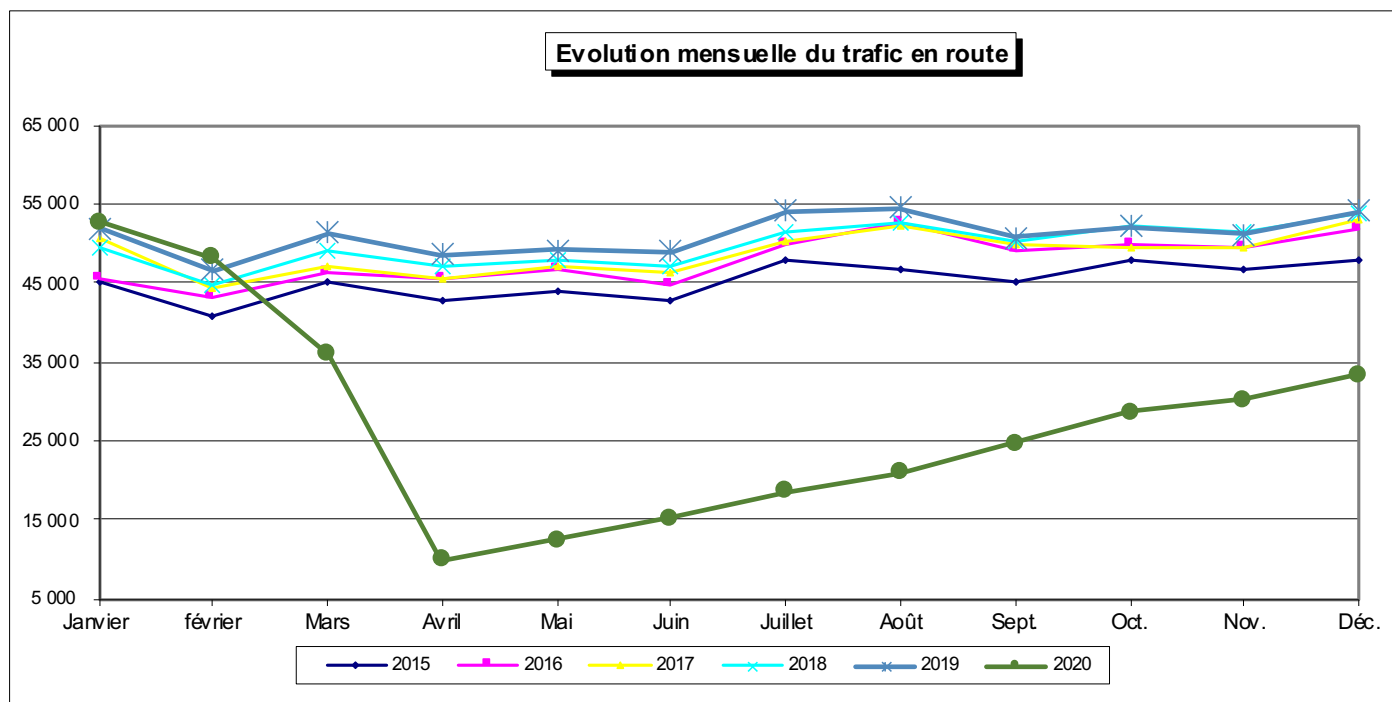
Ainsi, le trafic géré dans l'espace ASECNA en 2020 est marqué par une récession drastique, comme l'ensemble des espaces dans le monde, suite à la situation mondiale liée au COVID-19 réduisant considérablement l'activité économique.

Evolution annuelle du trafic



Le trafic géré par les Centres de contrôle de l'ASECNA a baissé de 46,05% en 2020 au regard de l'année 2019 avec 331.376 vols enregistrés contre 614.184 vols en 2019.

Les effets de la crise sanitaire se sont fait sentir à la mi-mars avec un recul du trafic en mars par rapport à février (mars étant habituellement un mois de pic) pour atteindre son niveau le plus bas en avril, comme l'illustrent les graphiques ci-dessous. Cependant, depuis le mois de mai 2020, on observe une croissance mensuelle du trafic mais le niveau de ce dernier reste cependant très bas par rapport à son volume normal. Par conséquent, l'évolution mensuelle du trafic se traduit par une croissance moyenne de mai à décembre 2020 de 16,56%, synonyme de reprise des activités.



Le nombre moyen de vol par jour est passé de 1.683 en 2019 à 908 en 2020.

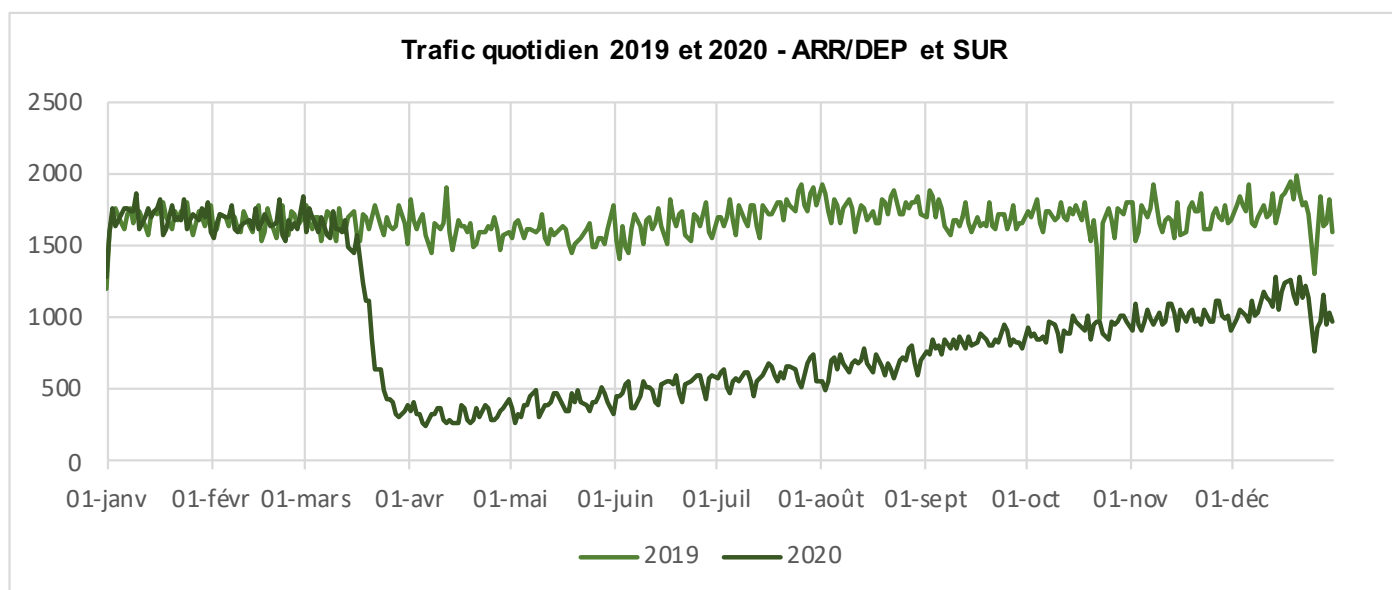


Tableau 2 : Trafic par centre de Contrôle

Centres	2016	2017	2018	2019	2020	%19/18	%20/19
ANTANANARIVO	43 316	47 534	51 137	50 985	22 849	-0,30%	-55,18%
BRAZZAVILLE	72 074	68 221	61 145	61 127	35 174	-0,03%	-42,46%
DAKAR	78 710	80 997	86 757	95 411	44 395	9,97%	-53,47%
NDJAMENA	41 301	41 400	43 210	45 123	24 882	4,43%	-44,86%
NIAMEY	76 644	82 026	83 613	83 446	51 319	-0,20%	-38,50%
ABIDJAN	42 755	45 178	46 573	45 642	25 041	-2,00%	-45,14%
BAMAKO	26 109	30 497	31 873	34 123	22 549	7,06%	-33,92%
COTONOU	20 256	11 470	16 239	16 853	10 992	3,78%	-34,78%
LOME	29 583	32 146	32 516	32 976	16 088	1,41%	-51,21%
DOUALA GAROUA YAOUNDE	49 607	48 697	50 472	52 612	26 031	4,24%	-50,52%
LIBREVILLE PORT- GENTIL	36 615	33 464	29 283	27 522	12 945	-6,01%	-52,96%
N O U A K C H O T T NOUADHIBOU	38 184	41 392	42 193	40 459	20 816	-4,11%	-48,55%
O U A G A D O U G O U BOBO-DIOULASSO	19 886	22 212	22 894	27 905	18 295	21,89%	-34,44%
TOTAL	575 040	585 234	597 905	614 184	331 376	2,72%	-46,05%

Les centres ATS affichent des niveaux de mouvements très bas comparés à ceux de 2019 : régression de plus de 50% à Antananarivo, Dakar, Libreville et Douala ; Ndjamenana, Brazzaville, Abidjan et Nouakchott sont à plus ou moins 45% de chute. Enfin, le centre de Niamey abritant la FIR est à 39% de chute.

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 2020 comme suit :

- Les ARR/DEP avec 222.385 vols représentant 67,11% (contre 60,71% en 2019) régressent de l'ordre de 40% par rapport à 2019 ; l'activité des plates-formes aéroportuaires a baissé plus

ou moins de moitié dans les centres comme Antananarivo (-52,14%), Dakar (-41,58%), Libreville (-52,24%), Douala (-51,72%), Abidjan (-43,01%) et Lomé (-40,25%) ; le nombre moyen quotidien des ARR/DEP est de 609 en 2020 contre 1 022 en 2019 ;

- Les Survols avec 108.991 vols dont la part sur l'ensemble du trafic est de 32,89% affichent un recul plus important que les ARR/DEP qui est de l'ordre de 55% au regard de 2019. La décroissance est notamment importante dans les centres qui abritent les FIRs montrant que la crise n'a pas épargné le reste du monde en réduisant les grands flux de trafic traversant l'espace ASECNA : Antananarivo (-65,57%), Dakar (-59,89%), Niamey (-50,94%), Ndjamenana (-51,28%) et Brazzaville (-48,78%) ; enfin le nombre moyen quotidien des SUR est de 299 en 2020 contre 661 en 2019.

Tableau 3 : Répartition du trafic par Nature de vol

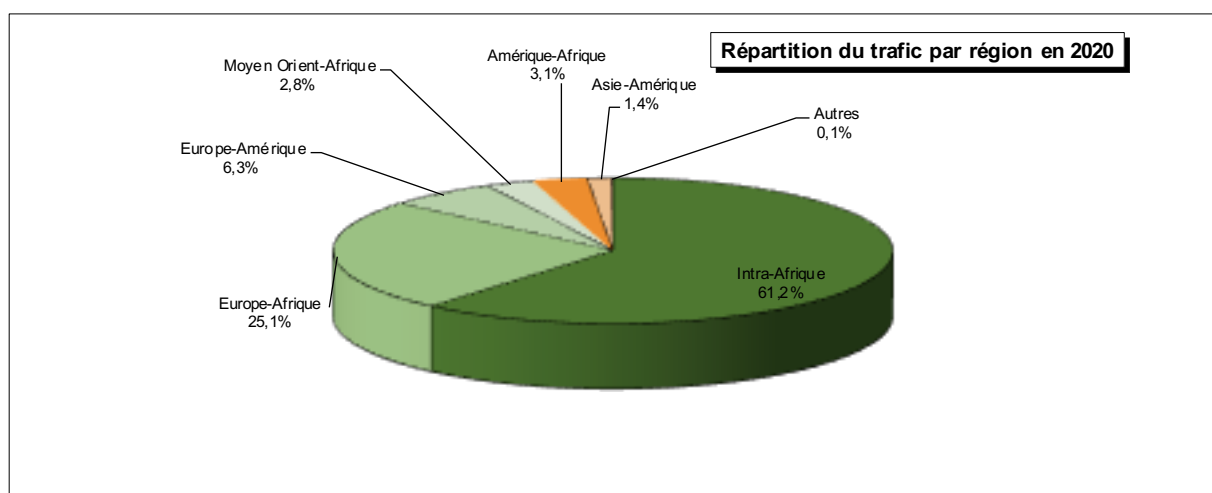
Nature du vol	2016	2017	2018	2019	2019	%19/18	%20/19	TCAM	Part_18	Part_19	Part_20
ARR/DEP	357 652	371 230	370 094	372 862	222 385	0,75%	-40,36%	-11,20%	61,90%	60,71%	67,11%
SURVOLS	217 388	214 004	227 811	241 322	108 991	5,93%	-54,84%	-15,85%	38,10%	39,29%	32,89%
Total	575 040	585 234	597 905	614 184	331 376	2,72%	-46,05%	-12,87%	100,00%	100,00%	100,00%

Les principaux courants régionaux de trafic aérien

Presque les 2/3 du trafic géré au niveau de l'espace ASECNA concernent le trafic intercontinental avec un peu plus 61% du trafic global suivi du trafic avec l'Europe qui couvre 25% de l'ensemble du trafic. Suite à la crise, on observe une récession importante au niveau de tous les courants régionaux.

Tableau 4 : Répartition du trafic par courant régional

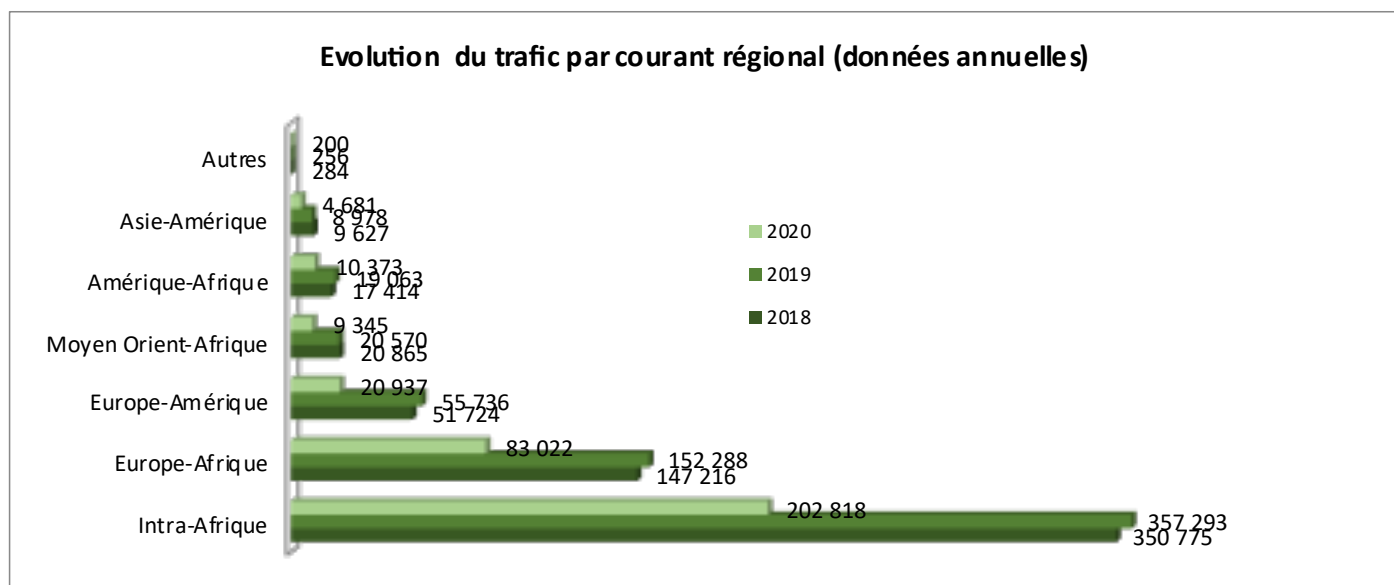
Courant régional	Typetraffic	2016	2017	2018	2019	2020	%19/18	%20/19	TCAM	Part 2020/ courant	Part 2020 /total
Intra-Afrique	ARR/DEP	2 9 4 282	302 637	304 414	308 152	179 718	1,23%	-41,68%	-11,60%	88,61%	61,20%
	Survols	45 091	43 359	46 361	49 141	23 100	6,00%	-52,99%	-15,40%	11,39%	
	Cumul	3 3 9 373	345 996	350 775	357 293	202 818	1,86%	-43,23%	-12,08%		
Europe-Afrique	ARR/DEP	51 602	54 075	54 017	54 796	35 585	1,44%	-35,06%	-8,87%	42,86%	25,05%
	Survols	89 897	92 525	93 199	97 492	47 437	4,61%	-51,34%	-14,77%	57,14%	
	Cumul	1 4 1 499	146 600	147 216	152 288	83 022	3,45%	-45,48%	-12,48%		
Europe-Amérique	Survols	45 156	45 369	51 724	55 736	20 937	7,76%	-62,44%	-17,48%		6,32%
Moyen-Orient - Afrique	ARR/DEP	8 434	10 362	7 513	6 348	3 530	-15,51%	-44,39%	-19,57%	37,77%	2,82%
	Survols	12 314	11 898	13 352	14 222	5 815	6,52%	-59,11%	-17,10%	62,23%	
	Cumul	20 748	22 260	20 865	20 570	9 345	-1,41%	-54,57%	-18,08%		
Amérique-Afrique	ARR/DEP	3 334	4 156	4 150	3 566	3 552	-14,07%	-0,39%	1,60%	34,24%	3,13%
	Survols	13 437	10 818	13 264	15 497	6 821	16,84%	-55,99%	-15,59%	65,76%	
	Cumul	16 771	14 974	17 414	19 063	10 373	9,47%	-45,59%	-11,32%		
Asie-Amérique	Survols	11 146	9 574	9 627	8 978	4 681	-6,74%	-47,86%	-19,50%		1,41%
Europe-Asie	Survols	5	2	4	1	1		0,00%	-33,13%		0,00%
Divers	ARR/DEP										0,06%
	Survols	342	459	280	255	199	-8,93%	-21,96%	-12,66%		
	Cumul	342	459	280	255	199	-8,93%	-21,96%	-12,66%		
TOTAL		575 040	597 905	614 184	331 376	2,72%	-46,05%	-12,87%			



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

- ▣ le trafic intercontinental baisse de 43% en 2020. Les ARR/DEP, correspondant aux échanges entre les pays membres de l'ASECNA et le reste de l'Afrique, constituent l'essentiel de ce courant (88%) régressent de 49% par rapport à 2019. Les survols traduisant le trafic entre les pays africains non-membres de l'ASECNA reculent de 53%
- ▣ le courant Europe - Afrique qui représente le quart du trafic enregistré une baisse de 45,48%. Les échanges entre Etats ASECNA et l'Europe chutent de 35% tandis que les vols entre Etats non-membres de l'ASECNA et l'Europe a plus que diminué de moitié (plus de 50% de régression) ;

- ▣ le courant Europe - Amérique est passé de 9% à 6% du trafic global et affiche une baisse de 62%. 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 fortement impactés par la crise sanitaire ;
- ▣ le niveau du courant Asie – Afrique (essentiellement composé du trafic entre le Moyen-Orient et les pays africains non-membres de l'ASECNA) recouvrant 3% du trafic global enregistré un recul de 54,57% par rapport à 2019 ;
- ▣ le courant Amérique – Afrique qui représentant également 3% du trafic global diminue de 45,59%, avec une prépondérance des survols (plus des 2/3 de ce trafic) qui chutent de 60%.



Les principaux types d'avions utilisés

Une typologie des aéronefs en fonction de leurs poids (léger, moyen, lourd) , permet la classification du trafic selon la masse de l'avion, comme le montre le tableau ci-dessous

Tableau 5: Répartition du trafic par type d'avion

Type_Appareil	Typetraffic	2016	2017	2018	2019	2020	%19/18	%20/19	Part/ Typetraffic	Part 2020/ total
Gros Porteur	ARR/DEP	68 536	73 178	75 467	78 272	51 693	3,72%	-33,96%	38,33%	40,70%
	Survols	166 363	165 787	176 157	185 447	83 171	5,27%	-55,15%	61,67%	
	Cumul	234 899	238 965	251 624	263 719	134 864	4,81%	-48,86%	100,00%	
Moyen Porteur	ARR/DEP	246 659	250 774	244 921	243 758	133 660	-0,47%	-45,17%	83,93%	48,06%
	Survols	50 388	47 744	51 226	55 417	25 584	8,18%	-53,83%	16,07%	
	Cumul	297 047	298 518	296 147	299 175	159 244	1,02%	-46,77%	100,00%	
Petit Porteur	ARR/DEP	42 457	47 278	49 706	50 832	37 032	2,27%	-27,15%	99,37%	11,25%
	Survols	637	473	428	458	236	7,01%	-48,47%	0,63%	
	Cumul	43 094	47 751	50 134	51 290	37 268	2,31%	-27,34%	100,00%	
TOTAL		575 040	585 234	597 905	614 184	331 376	2,72%	-46,05%		100,00%

L'essentiel du trafic est constitué de moyens porteurs et de gros porteurs qui se partage 89% du marché (en baisse de 3 points par rapport à 2019) avec une prépondérance des premiers cités qui constituent 48% des vols gérés par l'ASECNA.

La plus forte régression est observée au niveau des gros porteurs (-48,86%). En effet, près des tiers de ces derniers effectuent des survols et enregistrent

une baisse de 55,15% par rapport à 2019.

Les moyens porteurs chutent de 48,77% au regard de 2019 ; ces moyens porteurs dont l'essentiel (84%) ont effectué des ARR/DEP enregistrant une baisse de 45,17% comparé à 2019.

Enfin, les petits porteurs ne constituant que 11% du trafic et effectuant quasiment que des ARR/DEP, affichent une baisse 27,34%.



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

EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES





EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES

Performances de sécurité

Les niveaux de performance relatifs à la sécurité sont globalement satisfaisants. Au 31 décembre 2020, le nombre d’Airprox enregistré était de 08 dont 06 imputables à l’ASECNA (soit 1,81 Airprox imputables à l’Agence pour 100 000 mouvements) contre 11 enregistrés au cours de l’année 2019 dont 08 imputables à l’ASECNA (soit 1,30 Airprox imputables à l’Agence pour 100 000 mouvements).

L’indicateur relatif au taux d’Airprox imputables à l’Agence de 2020 respecte l’objectif cible prescrit

dans la lettre de mission du Directeur Général qui est de 2, même s’il faut noter une légère détérioration par rapport à 2019.

La majeure partie des Airprox de l’année 2020 est survenue dans les portions d’espaces aériens où le guidage n’est pas encore mis en place (5 sur les 8 soit 63% des Airprox ont eu lieu dans des zones non couvertes par le radar). Avec la mise en service prochaine de l’ADS B par satellite, un cap important sera franchi.

La répartition des AIRPROX enregistrés en 2020 par centres ATS se présente comme suit :

	Abidjan	Bamako	Brazzaville	Dakar	Mopti	Ndjamena	Ouagadougou	Total
Airprox	1	1	1	1	1	2	1	8
Airprox imputables ASECNA	1	0	1	1	0	2	1	6

L'analyse a fait ressortir que le facteur humain sol (manque de concentration du personnel, mauvaise visualisation, manque de vigilance et d'anticipation, ...) est la cause la plus fréquente dans l'occurrence de ces AIRPROX.

On note une baisse des facteurs liés à la coordination ATS, aux conditions météorologiques mais un besoin plus urgent à organiser les quarts en désignant formellement un responsable d'équipe.

Les niveaux de performance des indicateurs en annexe, inscrits dans la lettre de mission du Directeur Général sont satisfaisants.

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 de 80% est également en progression au cours de la période.

Selon le rapport de 2019 de la CVS, le Système de Management de la Sécurité (SMS) de l'Agence a atteint un niveau de maturité qui confirme l'existence des mécanismes requis pour une certification ANS potentielle par les autorités de supervision de la sécurité.

Par ailleurs, l'appropriation de la culture sécurité est maintenant une réalité à tous les niveaux de l'Agence. Le niveau de report volontaire des événements sécurité par le personnel, notamment les contrôleurs de la circulation aérienne, évalué à plus de 85% est également en progression au cours de la même période.

En termes de défis à relever, il convient de noter notamment :

- ▀ le niveau peu satisfaisant de la couverture VHF dans la partie Nord du Mali (dans FIR Niamey), et sur l'est de l'espace aérien de la RCA (dans la FIR Brazza) ;
- ▀ l'impérieuse nécessité d'associer la visualisation des foyers orageux sur les TOPSKY des contrôleurs pour permettre une meilleure maîtrise du guidage

- ▀ la recrudescence du risque animalier sur certaines plateformes aéroportuaires, nonobstant les mesures de sensibilisation et la mise en place des équipes de sécurité de piste par les gestionnaires des aéroports concernés ;
- ▀ le phénomène de cisaillement de vent enregistré par les aéronefs en basse couche, et pour lesquels l'Agence est en train d'acquérir des systèmes appropriés de leur détection ;
- ▀ les coupures d'électricité sur des périodes assez longues avec pour conséquence l'interruption de l'approvisionnement en énergie des installations techniques sensibles sur les sites concernés de l'Agence (Bangui, Moroni, Bissau, etc...), et pour lesquels des projets de réhabilitation des centrales électriques sont déjà engagés afin d'y faire face ;
- ▀ l'état dégradé des chaussées aéronautiques à Bissau et Moroni.
- ▀ Le niveau d'anglais des personnels est à surveiller de près.

Au niveau de la Gestion de l'Information et des télécommunications aéronautiques, il faut noter la satisfaction des usagers de l'air depuis la mise en œuvre de la base de données AIXM et de l'AIP électronique. Cela a permis à l'Agence de confirmer à la réunion APIRG/23, la possibilité d'abriter dans la région AFI, la base de données AFICAD.

Dans ce cadre, des efforts sont mis en œuvre pour la matérialisation physique de l'eAIP, de manière à permettre à chaque Etat de disposer d'au moins une version papier de référence de l'eAIP sur des aéroports principaux.

Il faut noter la réaction rapide de l'ASECNA, à travers des actions ponctuelles et diligentes, pour mitiger les inquiétudes des usagers exprimées sous forme de nombreuses réclamations portant sur les données géographiques et les cartes aéronautiques. De même, l'ASECNA a initié une action de mise à jour du SLA en données et cartes pour maintenir le niveau de confiance des usagers des aéroports et espace aérien de l'ASECNA.



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

PROJETS MAJEURS POUR LA SECURITE

32





PROJETS MAJEURS POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE

Quelques grands projets sont en cours de développement à l'agence.

ADS-B satellite

Les études de sécurité préalables à l'introduction de la technologie ADS B par satellite dans la gestion du trafic aérien sont terminées et acceptées par toutes les Autorités de l'Aviation Civile à l'exception d'une. La date de mise en œuvre envisagée est la date AIRAC de juin 2021 pourvu que la dernière autorité nous fasse connaître les résultats de leur analyse.

Les tuning ont été réalisés et les données ADS B sont disponibles dans tous nos centres disposant des équipements TOPSKY. Seuls les contrôleurs des centres de Libreville, Bangui et Malabo qui ne disposent pas encore de systèmes ATM appropriés, ne reçoivent pas ces données sur leur écran de contrôle. Toutefois, ces données sont disponibles au niveau de la salle technique et la mise en service de leur système TOPSKY en cours permettra de rendre disponibles ces données au contrôleur.

La mise en œuvre pré-opérationnelle de l'ADS B en janvier 2020 n'a pas affecté les standards de séparation applicables à l'Agence pour l'instant. L'ASDS-B est utilisé pour la surveillance du trafic aérien. Il fournit une meilleure situation aérienne au contrôleur et l'aide pour la détection des conflits et le SAR.

La mise en œuvre pré-opérationnelle a été mise à profit pour réaliser une enquête sur le niveau d'équipements ADS-B des aéronefs. Ainsi, du 15 janvier au 30 avril 2020, un monitoring spécifique a été réalisé dans tous les centres. Il avait pour objectif d'identifier et de recenser dans l'espace ASECNA les aéronefs non équipés de transpondeurs compatibles ADS B. Ce survey a permis de disposer des informations capitales suivantes :

1. La liste des aéronefs non équipés de transpondeur compatible ADS B, évoluant dans notre espace.
2. Les niveaux de vol et profils de vol utilisés par ces aéronefs non équipés
3. La liste des aéronefs équipés de transpondeurs compatibles ADS B mais de qualité médiocre. (En effet la technologie ADS B par satellite nous fournit l'information sur la qualité de l'avionique à bord à travers le FOM que le contrôleur peut afficher)
4. Le taux d'aéronefs équipés ADS-B.

Ces données de survey ainsi que les analyses faites ont été communiquées aux Autorités de l'aviation civile concernées pour que celles-ci commencent déjà les sensibilisations des exploitants de ces aéronefs au regard du projet de mandat d'emport de transpondeurs ADS B en région AFI.

Deux autres monitorings suivront en 2021 pour déterminer les types de transpondeurs embarqués (DO260, DO260A ou DO260B) et en 2022 pour s'assurer de l'évolution du nombre d'aéronefs équipés.

Enfin, la Direction générale procèdera à un monitoring PBCS et communiquera les standards de séparation qu'elle se propose de mettre en œuvre. Les EDS liées à la mise en œuvre de telles séparations seront lancées au besoin.

SBAS

Sur le plan de l'infrastructure SBAS, le statut de développement est le suivant :

- ▣ Les zones géographiques de services sont validées avec un engagement industriel, et comprennent la couverture de l'ensemble des FIRs de la région AFI et des aéroports des Etats membres de l'ASECNA dès 2025, avant une extension progressive sur le reste du continent
- ▣ L'architecture est définie et la conception préliminaire du système sont complétées sur cette base
- ▣ Les plans de développement et de qualification, ainsi que le plan de migration vers la prochaine génération

Cet avancement est reconnu au niveau international, et a notamment permis d'obtenir de la Space Force des Etats-Unis, en tant que propriétaire du GPS, l'attribution de deux codes PRN nécessaires à la diffusion des signaux SBAS.

La prochaine étape consistera à conduire les phases C/D/E1 de développement, déploiement et mise en service du système SBAS, en vue de la fourniture des services à partir de 2024/25. La passation de marché pour ce nouveau projet phare

du programme a été lancée en mars 2021.

Également, les consultations avec les Etats tiers devant héberger certains éléments de l'infrastructure, et notamment des stations de référence, sont initiées.

En parallèle, le signal pré-opérationnel, dont la diffusion est effective en Afrique de l'Ouest et Centrale depuis septembre 2020, a permis de conduire une série de démonstrations de terrain. En particulier, des vols de démonstrations ont été conduits à Lomé en janvier 2021 avec la participation des autorités, des acteurs institutionnels (Union Africaine ...) et de compagnies aériennes partenaires (ASKY, Air Côte d'Ivoire). Au-delà d'un succès technique, ces vols ont permis de démontrer sur le terrain les avantages du SBAS, qui ont fait l'objet d'une promotion internationale dans le cadre d'un séminaire de sensibilisation ayant suivi les démonstrations.

Sur le plan de l'adoption par les utilisateurs, un premier Business Case réalisé avec l'appui du JPO pour les opérations d'Air France en Afrique a démontré des résultats très positifs en matière de profits nets et de retour sur investissement. En complément, une coopération a été mise en place avec l'AUDA-NEPAD, l'Agence de développement de l'UA, pour le développement de Business Case individuels pour des compagnies aériennes Africaines.

En parallèle, des études économiques, conduites avec le soutien du JPO, ont permis d'évaluer les marchés pour les services SBAS sur les marchés hors aviation. Également, une étude institutionnelle et juridique a permis de développer les schémas de fourniture de services et d'explorer les solutions d'organisation et gouvernance au niveau continental, permettant un positionnement clé de l'Agence tout en permettant à d'autres acteurs d'être pleinement associés à la fourniture du service.

Sur le plan continental, l'Agence poursuit la mise en œuvre, en coordination avec l'Union Africaine (UA), du Programme de soutien à EGNOS en Afrique (JPO) qui a pour objectif de consolider le développement et l'adoption en Afrique des

services de navigation par satellite. Dans le cadre de ces missions, le JPO continu d'appuyer, entres autres, la Commission de l'Union Africaine dans le développement du programme spatial de l'UA et de l'étude continentale CBA, ainsi que le programme SBAS de l'Agence au travers d'un ensemble d'études, tout en assurant la promotion globale des services de navigation par satellite.

La phase actuelle de ce programme (2018-2021) prend fin en juillet 2021. Une nouvelle phase 2021-2024, dénommée « Soutien à la navigation par satellite en Afrique III » lui succède avec une nouvelle subvention de la Commission Européenne à hauteur de 2 950 000 000 FCFA

CUPA

La navigation aérienne, qu'elle soit nationale, régionale ou mondiale, obéit à des objectifs de sécurité et des critères de performances dont les standards et les bonnes pratiques sont déclinés au niveau mondial par l'OACI. Les besoins multidimensionnels d'amélioration de la navigation aérienne conjugués à la pression croissante des utilisateurs de l'espace aérien de disposer de trajectoires les plus optimales possibles, poussent l'ensemble des acteurs de l'aérien à réfléchir et à rechercher une optimisation des conditions de fluidité du trafic tout en améliorant la sécurité et la rentabilité.

L'Union Africaine dans son agenda 2063 prévoit la mise en œuvre du marché unique du transport aérien africain qui est porté en partie par la réalisation d'un espace aérien africain commun. Les prévisions mondiales OACI de croissance du trafic aérien prévoient un doublement tous les 15 ans du volume du trafic.

Les questions de ponctualité, d'efficacité, de compétitivité, de performance, de sécurité, et de protection de l'environnement, constituent de véritables défis pour le futur de l'aviation civile et la réponse de l'ASECNA réside dans l'approche d'un

Ciel Unique pour l'Afrique (CUPA).

Le Ciel Unique Pour l'Afrique vise la création d'un espace aérien sans couture qui permettra de minimiser la fragmentation actuelle de l'espace aérien à l'aide de mesures basées sur plusieurs axes notamment, institutionnel, règlementaire, opérationnel, technologique, et structurel. Sa mise en œuvre permettra dans un contexte de croissance continue du trafic, de conforter le niveau de sécurité aérienne, d'accroître la capacité de l'espace aérien, d'améliorer les performances du système de navigation aérienne, d'optimiser les coûts et de réduire les rejets de gaz à effet de serre, tout en préservant et améliorant les dessertes des aéroports secondaires et des régions isolées du continent.

La réussite du projet passe obligatoirement par une coordination et collaboration de tous les Etats. Les aspects de cyber sécurité sont bien pris en compte pour permettre l'interopérabilité nécessaire pour optimiser la mise en œuvre de ce CUPA

La sensibilité de l'opérationnalisation du CUPA, requiert la réalisation d'une expérimentation « grandeur nature » (Test Bed), dans un environnement adapté, c'est-à-dire avec un trafic d'avions contingenté évoluant dans un volume d'Espace borné.

Nous proposons de réaliser cette expérimentation uniquement avec les avions évoluant au-dessus du niveau 400 c'est-à-dire 12 192 mètres. Cela représente 6% des vols de l'Espace Supérieur.

A l'issue de cette expérimentation le déploiement progressif opérationnel total pourra être mis en œuvre.

Une réorganisation nationale pour la gestion fonctionnelle centralisée des espaces aériens inférieurs devra être réalisée afin d'harmoniser l'intégralité de l'Espace Aérien entre tous les partenaires et permettre à chaque Etat de surveiller les aéronefs volant sur le territoire national par la mise en œuvre d'une approche centralisée.



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

METEOROLOGIE AERONAUTIQUE

37

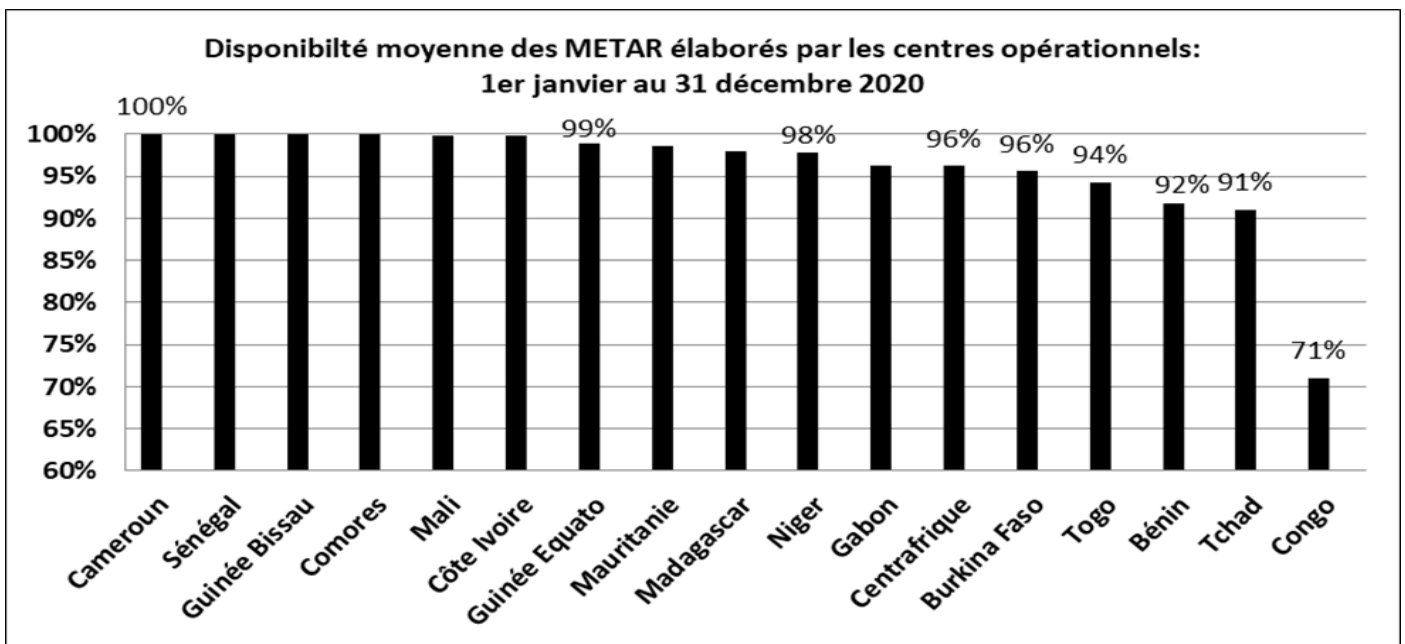




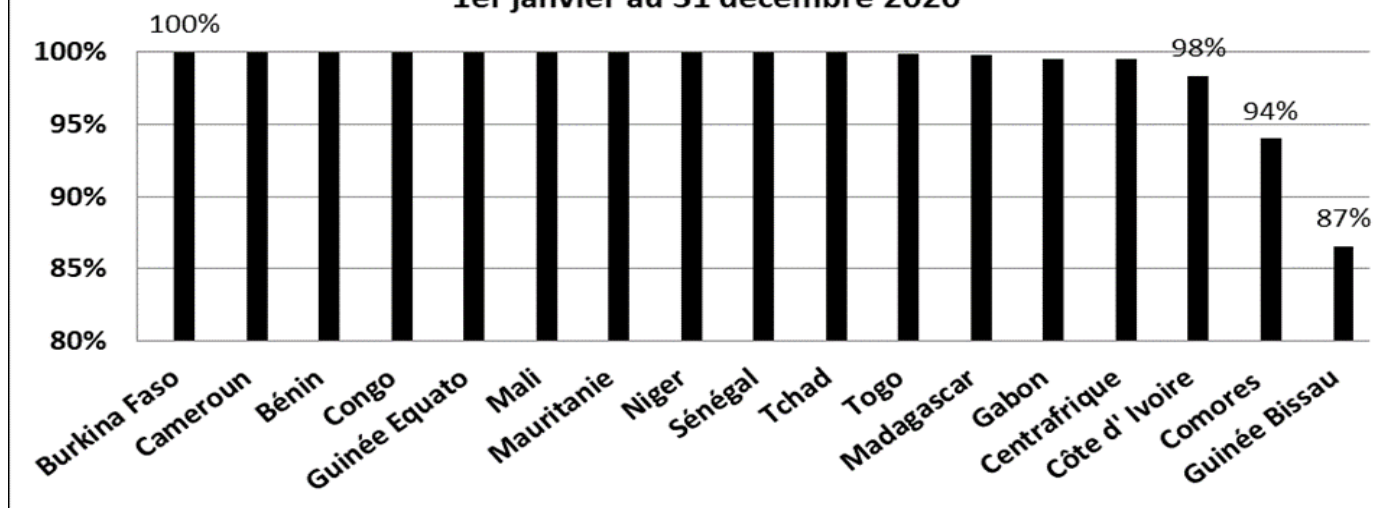
Météorologie aéronautique

Disponibilité des messages METAR et TAF :

Le taux annuel moyen de disponibilité des messages METAR rédigés et transmis est de 96% contre 99% en 2019. Celui des TAF élaborés dans nos centres est de 99% contre 99.8%. Ces performances sont en baisse par rapport à celles de l'année précédente et à l'objectif cible des SLA qui est de 100%. En rappel, le taux moyen de la disponibilité des messages METAR et des messages TAF requis par l'OACI est de 97%. Ces performances sont résumées dans les tableaux et graphes qui suivent :



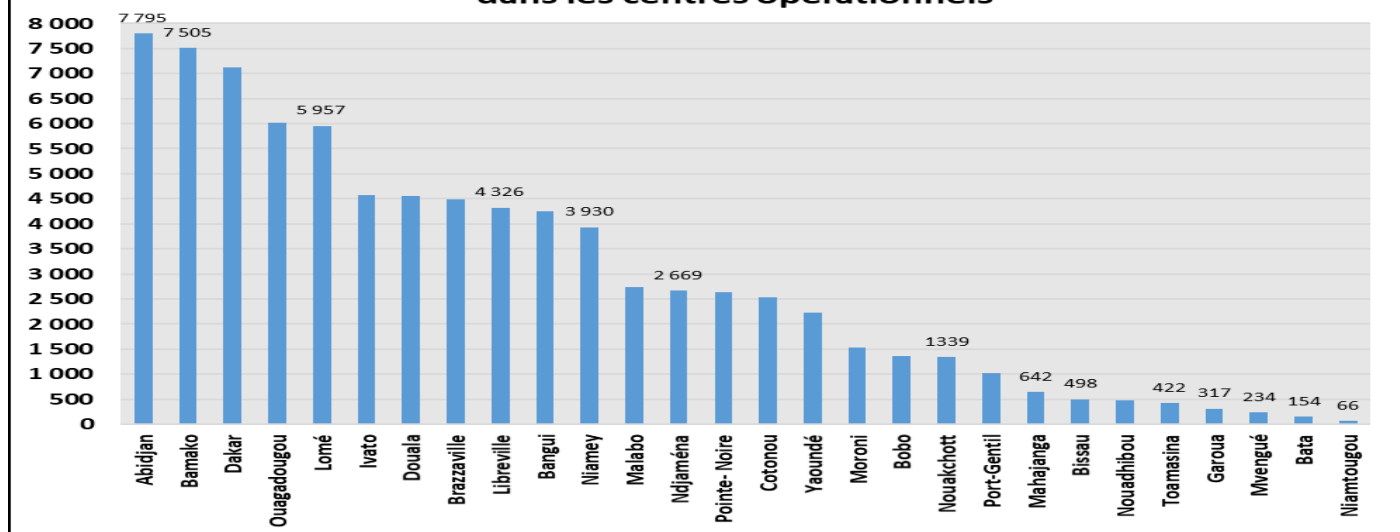
Disponibilité moyenne des TAF élaborés par les centres opérationnels: 1er janvier au 31 décembre 2020



Les protections météorologiques des vols

81 839 protections de vols ont été réalisées contre 143.420 en 2019. Ce bilan global connaît une baisse de 43.25% par rapport à l'année précédente. Baisse due à l'avènement de la crise sanitaire qui a affecté la quasi-totalité des activités de l'Agence.

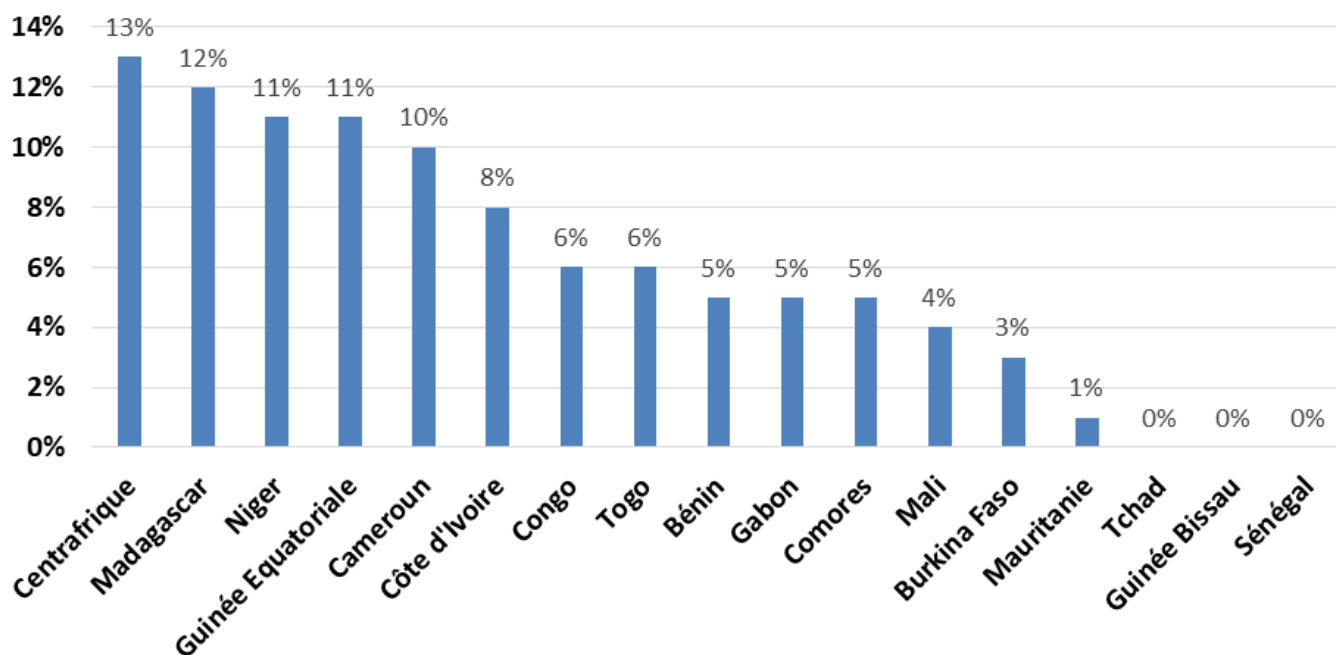
Année 2020: Bilan des protections météorologiques réalisées dans les centres opérationnels



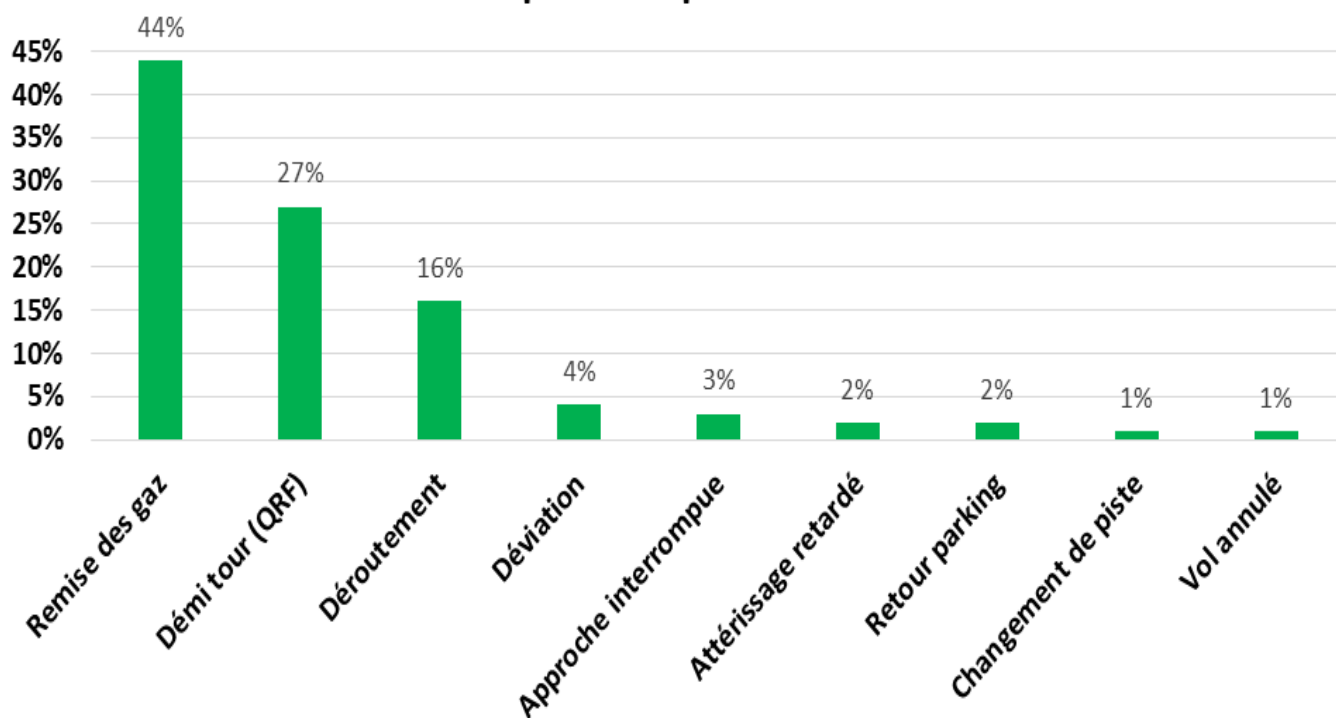
Les évènements sécurité ATS imputables aux conditions météo.

162 évènements sécurité imputables aux conditions météorologiques ont été répertoriés sur l'ensemble de la zone ASECNA au cours de cette année contre 276 en 2019 soit une baisse de 41,30%. La principale cause de cette baisse est la fermeture des aéroports dans la zone ASECNA, liée à la pandémie de la COVID-19.

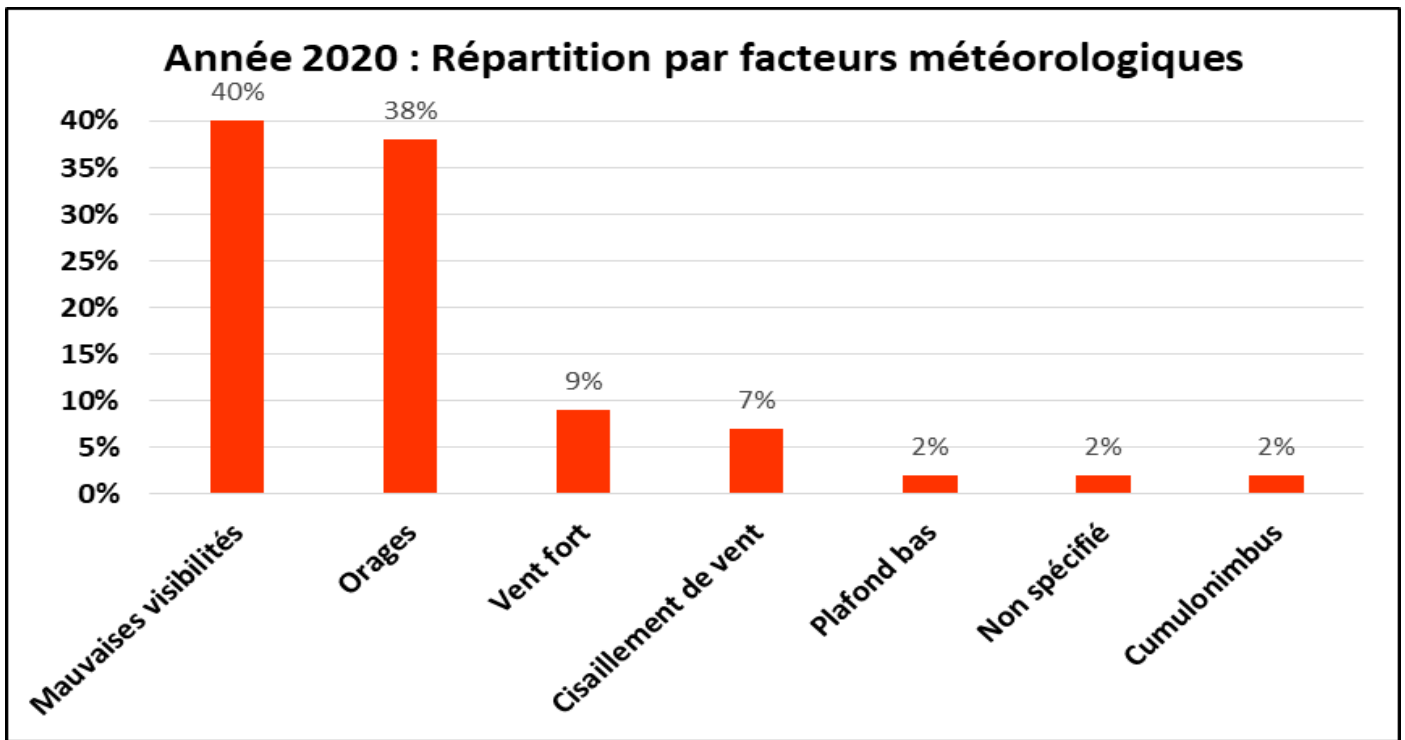
Année 2020 : Répartition des évènements sécurité par pays



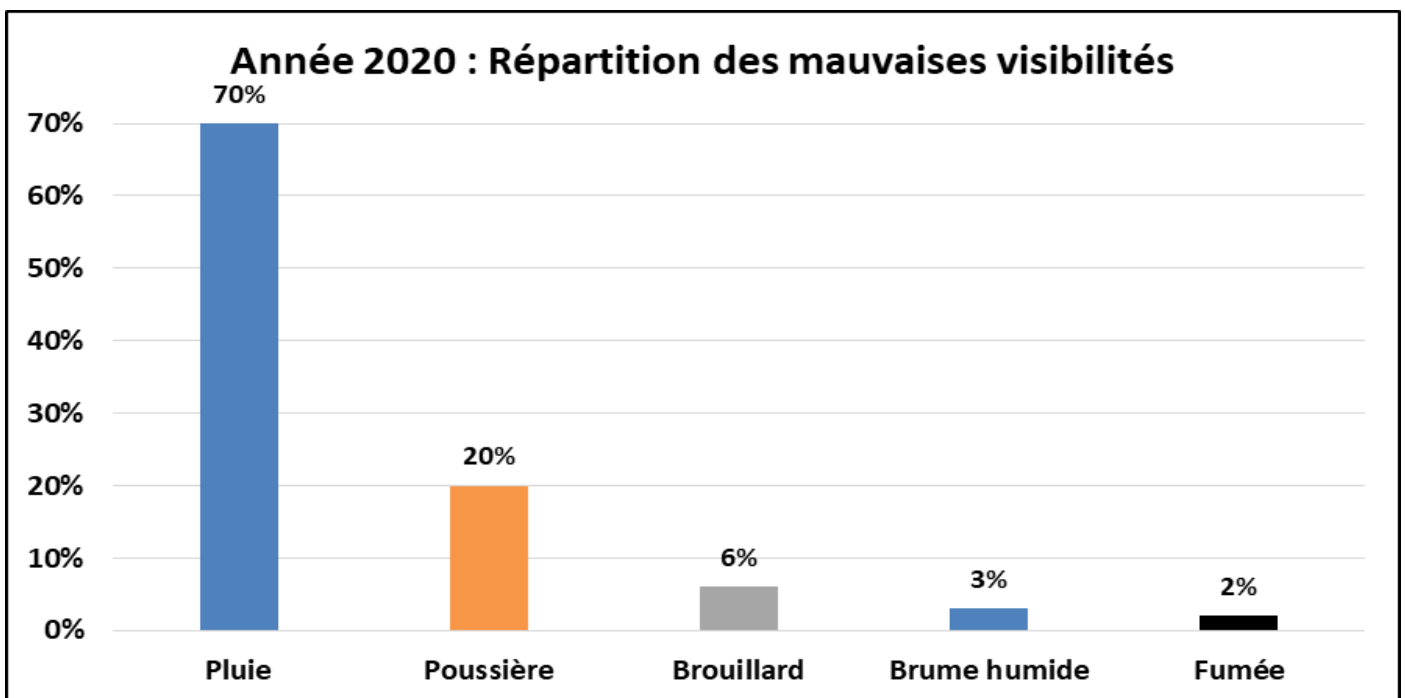
Année 2020 : Répartition par nature d'évènements



Les remises des gaz, les déroutements et les demi-tours (QRF) constituent les principaux évènements sécurité de l'année 2020, engendrés par les facteurs météorologiques.



Le facteur météorologique ayant causé le plus d'évènements sécurité en 2020 est la mauvaise visibilité avec 40%. Il est suivi par l'orage (38%) et le vent (16%).



La principale cause de mauvaise visibilité est la pluie. Les autres causes sont la poussière, le brouillard et la brume humide. Des actions sont en cours pour améliorer la prévision de ces phénomènes dans les centres opérationnels.

Réclamations des usagers

Deux réclamations écrites ont été reçues à la DMA au cours de l'année 2020. Elles proviennent toutes de la compagnie TAP et sont liées à l'occurrence de turbulence modérée :

- ▣ Le premier cas de turbulence a été observé le 16/03/2020 à 21h20 dans la FIR Dakar terrestre aux alentours de Bamako.
- ▣ Le deuxième cas de turbulence a été observé le 15/07/2020 à 00h00 dans la FIR Brazzaville.

Enquête satisfaction client 2019

Cent neuf (109) compagnies ont participé à l'enquête satisfaction clients de 2019, dont 45 affiliées à l'IATA. 97,5% des usagers ayant répondu se sont dits satisfaits ou très satisfaits des services MET contre 96,5% lors de l'enquête de 2017, 93,3% en 2015, 91 % en 2013 et 90% en 2010.

Au cours de l'année 2020, les actions suivantes ont été menées dans le cadre l'enquête :

- ▣ Transmission du résumé du rapport aux dix-sept Directeurs Généraux des ANAC ;
- ▣ Transmission de l'analyse de l'enquête des pays ayant participé avec au moins 10 formulaires renseignés ;
- ▣ Elaboration et transmission aux DGRP du tableau ACAP issu de l'enquête ;
- ▣ Suivi de la mise en œuvre des ACAP issus de l'enquête.



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

MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

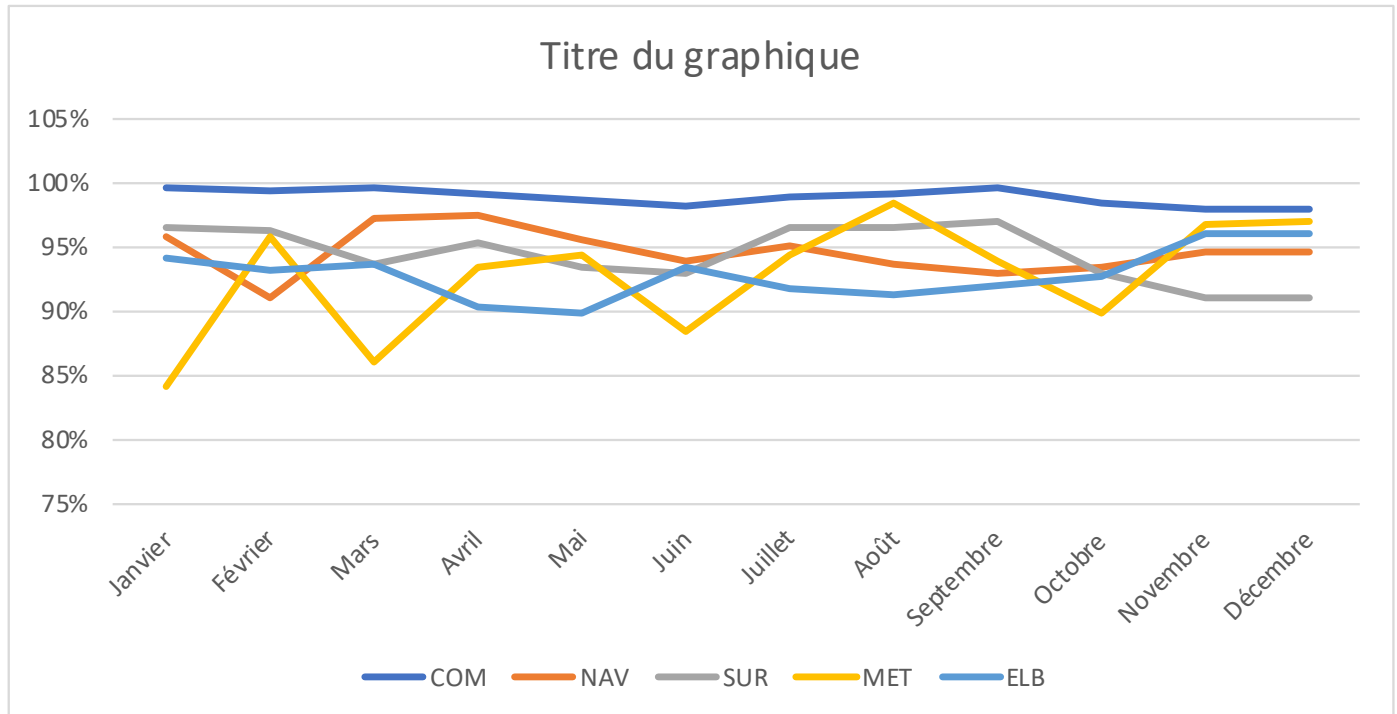
43





MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

L'objectif fixé en terme de taux disponibilité des infrastructures et équipements de l'Agence est de 97,5 %. Pour 2020, le graphe ci-dessous indique une nette amélioration (variation entre 84% 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.



Cette performance est rendue possible notamment par l'acquisition des pièces et modules de rechanges des équipements NAVAIDS Thales et Indra, à travers les marchés à commandes signés avec ces différents fabricants.

Il faut aussi signaler que l'exécution du marché de mise à niveau des onduleurs des centres de marque SCHNEIDER 2020 a permis une nette amélioration de la disponibilité de ces équipements (de 92% à 98%). Ce taux devrait connaître un net accroissement avec les contrats de maintenance niveau constructeur en cours de mise en place (contrats SCHNEIDER et SOCOMEC).

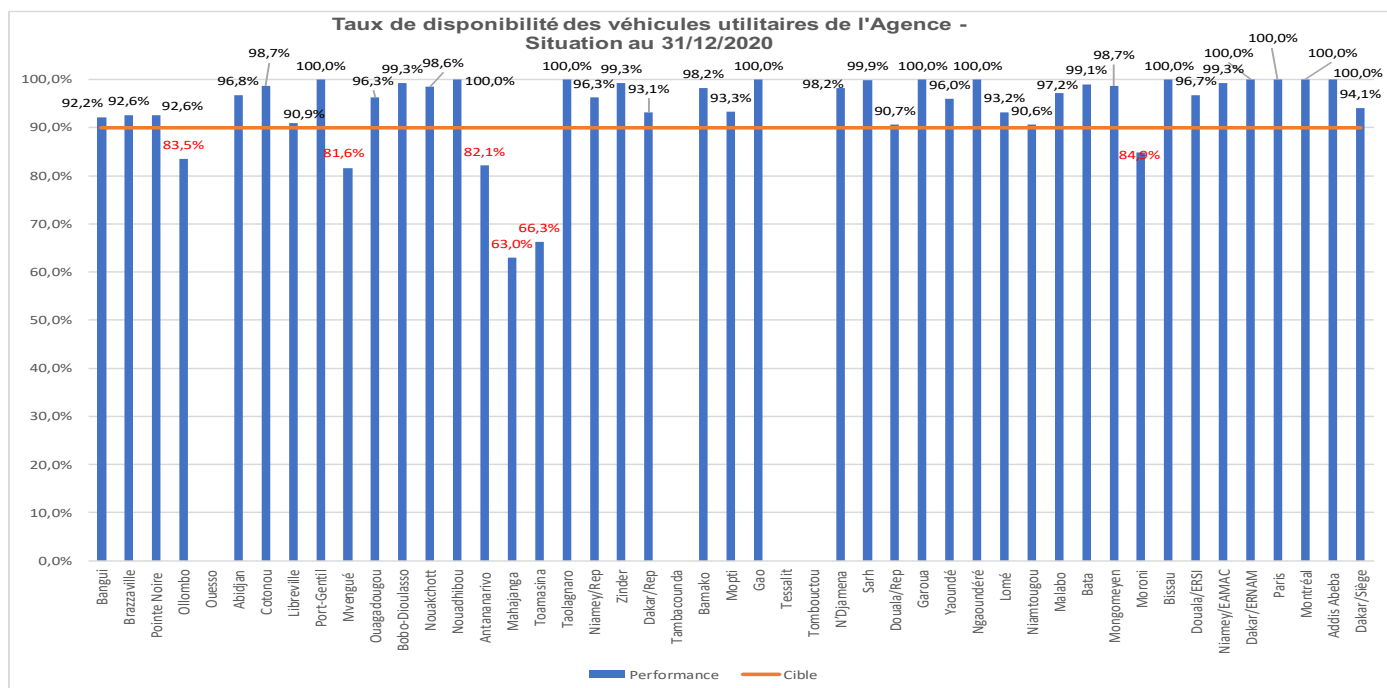
Dans le domaine CNS, on notera la mise en œuvre et le maintien en condition opérationnelle des Equipements et systèmes suivants :

- 📡 ADS-B terrestre via les récepteurs colocalisés au niveau des certaines Stations VHF/VSAT déportées ;
- 📡 ADS-B par satellite via les HUB de Dakar et d'Abidjan ;
- 📡 CPDLC, via les HUB de Dakar, Abidjan et Fuchsstadt ;
- 📡 VHNO (Internet par satellite haut débit), via le HUB de Fuchsstadt ;
- 📡 Partage des données des Surveillance (Radar) pour tous les centres ASECNA équipés de Radar et système de traitement ATC (TopSky) ;
- 📡 Réseau VDI « Corporate » pour l'accès aux applications et plateformes (PGI,

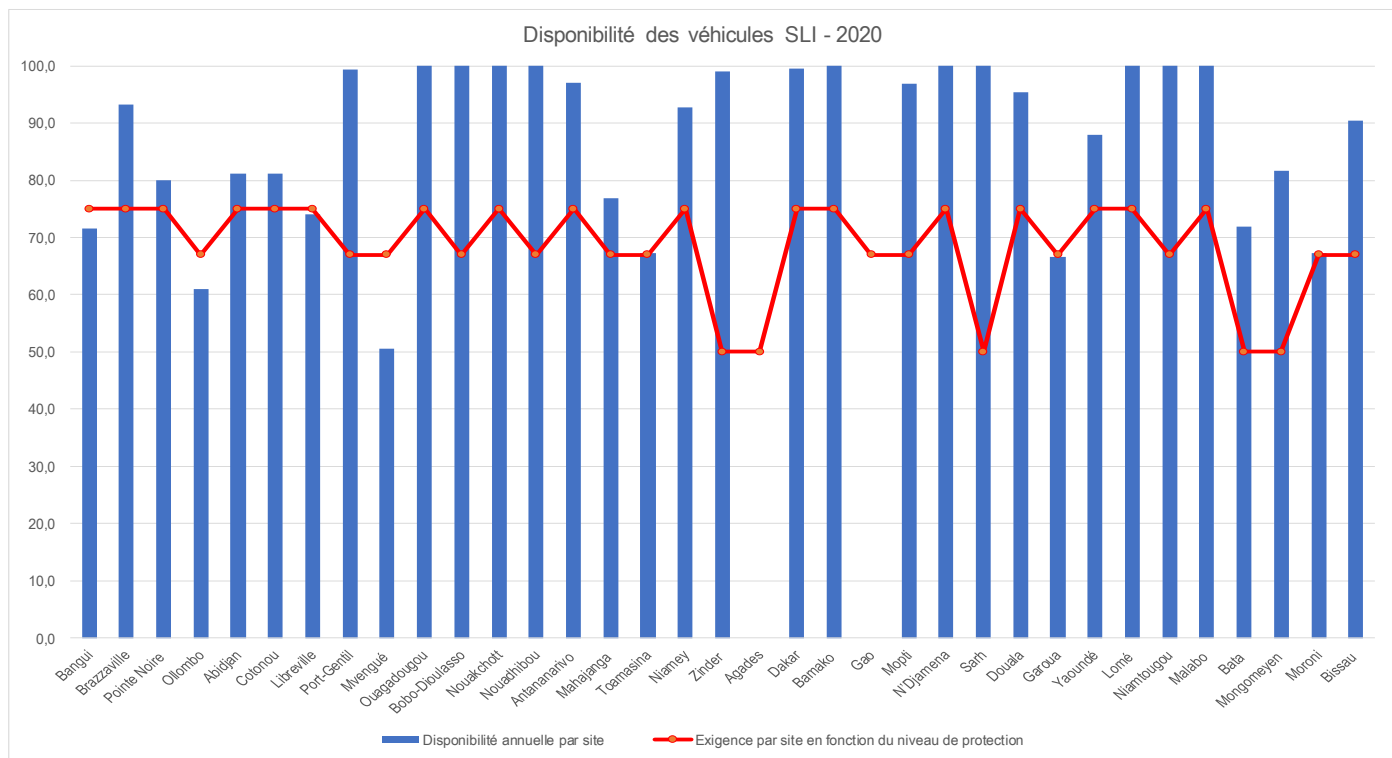
Messagerie, Freda, EvalRH, GMAO...) depuis les sites distants.

Pour les équipements météorologiques, malgré le contexte sanitaire, la mise en œuvre des nouveaux projets s'est poursuivie à travers les formations liées aux projets délocalisées.

Pour le parc véhicules de service, de liaison et de fonction, au 31 décembre 2020, le taux de disponibilité moyen est de 93,9% contre 92,8% en 2019. Cette légère amélioration d'année en année est consécutive à la poursuite de la mise en œuvre effective du programme ambitieux de renouvellement des véhicules engagé depuis 2017 et surtout de l'acquisition des véhicules à l'ERSI et au Siège (17 véhicules livrés sur les 31 attendus). Toutefois, l'inexécution des marchés signés pour Madagascar qui présente le plus faible taux de disponibilité impacte la performance susmentionnée. Le graphique ci-dessous illustre ce qui précède :

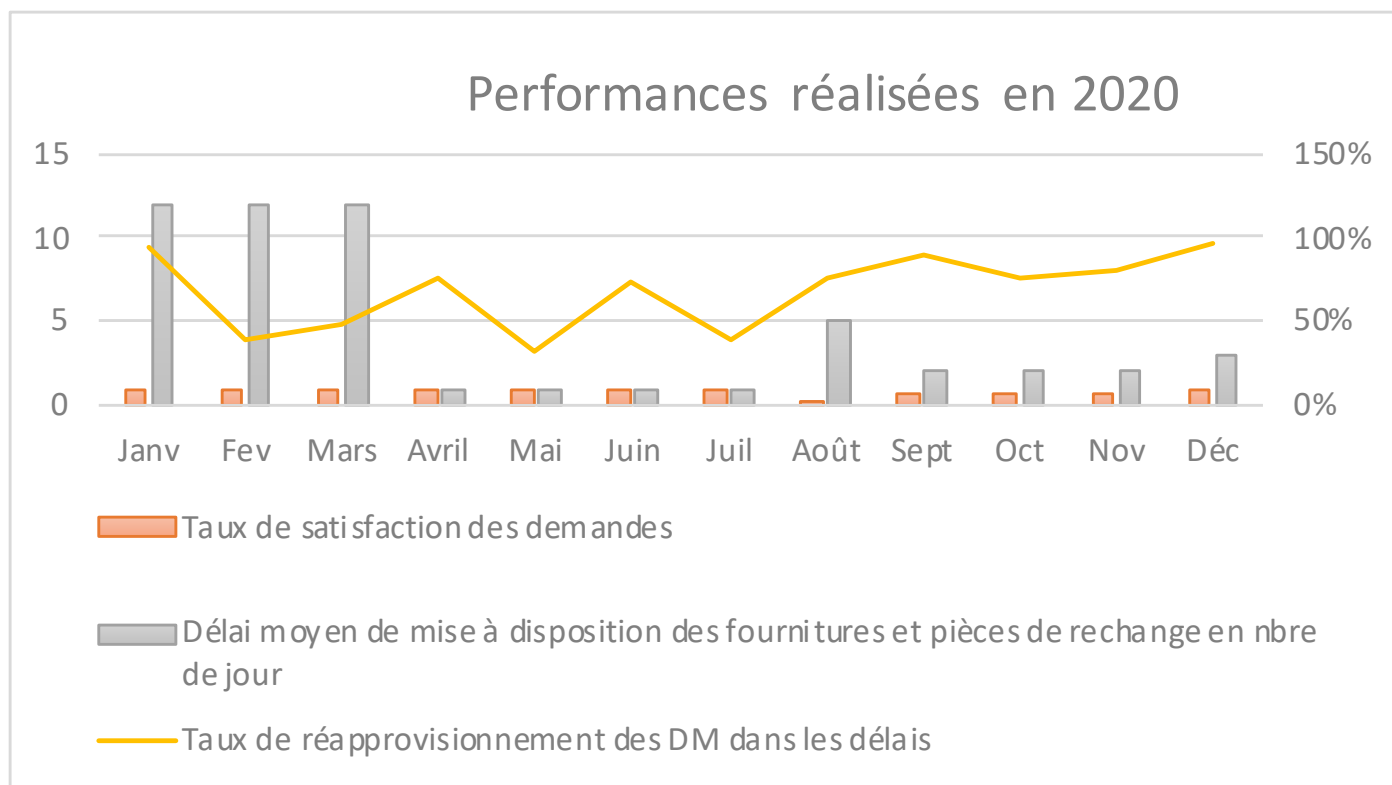


Pour le parc véhicules SLI, au 31 décembre 2020, le taux de disponibilité des véhicules SLI est globalement satisfaisant, rapportée à la disponibilité requise pour garantir le niveau de protection de chaque site, à l'exception de quelques sites tels que Bangui, Mvengué, Ollombo et Garoua. La crise sanitaire et ses conséquences ont fortement perturbé le planning de livraison des véhicules destinés au remplacement des véhicules ayant dépassé la limite d'âge. Sur 31 véhicules SLI commandés, 22 ont été livrés et mis en service. La livraison des 9 derniers véhicules est prévue au cours de cette année 2021. Par ailleurs, l'approvisionnement des pièces de rechange et les programmes de révision nécessaires à la remise en service de certains véhicules immobilisés ont été perturbés également. Et aussi, l'absence de réponse de certains fournisseurs de véhicules de l'Agence (Camiva, Rosenbauer, Gimaex, Volkan) pour la fourniture des pièces et la maintenance des véhicules de ces marques constitue une difficulté majeure de maintenance de ces véhicules. L'appel d'offres en cours pour la recherche d'un prestataire à même de réaliser ces prestations présente une lueur d'espoir pour améliorer la disponibilité de ces véhicules.



Pour épauler le service technique au maintien en conditions opérationnelles des infrastructures et Équipements de l'Agence, l'entité Approvisionnement et Achat en matériels techniques et consommables opérationnelles ont produits les performances ci-après :

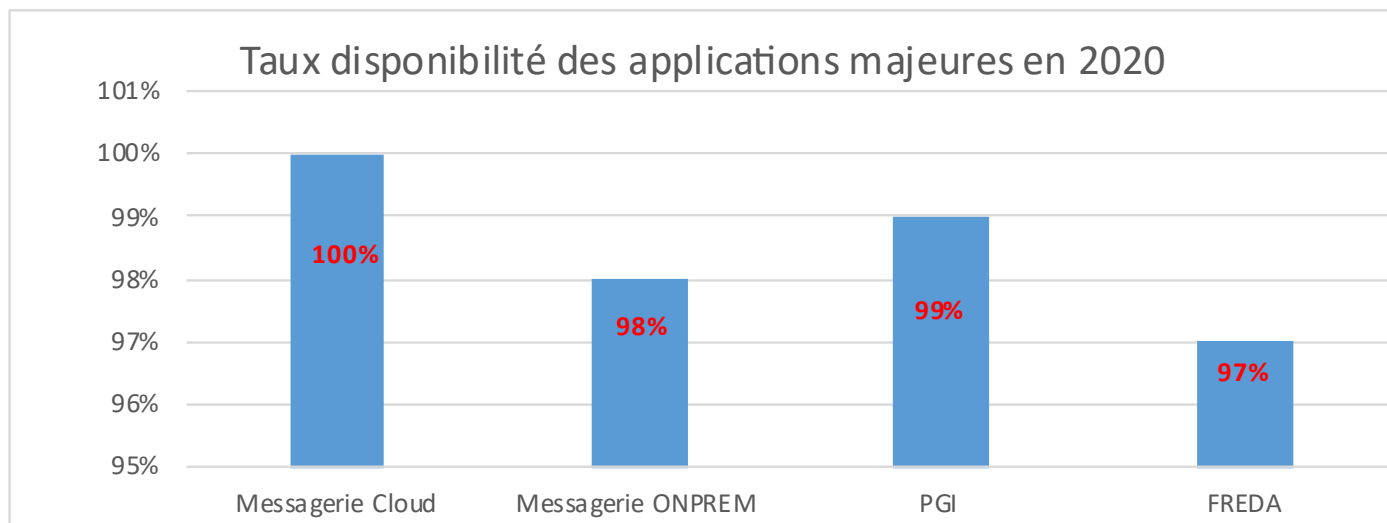
Le délai moyen annuel mise à disposition des demandes d'approvisionnement en 2020 est de 05 jours. Ce délai est en deçà de 08 jours fixés comme objectif. Le taux de satisfaction des DM est de 84.8% ce qui est de 10.2% de moins au taux de 95 % fixé comme objectif. Cet écart est dû aux perturbations de la crise sanitaire et de l'indisponibilité des stocks. Le graphique ci-dessous montre les performances de l'activité au cours de l'année.



Par ailleurs, la direction générale à travers son entité Gestion des stocks a traité :

- 📁 **103** dossiers d'importations ont été traités, livrés dans un délai moyen de 12 jours, plus de trois milliards deux cent millions de matériels ont été livrés dans le magasin central.
- 📁 **94** demandes d'exonérations ont été reçues et traitées, ce qui représente une valeur de plus de deux milliards huit cent millions, soit deux milliards pour les demandes d'exonérations en droits de douanes et huit cent millions pour les demandes d'exonérations en TVA.
- 📁 **102** DM ont abouti à une demande d'achats sur l'ensemble des demandes reçues des différentes structures, et 80% de ces DA sont satisfaites au cours de l'année 2020.

Au niveau de l'exploitation informatique et des ressources critiques de communication, les objectifs de performances fixés à 95% ont été dépassés en 2020 comme le démontre le graphe ci-dessous.



En effet, durant l'année 2020, l'effort de modernisation du système d'information de l'Agence a été poursuivi, avec les projets importants suivants :

- ➡ 1. Dotation de matériel informatiques pour les structures du Siège et des centres ;
- ➡ 2. Finalisation du projet de mise à niveau de l'infrastructure du PGI ;
- ➡ 3. Démarrage du projet de migration fonctionnelle du PGI ;

Par ailleurs, le contexte pandémique a été l'occasion pour déployer à l'échelle de l'Agence les outils de télétravail suivants, garantissant le fonctionnement de tous nos services durant toute la crise sanitaire :

- ➡ **1. DocuSign**, pour la signature numérique et la gestion de parapheurs virtuels ;
- ➡ **2. Teams**, plateforme collaborative personnalisable, qui intègre la visioconférence, le stockage et le transfert de fichiers ;
- ➡ **3. OneDrive**, pour le stockage et le partage

sécurisé de fichiers personnels à partir de tout appareil connecté à Internet.

- ➡ **4. ELMA** (E-Learning Management System for ASECNA), plateforme d'enseignement à distance entièrement développée par des informaticiens de l'Agence, permettant de garantir en temps de COVID19 la continuité des cours théoriques et ainsi le fonctionnement normal de nos écoles et de nos cellules CELICA.



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

CONTROLE EN VOL

48





Le Contrôle 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.

Effectifs

L'effectif est actuellement de 14 agents au 15/10/2020 composé comme suit :

- 1 Chef Service Contrôle en Vol avec rang de Chef de Département
- 3 Cadres Calibration (Ingénieurs CEV)
- 5 Pilotes dont le CDB BERETE qui a été admis à la retraite le 31/12/2020
- 4 Cadres Maintenances (3 mécaniciens et 1 avionique)
- 1 Cadre Maintenance chargé d'animer la qualité

Récapitulatif global des activités réalisées en 2020

- 📌 Renforcement de l'équipe des ingénieurs CEV par l'affectation d'un ingénieur en cours de qualification en vue de sa formation au métier d'ICV ; Réalisé
- 📌 Formation de 2 nouveaux Commandants de Bord ; QT réalisée
- 📌 Renforcement de l'équipe de maintenance par le recrutement et la qualification du nouveau Technicien de maintenance : Réalisé
- 📌 Recyclage du personnel conformément aux exigences réglementaires ; Réalisé suivant planning formation approuvé Renouvellement du CDN ; Réalisé et prochain planifié en janvier 2021
- 📌 Maintien de l'agrément OMA-CEV ; Réalisé
- 📌 Réalisation du Chantier GV Dinard, avec anticipation des grands travaux dus au 31/12/2020 (RG des LDG) et ceux dus avant août 2021 (fin du contrat en cours 4Y et 8Y) ; Réalisé
- 📌 Poursuite du projet de construction du nouvel hangar CEV à AIBD ; En cours en coordination avec DETD
- 📌 Qualification des équipages de conduite, des ingénieurs CEV et des techniciens de maintenance sur le nouvel avion laboratoire CESSNA CITATION SOVEREIGN+ équipé du banc de calibration AEROFIS ; QT réalisé, VHL/AEL OJT reportés en 2021

- 📄 Finalisation de l'étude de sécurité sur la mise en exploitation du nouvel avion ; En cours en coordination avec ANACIM
- 📄 Rédaction du nouveau Manuel d'Activités Particulières prenant en compte l'ATR42-300 et le nouvel avion laboratoire CESSNA CITATION SOVEREIGN+ équipé du banc de calibration AEROFIS ; Réalisé pour le CTA.
- 📄 Obtention du Certificat de Travail Aérien (CTA) auprès de l'ANACIM ; Réalisé : Inspection Base +Vol Test démonstration à planifier avec ANACIM : CTA obtenu en novembre 2020
- 📄 FAT du nouveau banc de calibration AEROFIS ; Réalisé
- 📄 FAT du nouvel avion laboratoire CESSNA CITATION SOVEREIGN+ équipé du banc de calibration AEROFIS ; Réalisé en Aout 2020 Livraison du CESSNA à Dakar et Vol démonstration : Réalisé septembre
- 📄 Immatriculation et mise en exploitation du nouvel avion laboratoire ;
- 📄 Classification/Immatriculation : inspection réalisée le 15/10/2020 et Immatriculation obtenue

Renforcement des capacités opérationnelles

La mise en œuvre du marché du nouvel avion laboratoire Cessna Citation Sovereign+ équipé du banc AEROFIS suit son cours. Le FAT du nouveau banc de calibration AEROFIS a été réalisé du 11 au 13 Février 2020 à Braunschweig, en Allemagne. Les étapes ci-dessous ont été réalisées :

- ☀ Certification suite à la modification, avion + Banc intégré
- ☀ FAT avion + Banc intégré
- ☀ Livraison à Dakar : 13/09/ 2020 ; suivi du vol d'acceptance
- ☀ Immatriculation/Classification : inspection pour la classification/immatriculation effectuée le 15/10/2020, après le FAT.

Contexte COVID-19 et mesures mises en oeuvre par le CEV

L'année 2020 a été exceptionnellement marquée par une crise sanitaire sans précédente de la pandémie du COVID-19 qui a conduit à la fermeture de tous les espaces aériens et par conséquent à l'arrêt et ou la diminution significative de toutes les activités aériennes dans le monde à l'exception des vols sanitaires et/ou humanitaires.

Sous la supervision du Directeur Général auquel il est directement rattaché, le Service Contrôle en Vol a continué à effectuer des missions de calibration pendant le 1er semestre 2020 dans un contexte mondialement affecté par la pandémie COVID-19 ayant entraîné la restriction de la circulation aérienne ; et ce conformément :

- ▣ à son programme d'activités 2020
- ▣ aux exigences réglementaires applicables aux Etats.

En rappel, pendant cette période, la quasi-totalité des Etats ont fermé leurs frontières aériennes et n'autorisaient que certains vols spéciaux (vols humanitaires, sanitaires et logistiques ...)

Afin de permettre à ces vols d'exception d'effectuer leurs activités en toute sérénité et d'assurer la conformité des Navais au sein des aéroports, l'ASECNA n'a ménagé aucun effort pour leur garantir la sécurité de la navigation aérienne dans son espace aérien.

Des instructions fermes ont été données au Service Contrôle en Vol pour assurer de manière continue, la calibration des NAVAIDS aussi bien des pays membres que ceux des pays tiers qui ont délégué cette responsabilité à l'ASECNA.

Les autorisations spéciales de survol, d'atterrissage et de décollage requises ont été délivrées au CEV par les Autorités nationales pour lui permettre d'effectuer ses missions.



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

POLITIQUE D'INVESTISSEMENT

51





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 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.

Exécution du PSE en 2020

En début d'année 2020, la Direction Générale a planifié à travers son plan de passation des marchés **69 lignes de projets**. Après regroupement de projets de même nature, le nombre d'**Appel d'offres lancé courant 2020 est de 56 pour un montant de 82 476 000 000 FCFA**.

Le tableau ci-joint donne la répartition par domaine

Domaine	Nombre ligne de projets	Nombre d'AO Final après regroupement
AIS	5	5
AOP	35	28
ATM	4	4
COM	8	6
MET	2	2
NAV	6	2
SUR	1	1
TRN	8	8
Total	69	56

Suite à l'impact du COVID le budget d'investissement a été revu pour tenir compte des projets concourant directement à la sécurité des opérations mais également très matures en études ou en cours d'appel d'offre.

C'est ainsi que lors du collectif budgétaire du mois de juin, 41 Projets ont été retenus sur financement bailleurs (31 projets sur financement ECOBANK et 03 projets sur financement AFD) et 07 projets sur financement AUTO. Les autres projets ont été reportés pour 2021 pour réduire l'autofinancement.

Le tableau ci-joint donne la répartition par domaine :

Domaine	Nombre ligne de projets	Nombre AO Final après regroupement
AIS	2	2
AOP	22	17
ATM	4	4
COM	3	3
MET	2	2
NAV	2	2
SUR	1	1
TRN	5	5
Total	41	36

Finalement avec la compression budgétaire de la fin du troisième trimestre, une décision de financement des projets sur les sources externes a été retenue. C'est ainsi que 21 projets ont été retenus dont 19 sur financement ECOBANK et deux (02) sur AFD (TRN).

Le tableau ci-joint donne la répartition par domaine sur ECOBANK :

Domaine	Nombre ligne de projets	Nombre de marchés (avec regroupement)
AIS	0	0
AOP	12	11
ATM	1	1
COM	1	1
MET	1	1
NAV	2	1
SUR	0	0
TRN	2	2
Total	19	17

Soit une diminution de projets à 69,64% et de financement de 34,80%.

Répartition des montants par source de financement :

ECOBANK (FCFA)	AFD (FCFA)	TOTAL
25 145 407 263	3 557 740 218	28 703 147 481

Évaluation du PPM 2020

PSE 2018-2022 / Année budgétaire 2020				
Domaine	Etudes	AOM	Physique	Taux d'exécution technique
AIS	100%	30%	0 %	43%
AOP	96%	56%	0%	48%
ATM	63%	0%	0%	22%
COM	70%	15%	%	28%
MET	100%	0%	0%	35%
NAV	100%	48%	40%	63%
SUR	100%	60%	0%	50%
TRN	100%	58%	0%	49%
Moyenne des Taux	91%	33%	6%	42%

Quelques dossiers en attente de financement :

- ☀ Campagne de mise aux normes WGS-84 des Aéroports de l'ASECNA ;
- ☀ Aménagement et équipement des aires d'entraînement technique pour les pompiers d'aérodrome : Deuxième étape
- ☀ Travaux de construction d'une station synoptique (station Météo - abri à gonflement - voiries d'accès et aménagement d'un parc a instruments) à l'aéroport international de Douala – Cameroun
- ☀ Réhabilitation du balisage lumineux et de la centrale électrique, du réseau électrique et de télécommande de l'aéroport international de Ouagadougou au Burkina
- ☀ Construction et équipement d'une centrale électrique mixte, réseaux électriques à l'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC) à NIAMEY au Niger
- ☀ Acquisition de systèmes VSAT/VHF Mobiles.
- ☀ Travaux de mise aux normes de la base SLI de l'aéroport international de Moroni - Comores (Construction du bâtiment SLI, du DREEM et des voiries)
- ☀ Travaux de mise aux normes de la base SLI de l'aéroport international de Bamako - SENOU - Mali (Construction du bâtiment SLI et des voiries)
- ☀ Travaux de construction d'une station synoptique (station Météo - abri à gonflement - voiries d'accès et aménagement d'un parc a instruments) à l'aéroport international de Port Gentil – Gabon (**dossier déclarer infructueux donc à relancer**)

- ☀ Travaux de construction d'une station synoptique (station Météo - abri à gonflement - voiries d'accès et aménagement d'un parc a instruments) à l'aéroport international de MVENGUE – Gabon (dossier déclarer infructueux donc à relancer)
- ☀ Renouvellement des systèmes d'énergie des stations VSAT VHF déportées
- ☀ Renouvellement des ILS/DME
- ☀ Remplacement du dispositif d'enregistrement et de relecture des communications (DERC)
- ☀ Mise en œuvre des liaisons ATS/DS, AFTN/ SMT entre Pointe Noire, Luanda et Cabinda & Acquisition/ mise à niveau des équipements des liaisons entre centres ASECNA et centres des ANSP adjacents
- ☀ Réhabilitation et mise à jour des installations électriques y compris l'extension du réseau haute qualité du Siège, site de Jean Jaurès à Dakar (Sénégal)
- ☀ Transfert des installations de YOFF vers DIASS
- ☀ Travaux de construction du magasin NA & METEO à l'aéroport International OUM TOUNSY de Nouakchott en Mauritanie
- ☀ Réhabilitation du système de production et de distribution d'énergie de l'aéroport de Sarh
- ☀ Fourniture, installation et mise en service des alimentations solaires photovoltaïques autonomes pour les stations VOR des aéroports de : Bafoussam, Zinder, et Ziguinchor
- ☀ Renouvellement des VOR/DME
- ☀ Mise à niveau des équipements de Malabo
- ☀ Etc...

Marchés signés en 2020

- ☀ Aides Lumineuses, Balisage et/ou équipements associés ANTANANARIVO
- ☀ Construction Bâtiments Administratifs dans les Centres MORONI
- ☀ Centrale Electrique (équipements et bâtiment) SIEGE
- ☀ Base SLI (DREEM, Caserne, Aires d'entraînement, Forage d'eau, Voiries) OUAGADOUGOU
- ☀ Base SLI (DREEM, Caserne, Aires d'entraînement, Forage d'eau, Voiries) MOPTI
- ☀ Aides de Navigation en Route PORT GENTIL
- ☀ Aides de Navigation en Route BAMAKO et COTONOU
- ☀ Aides Lumineuses, Balisage et/ou équipements associés MALABO
- ☀ Aides Lumineuses, Balisage et/ou équipements associés MORONI
- ☀ Aides Lumineuses, Balisage et/ou équipements associés COTONOU
- ☀ Centrale Electrique (équipements et bâtiment) COTONOU
- ☀ Base SLI (DREEM, Caserne, Aires d'entraînement, Forage d'eau, Voiries) BOBO DIOULASO
- ☀ Equipements & Systèmes du Service Mobile Aéronautique AMTIMAN
- ☀ Equipements, Logiciels et Matériels didactiques des Ecoles EAMAC
- ☀ Réhabilitation de bâtiments dans les Ecoles EAMAC
- ☀ Equipements & Systèmes du Service Fixe Aéronautique MULTISITES
- ☀ Construction Bâtiments Administratifs à MALABO
- ☀ Construction Bâtiments Administratifs à COTONOU
- ☀ Contrôle Régional (CRNA) et/ou Divers équipements CCR NIAMEY
- ☀ Renouvellement d'un RADAR pédagogique (RSM 970S CIRUS) EAMAC
- ☀ Renouvellement des équipements des Laboratoires de simulation de contrôle EAMAC.

Marchés en cours de signature (PPM-2021)

- 📁 Marché sur AOI pour la fourniture, l'installation et la mise en service des équipements d'aide à l'atterrissage (ILS/ DME) destinés aux différents aéroports de l'ASECNA
- 📁 Marché d'équipements pour la réhabilitation, le balisage lumineux & la réhabilitation de la centrale électrique, du réseau électrique et de télécommande de l'Aéroport International de Ouagadougou au BURKINA FASO
- 📁 Marché d'équipements pour la Réhabilitation et mise à jour des installations électriques y compris l'extension du réseau haute qualité du Siège, site de Jean Jaurès
- 📁 Marché de fournitures à commandes pour l'acquisition de véhicules de lutte contre incendie de type VIMP 91125 – S3X équipés de châssis MAN et les pièces de rechange au profit de différents sites aéroportuaires de l'ASECNA - (Lot 1)
- 📁 Marché de fournitures à commandes pour l'acquisition de véhicules de lutte contre incendie de type VIMP 6825 équipés de châssis MAN et les pièces de rechange au profit de différents sites aéroportuaires de l'ASECNA - (Lot 2)
- 📁 Marché de fournitures à commandes pour l'acquisition de véhicules de lutte contre incendie de type VIPP 4425 équipés de châssis MAN et les pièces de rechange au profit de différents sites aéroportuaires de l'ASECNA – (Lot 3)

État de réalisation des conventions

Intitulé de la convention	Site concerné	Durée de la convention	Observations
Mise aux normes OACI de l'aéroport de FAYA LARGEAU	Faya Largeau	12 mois	Équipements livrés marché suspendu (présence d'une dune de sable côté ILS (responsabilité Etat) une mission est prévue pour installation des équipements ATM et MTO
Etudes sur le nouvel aéroport de Donsin	Ouagadougou	10 mois	DCE livrés
Etudes supplémentaires sur le nouvel aéroport de Donsin	Ouagadougou	06 mois	Convention signée et notifiée le 05 mai 2021. OS de démarrage attendu.
Réhabilitation des aérodromes du Cameroun	Bafoussam, Bamenda, Bertoua, Maroua, Ngaoundéré, Kribi, Koutaba, Tiko et Batouri	18 mois	Tranche ferme terminée. En attente de la mise en place des crédits pour l'exécution de la tranche conditionnelle
Mise aux normes OACI de l'aéroport d'Amdjaras - Volet énergie et balisage Amdjaras (assistance technique)	Amdjaras		Réception usine terminée
Contrôle et surveillance des installations électriques Commerciales de Yaoundé	Yaoundé	12 mois	Marché signé entre INEO et ADC-SA. Installation en cours
Mise aux normes	ABECHE		Convention en cours d'élaboration
Contrôle et de surveillance des installations électriques de Bafoussam	Bafoussam	10 mois	Marché signé entre AERONAV et CCAA Réception usine terminée, livraison en cours



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

FINANCES ET COMPTABILITE

56





FINANCES ET COMPTABILITE

En rappel, l'apparition de la pandémie à coronavirus (COVID-19) à la fin du premier trimestre de l'exercice 2020 avec son impact à la fois négatif et massif sur l'économie mondiale en général, le secteur du transport aérien en particulier, a rendu, d'une part, caduques les hypothèses qui ont sous-tendu l'élaboration du budget initial de l'exercice 2020 adopté par la **Résolution n°2019 CA 142-12 du 13 décembre 2019** et, d'autre part, irréalisables, les prévisions qui en sont issues.

Face à cette forte baisse du trafic aérien engendrée par la pandémie de la COVID-19, le Conseil

d'Administration a été donc amené, à l'issue de sa session extraordinaire du 4 juin 2020, à adopter par les **Résolutions n°2020 CA 144-5 et 114-6 du 04 juin 2020** le budget rectificatif pour le fonctionnement et l'investissement.

A la fin de l'exercice et pour faire face à certaines contraintes, le Conseil d'Administration a adopté par la **Résolution N°2020 CA 146-14** à l'issue de sa session ordinaire tenue le 09 décembre 2020, un deuxième budget rectificatif mais uniquement pour le fonctionnement.

Le tableau d'équilibre ci-dessous présente de façon synthétique au 31 décembre 2020, l'ensemble des recettes réalisées et des dépenses exécutées.

A - SECTION FONCTIONNEMENT													
CHARGES						PRODUITS							
CM	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juin 2020	Budget rectificatif Décembre 2020	Exécution	Tx Exec' Bud. Rectifié	CM	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juin 2020	Budget rectificatif Décembre 2020	Réalisation	Tx Réal' Bud. Rectifié
60	Achats	15 598	9 438	10 957	9 976	91,04%	706	Redevances aéronautiques	214 822	99 777	103 167	106 521	103,25%
	Variation de stocks	0	0	0	0		707	Redevances extra-aéronautiques	3 795	3 177	2 246	2 121	94,42%
61	Transports	19 571	9 244	10 200	8 744	85,72%	71	Subvention d'exploitation	1 350	1 350	739	1 432	193,78%
62	Services extérieurs	21 554	15 135	16 000	14 362	89,76%	72	Travaux faits P/ entreprise P/elle-même	0			0	
63	Autres services extérieurs	14 372	4 836	5 200	4 802	92,35%							
64	Impôts et taxes	125	125	125	53	42,77%							
65	Autres charges	10 750	3 754	3 600	3 528	97,99%	73	Produits divers	0	0	0	510	
66	Charges du personnel	103 416	89 080	90 080	89 885	99,78%							
67	Frais financiers	10 425	8 000	8 000	7 310	91,38%	77	Revenus financiers et produits assimilés	4 333	4 333	4 333	4 742	109,44%
								<i>Impunition déductible</i>			33 677	23 333	69,78%
	Sous-total I (Charges déductibles)	195 811	139 612	144 162	138 660	96,18%		Sous-total I (Produits encaissables)	224 300	108 637	144 162	138 660	96,18%
659	Charges provisionnées	0	33 000	33 000	33 000	100,00%	759	Raprisés charges provisionnées	35 500	34 000	34 000	34 000	100,00%
68	Dotations aux amortissements	53 004	48 000	48 000	48 000	100,00%	78	Raprisés de subventions/Transfert de charges financiers	0	0	0	0	
69	Dotations aux provisions	10 985	8 025	4 475	4 475	100,00%	79	Raprisés de provisions	0	8 000	8 000	8 000	100,00%
81	Charges HAO	0	0	0	0		86	Produits HAO	0	78 000	15 000	15 000	100,00%
								<i>Impunition non déductible</i>			28 475	28 475	100,00%
	Sous-total II (Charges non déductibles)	63 989	89 025	85 475	85 475	100,00%		Sous-total II (Produits non encaissables)	35 500	120 000	85 475	85 475	100,00%
	TOTAL DES CHARGES	259 800	228 637	229 637	224 135	97,60%		TOTAL DES PRODUITS	259 800	228 637	229 637	224 135	97,60%
SOLDE D'EXECUTION BUDGETAIRE						0							

B - SECTION INVESTISSEMENT											
EMPLOIS						RESSOURCES					
Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juin 2020	Budget rectificatif Décembre 2020	Exécution	Tx Exec' Bud. Rectifié	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juin 2020	Budget rectificatif Décembre 2020	Réalisation	Tx Réal' Bud. Rectifié
Remboursement d'emprunt	6 670	6 670		6 670	100,00%	Capacité d'autofinancement	63 989	-29 973		-22 333	74,51%
Dépenses D'Equipements	128 319	92 919		58 151	62,58%	Financements Extérieurs	70 000	70 000		109 839	156,91%
PSET 2007-2008	2 000	600		460	76,64%	Interventio d'équipement	1 000	1 000		705	70,50%
PSET 2009-2013	6 000	2 000		724	36,18%	Privilèges Trésorerie	0	58 564		46 269	79,18%
PSET 2015-2017	10 000	5 000		3 938	78,76%						
PSET 2015-2022	110 319	85 319		51 000	62,15%						
TOTAL DES EMPLOIS	134 989	99 589		64 821	65,89%	TOTAL DES RESSOURCES	134 989	99 589		134 580	135,14%
FONDS DE ROULEMENT (FDR)						69 759					

Ci-après l'exécution de la section de fonctionnement (charges décaissables et produits encaissables) présentée sans le prélèvement sur la trésorerie autorisé par le Conseil d'Administration :

A - SECTION FONCTIONNEMENT													
CHARGES						PRODUITS							
GM	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juin 2020	Budget rectificatif Décembre 2020	Exécution	Tx Exec° Bud. Rectifié	GM	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juin 2020	Budget rectificatif Décembre 2020	Réalisation	Tx Réal° Bud. Rectifié
60	Achats	15 598	9 438	10 957	9 976	91,04%	70	Redevances aéronautiques et extra aéronautiques	218 616	102 954	105 413	108 642	103,06%
	Variation de stocks	0	0	0	0								
61	Transports	19 571	9 244	10 200	8 744	85,72%	71	Subvention d'exploitation	1 350	1 350	739	1 432	193,78%
62	Services extérieurs	21 554	15 135	16 000	14 362	89,76%	72	Travaux faits P/ entreprise P/elle-même	0			0	
63	Autres services extérieurs	14 372	4 836	5 200	4 802	92,35%							
64	Impôts et taxes	125	125	125	53	42,77%							
65	Autres charges	10 750	3 754	3 600	3 528	97,99%	75	Produits divers	0	0	0	511	
66	Charges du personnel	103 416	89 080	90 080	89 885	99,78%							
67	Frais financiers	10 425	8 000	8 000	7 310	91,38%	77	Revenus financiers et produits assimilés	4 333	4 333	4 333	4 742	109,44%
								<i>Imputation décaissable</i>			0	0	
Sous-total I (Charges décaissables)		195 811	139 612	144 162	138 660	96,18%	Sous-total I (Produits encaissables)		224 300	108 637	110 485	115 327	104,38%

Ci-après, l'exécution de la section d'investissement par sources de financement, suivant le Tableau des Autorisations d'Ordonnancement (TAO) :

TABLEAU DES AUTORISATIONS D'ORDONNANCEMENT (TAO) 2020											
EMPLOIS					RESSOURCES						
Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juin 2020	Budget rectificatif Décembre 2020	Exécution	Tx Exec° Bud. Rectifié	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juin 2020	Budget rectificatif Décembre 2020	Réalisation	Tx Réal° Bud. Rectifié
Remboursement d'emprunt	6 670	6 670		6 670	100,00%	Autofinancement	63 989	28 589		24 037	84,08%
Dépenses D'Equipements	128 319	92 919		58 151	62,58%	Financements Externes	70 000	70 000		40 080	57,26%
PSEI 2007-2008	2 000	600		460	76,64%	Subvention d'équipement	1 000	1 000		705	70,50%
PSEI 2009-2013	6 000	2 000		724	36,18%						
PSEI 2015-2017	10 000	5 000		3 938	78,76%						
PSEI 2015-2022	110 319	85 319		53 030	62,15%						
TOTAL DES EMPLOIS	134 989	99 589		64 821	65,09%	TOTAL DES RESSOURCES	134 989	99 589		64 821	65,09%

Exécution des dépenses, volet Fonctionnement

Par compte de grandes masses, l'exécution des dépenses de fonctionnement est présentée dans le tableau ci-dessous (en MFCFA) :

GM	Intitulé	Autorisation budgétaire	Engagement (Consommation AE)	Ordonnancement (Consommation AO)	Taux	Taux	Taux
					Consommation AO /	Consommation AE /	Consommation AO /
					Consommation AE	Budget Rectifié (BR)	Budget Rectifié (BR)
60	Achats	10 957	10 677	9 976	93,43%	97,44%	91,04%
61	transports	10 200	9 892	8 744	88,39%	96,98%	85,72%
62	Services Extérieurs	16 000	15 027	14 362	95,57%	93,92%	89,76%
63	Autres Services Extérieurs	5 200	5 061	4 802	94,89%	97,32%	92,35%
64	Impôts et taxes	125	53	53	100,00%	42,77%	42,77%
65 décaissable	Autres charges	3 600	3 532	3 528	99,89%	98,11%	98,00%
66	Charges du Personnel	90 080	89 947	89 885	99,93%	99,85%	99,78%
67	Frais Financier	8 000	7 760	7 310	94,21%	97,00%	91,38%
Sous-total (charges décaissables)		144 162	141 949	138 660	97,68%	98,46%	96,18%
65 non décaissable	Autres charges	33 000	33 000	33 000	100,00%	100,00%	100,00%
68	Dotations aux Amortissements	48 000	48 000	48 000	100,00%	100,00%	100,00%
69	Dotations aux Provisions	4 475	4 475	4 475	100,00%	100,00%	100,00%
Sous-total (charges non décaissables)		85 475	85 475	85 475	100,00%	100,00%	100,00%
TOTAL		229 637	227 424	224 135	98,55%	99,04%	97,60%

Les dépenses totalisent un montant de **224 135 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **97,60%** de l'autorisation budgétaire (**229 637 MFCFA**).

Elles se décomposent comme suit :

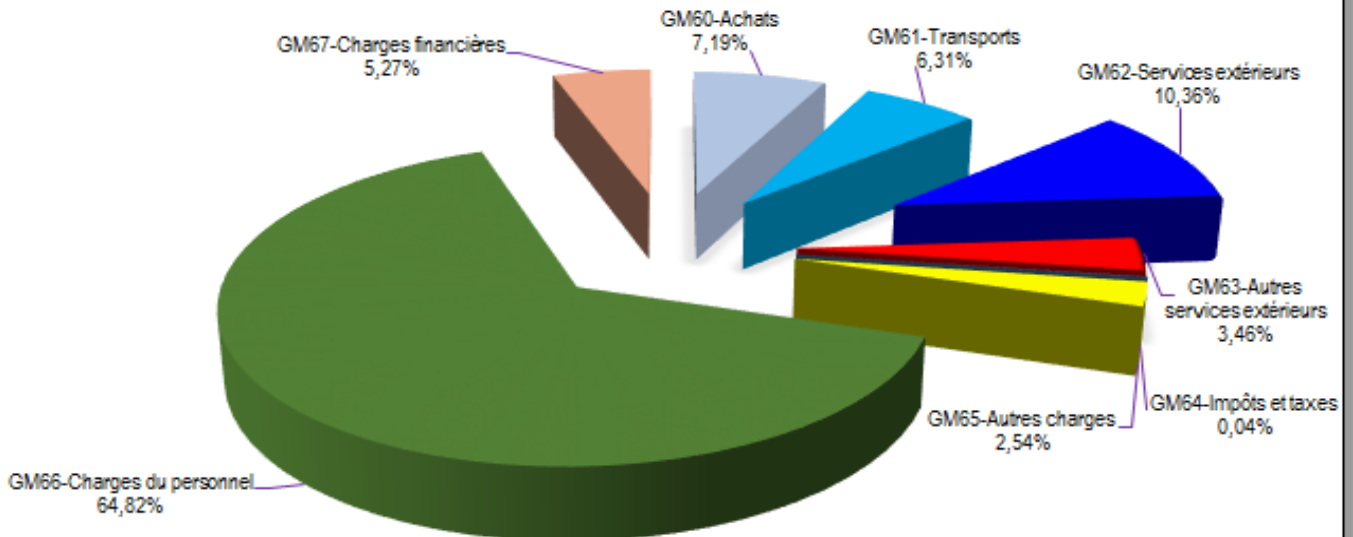
o **les charges décaissables** ont été engagées à l'échelle de l'Agence, pour un montant total de **141 949 MFCFA**, soit **98,46%** de l'enveloppe d'Autorisations d'Engagement (AE) rectifiée d'un montant de **144,162 Mrds FCFA** et les consommations d'Autorisations d'ordonnancement (AO) se sont élevées à **138 660 MFCFA**, soit **97,68%** des dépenses engagées (**141 949 MFCFA**) et **96,18%** des prévisions au titre des charges d'exploitation de **144 162 MFCFA** (décaissables). Dans ce contexte de COVID, les taux d'exécution satisfaisants des dépenses de fonctionnement s'expliquent notamment par :

- ▀ la révision des objectifs et plans de charges de tous les centres de synthèse (CS) pour faire face aux effets de la crise sanitaire ;
- ▀ la centralisation au CS 007 (Siège) des crédits de tous les CS et leur administration optimale ;
- ▀ les arbitrages induits par la nécessité de la régulation des crédits.

o **Les charges non décaissables** se chiffrent à un montant de **85 475 MFCFA**, correspondant au montant budgétisé (**85 475 MFCFA**), en attendant les chiffres définitifs qui seront communiqués par l'Agence Comptable.

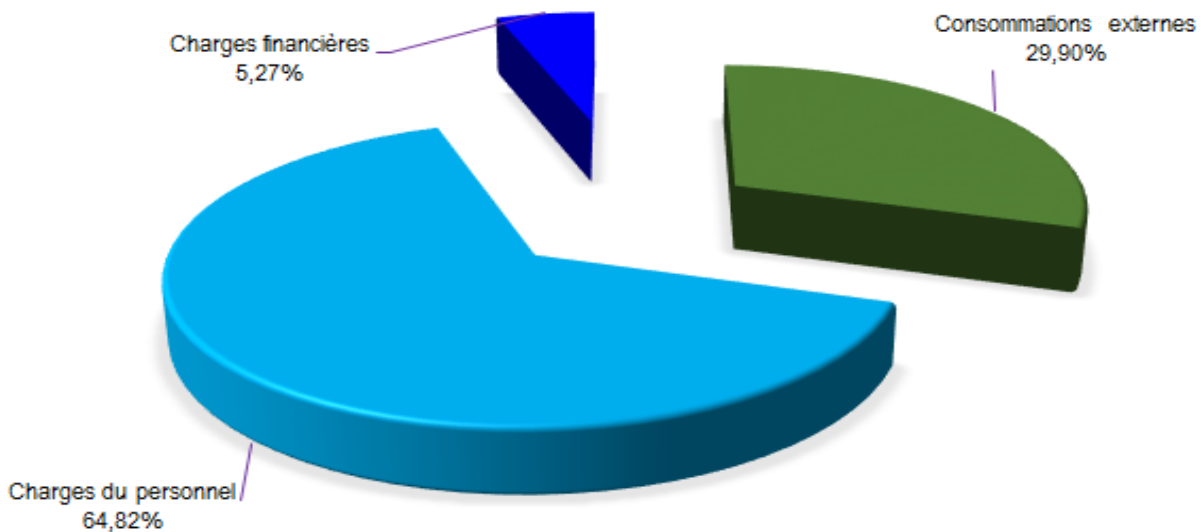
La répartition des dépenses par compte de grande masse (GM) est indiquée dans le graphique ci-après :

RÉPARTITION DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT PAR COMPTE DE GRANDE MASSE - EXERCICE 2020



La répartition des dépenses de fonctionnement (décaissables) entre les trois (3) principales composantes (consommations externes, charges du personnel et charges financières) est indiquée dans le graphique ci-après :

RÉPARTITION DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT - EXERCICE 2020

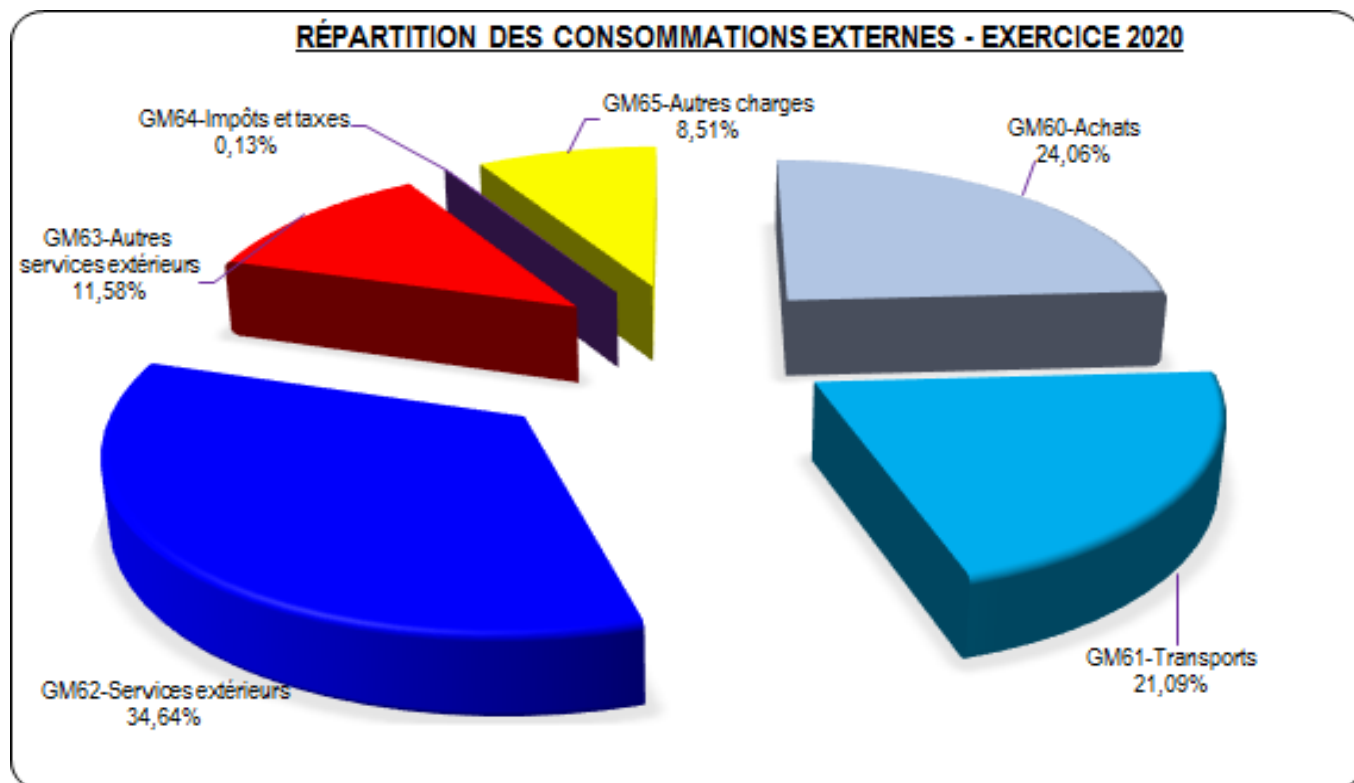


Il ressort de ce graphique que les charges du personnel représentent la part la plus importante des dépenses de fonctionnement (décaissables) avec un taux de **64,82%** contre **29,90%** pour les consommations externes et **5,27%** pour les charges financières. Ce constat du poids élevé des charges du personnel dans les charges d'exploitation est logique compte tenu d'une part, de la nature de la mission principale de l'Agence qui est d'assurer la sécurité de la navigation aérienne et, d'autre part, de la spécificité de notre espace (très grande superficie) et des composantes de notre activité (exercice de la chaîne complète de services : NA, AIM, MTO, MAINT, SLI, AGA). En outre, ce seuil reste inférieur à ceux d'autres ANSP (Air Navigation Service Provider) opérant dans le même domaine d'activités que l'ASECNA.

Consommations externes

Les consommations externes (décaissables), correspondant aux montants cumulés des comptes GM 60 à 65, ont été exécutées à hauteur de **41 465 MFCFA**, sur des prévisions de **46 082 MFCFA**, soit un taux d'exécution de 89,98% des prévisions rectificatives. Rapportées aux prévisions initiales (**81 970 MFCFA**), elles sont en nette régression de **49,41%** et de **36,54%** comparées à l'exécution de l'exercice 2019 (**65 345 MFCFA**).

Elles représentent **29,90%** des dépenses de fonctionnement (décaissables) et sa répartition par nature de dépenses par compte de grande masse (GM) se présente comme suit :



Ce graphique fait ressortir une prédominance des services extérieurs (**34,64%**), des achats (**24,06%**) et transports (**21,09%**) qui représentent à eux trois **79,78%** environ des consommations externes.

Charges du personnel

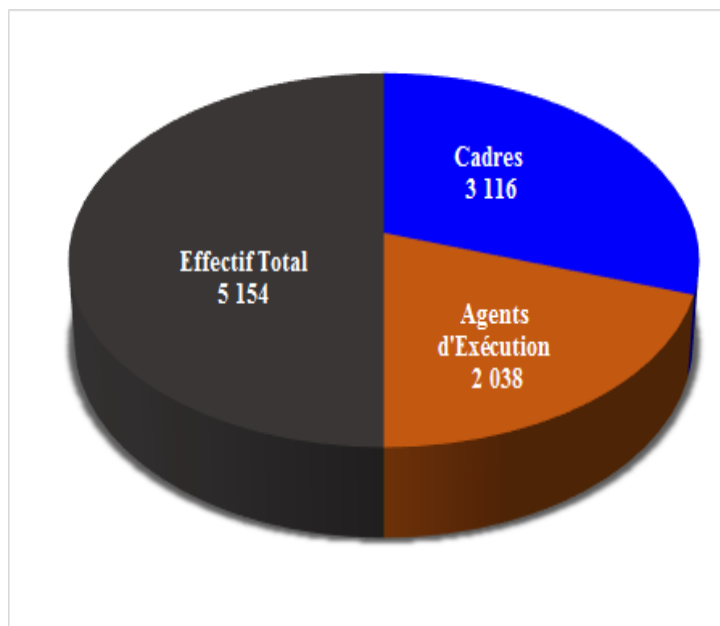
Au titre des charges de personnel, un budget initial a été voté pour un montant total de **103 416 MFCFA**, soit une évolution de **4,74%** par rapport aux prévisions de l'exercice 2019.

A l'issue de sa 144ème session, le Conseil d'Administration, dans le cadre des mesures de résilience, a adopté un budget rectificatif par sa Résolution n°2020 CA 144-5 dans le but de revoir les prévisions budgétaires de l'Agence face à la baisse drastique des recettes. C'est ainsi que les prévisions des charges du personnel au titre de l'exercice 2020 ont été revues à la baisse, pour se stabiliser à un montant de **89 080 MFCFA**.

A la fin de l'exercice 2020, compte tenu de l'application de la prime exceptionnelle relevant de l'exercice 2019 qui n'était pas déficitaire, le Conseil d'Administration, lors de sa 146ème session tenue le 09 décembre 2020 à Dakar (Sénégal), a adopté par Résolution n°2020 CA 146-14, un budget rectificatif a été adopté, portant le montant prévu au titre des charges de personnel à **90 080 MFCFA**, soit une augmentation d'un **1 000 MFCFA** par rapport au budget rectificatif de juin 2020 (**89 080 MFCFA**). Ce montant représente environ **62%** du montant total des charges décaissables prévues pour 2020.

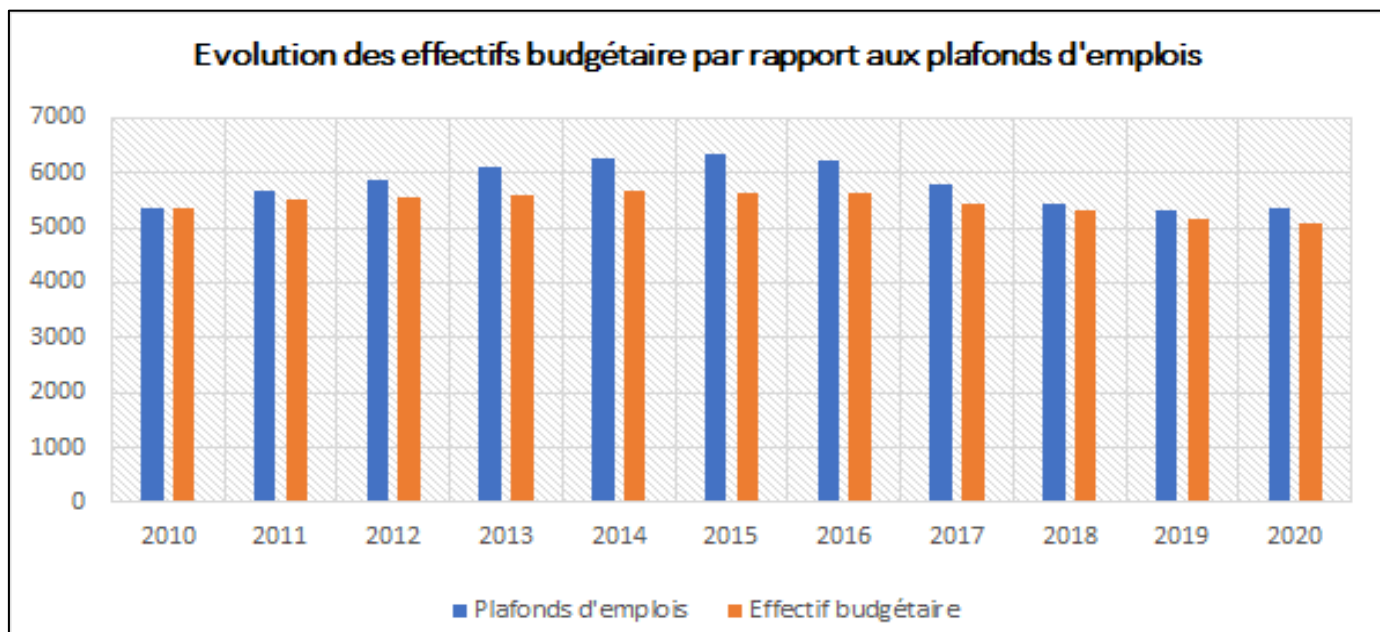
Effectif

L'effectif en place au 31 décembre 2020 est de **5 154**, soit un taux d'exécution de **96%** de l'effectif budgétaire 2020 plafonné à **5 362 agents**. Il se répartit entre cadres et agents d'exécution, suivant le graphique ci-après :



L'évolution sur la période de 2010 à 2020 des effectifs budgétaires par rapport aux plafonds d'emplois se présente comme suit :

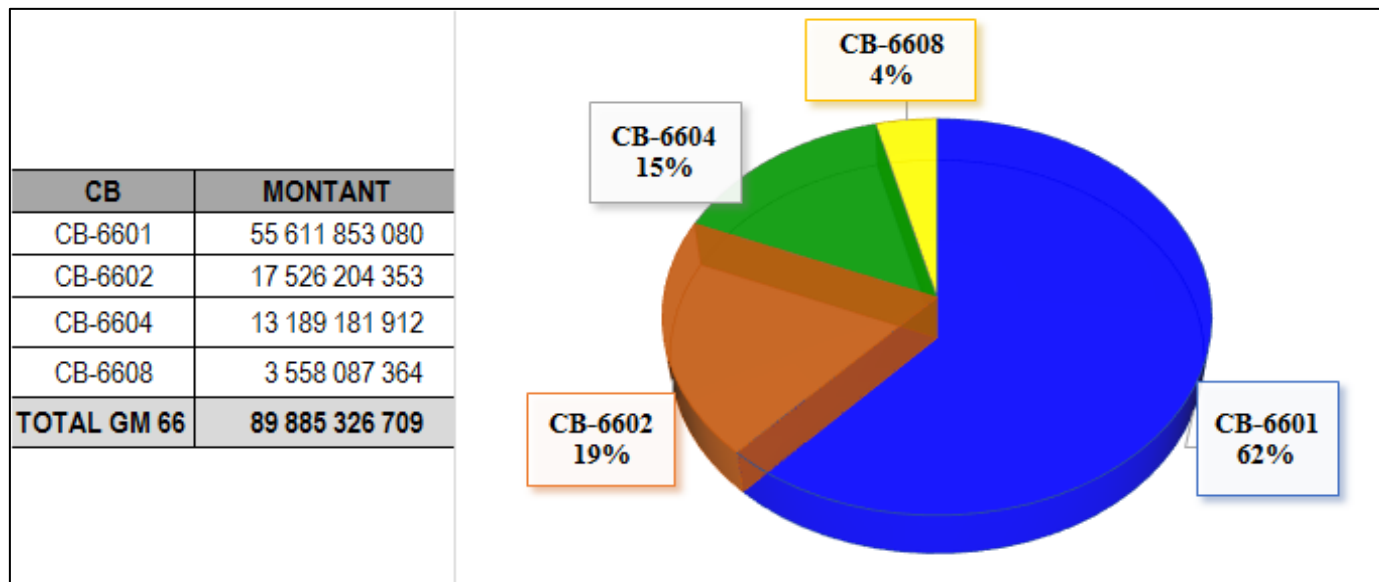
au 1er janvier	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cadres	2477	2743	3116	3172	3325	3331	3358	3271	3183	3155	3053
Exécutants	2893	2770	2446	2429	2353	2299	2281	2171	2118	2021	2021
TOTAL	5370	5513	5562	5601	5678	5630	5639	5442	5301	5176	5074
Plafonds d'emplois	5358	5658	5863	6087	6250	6332	6221	5805	5453	5334	5362



Masse salariale

Au titre de l'exercice 2020, les charges du personnel (GM 66) représentent **64,82%** des charges d'exploitation (décaissables) de **138 660 MFCFA**. Elles ont été exécutées pour un montant total de **89 885 MFCFA** pour des prévisions de **90 080 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **99,78%**, ce qui traduit une amélioration dans les prévisions, le suivi et le pilotage des charges de personnel. Par rapport aux prévisions initiales (**103 416 MFCFA**), ils sont en diminution de **13,08%** et en légère baisse de **3,43%** comparés à l'exécution de l'exercice 2019 (**93 080 MFCFA**).

La répartition de l'exécution par CB se présente comme suit :



De ce graphique, il ressort que la rémunération des Cadres représente à elle seule 62% de la masse salariale.

Frais financiers et charges assimilées

Ils ont été ordonnancés à hauteur de **7 310 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **91,38%** des prévisions (**8 000 MFCFA**).

Ce montant de **7 310 MFCFA** se décompose comme suit :

- ▮ **7 160 MFCFA** pour les **charges financières** imputées sur le **CB 6711** ;
- ▮ **150 MFCFA** pour les **pertes de changes** imputées sur le **CB 6760** (en attendant les chiffres réels de l'Agence Comptable).

S'agissant des charges financières, elles correspondent essentiellement aux montants des frais et commissions supportés au titre d'une part, des emprunts contractés auprès respectivement de la Banque Atlantique Côte d'Ivoire (BACI) d'un montant de **26 000 MFCFA**, objet de la convention signée le 24 novembre 2016, de l'Agence Française de Développement (AFD) d'un montant de **39 357 MFCFA**, objet de la convention CZZ 230801X du 21 janvier 2019 et d'Ecobank/AFRICA Finance Corporation (AFC) d'un montant cumulé de **100 000 MFCFA**, objet de la convention signée le 18 juin 2019 et, d'autre part, des sûretés des prêts objet de l'accord de garantie signé le 18 juin 2018 avec HSBC France, agent des sûretés du prêt AFD et l'acte de substitution signé le 29 octobre 2019 avec OCORIAN (UK) LIMITED, agent des sûretés des prêts Ecobank/AFC.

Exécution des dépenses, volet Investissement

Suivant le tableau des Autorisations d'Ordonnancement (TAO), les dépenses d'investissement totalisent **64 821 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **65,09%** des prévisions (**99 589 MFCFA**) et une augmentation de **25%** par rapport à l'exercice 2019 (**51 924 MFCFA**).

Plan	Source de financement	Budget rectifié (BR)	Exécution (Consommation AO)	Taux d'exécution (%)
Remboursement part en capital	Auto	6 670	6 670	100,00%
Dépenses d'équipement :	Multi	92 919	58 151	62,58%
PSEi 2007-2008	Auto	600	460	76,64%
PSE 2009-2013	Auto	2 000	724	36,18%
PSE 2015-2017	Auto	5 000	3 938	78,76%
PSE 2018-2022	Auto	14 319	12 244	85,51%
	AFD	20 000	11 068	55,34%
	ECOBANK	50 000	29 012	58,02%
	AFD/EGNOS	1 000	705	70,50%
TOTAL		99 589	64 821	65,09%

Les emplois se répartissent comme ci-après :

- ① **la part en capital des emprunts** remboursée en 2020 qui s'élève à **6 670 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **100%** de l'autorisation budgétaire ;
- ① **les dépenses d'équipements** qui totalisent un montant de **58 151 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **62,58%** de l'autorisation budgétaire (**92 919 MFCFA**). Comparée à l'exercice 2019 où les dépenses se sont élevées à **51 924 MFCFA**, l'exécution est en hausse de **0,25%**.

Leur évolution depuis l'année 2017 est synthétisée dans le tableau ci-dessous (en MFCFA) :

Dépenses d'investissement	Exécution 2017	Exécution 2018	Exécution 2019	Exercice 2020		
				Prévisions	Exécution	Taux d'exécution
Remboursements d'emprunt	7 041	5 962	6 307	6 670	6 670	100,00%
Dépenses d'équipement	33 424	28 982	45 617	92 919	58 151	62,58%
PSEI 2007-2008	1 819	1 420	294	600	460	76,64%
PSE 2009-2013	15 053	4 355	2 958	2 000	724	36,18%
PSE 2015-2017	16 552	17 147	8 506	5 000	3 938	78,76%
PSE 2018-2022	0	6 060	33 859	85 319	53 030	62,15%
Total général	40 465	34 944	51 924	99 589	64 821	65,09%
Total des dépenses investissement	+0,49	-0,14	+0,49		+0,25	

S'agissant des remboursements des emprunts :

Les premières échéances de remboursements des parts en capital n'interviendront respectivement qu'en mars 2022 sur la convention Ecobank/Africa Finance Corporation (AFC) signé le 18 juin 2019 tenant compte du différé de 2 ans pour compter de la date de mobilisation, et en mai 2023 sur la convention AFD, en raison du différé de 4 ans, pour compter de la date de signature de la convention le 19 janvier 2019. Aucun remboursement en capital n'a donc été opéré au titre de ces deux conventions en 2020.

La convention N°FP82716/1 signée le 24 novembre 2016 avec la Banque Atlantique Côte d'Ivoire (BACI) d'un montant de **26 000 MFCFA** et entièrement mobilisée le 15 décembre 2016, est la seule dette à moyen et long terme dont une partie de la part en capital a été remboursée en 2020.

La part en capital remboursée sur le budget d'investissement de 2020 s'élève à **6 670 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **100%** des prévisions au titre des remboursements des parts en capital sur emprunts. La situation est détaillée suivant le tableau ci-après :

Bailleurs	ECHEANCES				TOTAL
	15-mars	15-juin	15-sept	15-déc	
BACI - BANQUE ATLANTIQUE COTE D'IVOIRE	1 633 982 111	1 654 860 747	1 678 543 643	1 702 613 499	6 670 000 000
- Prêt n°BACI-24112016 du 24 novembre 2016					
Complément part en capital échéance du 15 décembre 2019 (REGUL)	364 311				364 311
Part en capital échéance du 15 mars 2020	1 633 617 800				1 633 617 800
Part en capital échéance du 15 juin 2020		1 654 860 747			1 654 860 747
Part en capital échéance du 15 septembre 2020			1 678 543 643		1 678 543 643
Part en capital échéance du 15 décembre 2020				1 702 613 499	1 702 613 499
TOTAL = CONVENTIONS EXISTANTES / SIGNEES	1 633 982 111	1 654 860 747	1 678 543 643	1 702 613 499	6 670 000 000

L'encours du prêt BACI au 31 décembre 2020 se chiffre à **7 060 MFCFA**, après le remboursement de la 16ème échéance sur les vingt (20) prévues.

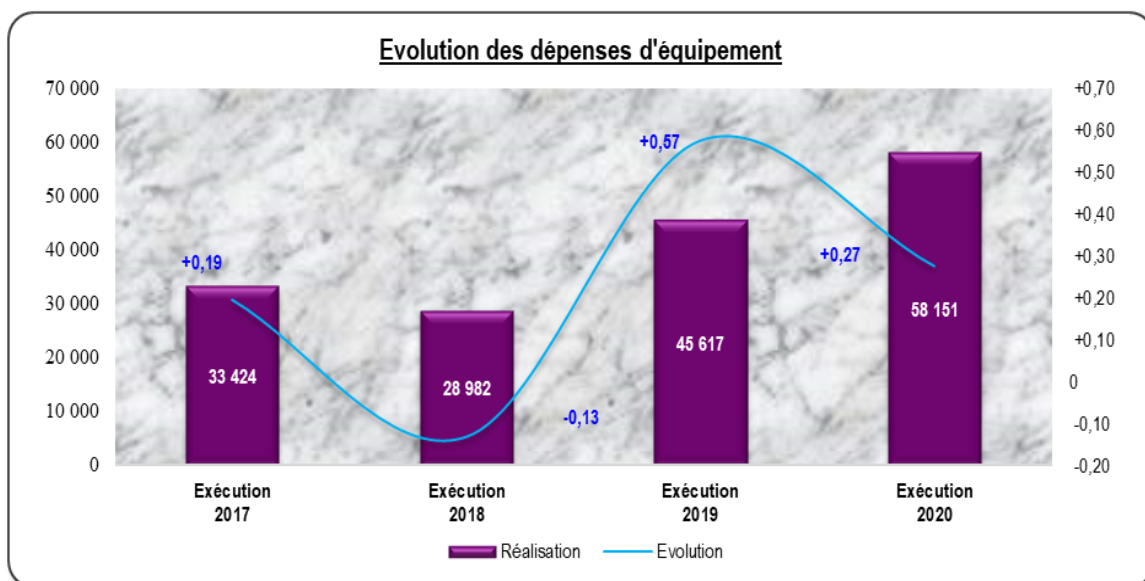
S'agissant des dépenses d'équipement :

Les dépenses d'équipement totalisent **58 151 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **62,58%** des prévisions.

Leur évolution depuis l'année 2017 est synthétisée dans le tableau ci-dessous (en MFCFA) :

PSE	Intitulé	Exécution 2017	Exécution 2018	Exécution 2019	Exercice 2020		Taux d'exécution
					Prévisions	Exécution	
2007-2008	Plan des Services et Equipements intérimaire	1 819	1 420	294	600	460	76,64%
2009-2013	Plan des Services et Equipements	15 053	4 355	2 958	2 000	724	36,18%
2015-2017	Plan des Services et Equipements	16 552	17 147	8 506	5 000	3 938	78,76%
2018-2022	Plan des Services et Equipements	0	6 060	33 859	85 319	53 030	62,15%
Total Consommation AO		33 424	28 982	45 617	92 919	58 151	62,58%
Total des recettes de fonctionnement		+0,19	-0,13	+0,57		+0,27	

Le graphique ci-dessous montre que les dépenses d'équipement en 2020 sont en hausse par rapport à l'exercice 2019 :



Les dépenses d'équipement enregistrent une hausse significative par rapport aux niveaux des exercices 2017 à 2019. Cela s'explique non seulement par la vitesse de croisière atteinte par l'exécution de certains projets du PSE 2018-2022 mais aussi par la réalisation d'un projet phare qui est celui de l'acquisition d'un nouvel aéronef.

Le tableau, ci-dessous, récapitule par domaine la synthèse de la consommation des Autorisations d'Engagement (AE) :

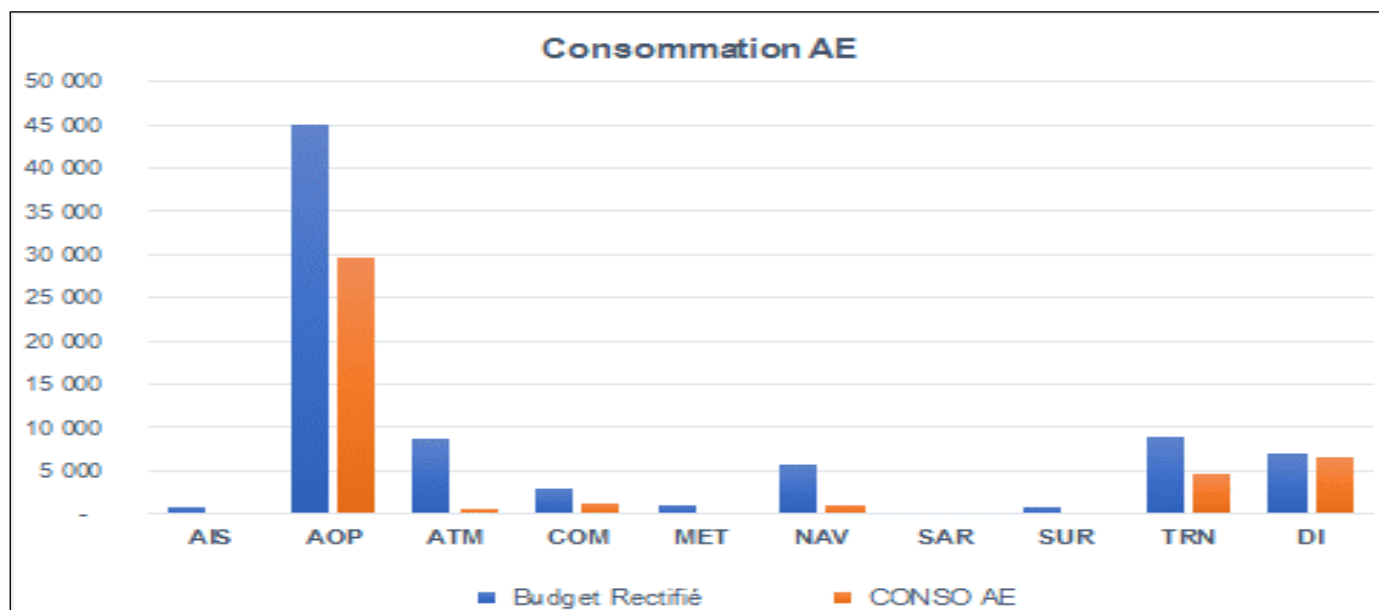
(en millions FCFA)

DOM	INTITULE	Budget Initial (BI)	Budget Rectifié	CONSO AE	TAUX CONSO AE/BR
AIS	Informations Aéronautiques	2 330	700	39	5,58%
AOP	Service d'Aérodrome	75 867	45 090	29 584	65,61%
ATM	Gestion du Trafic Aérien	10 100	8 780	670	7,63%
COM	Communication	9 790	2 900	1 309	45,15%
MET	Assistance Météorologique	1 760	1 000	11	1,08%
NAV	Navigation Aérienne	16 190	5 648	995	17,61%
SAR	Recherche et Sauvetage	350	-	-	
SUR	Surveillance	1 750	900	31	3,46%
TRN	Training (Formation)	24 490	8 850	4 573	51,67%
TOTAL PAR DOMAINE		142 627	73 868	37 211	50,38%

Les engagements de dépenses d'équipement ont atteint en 2020 un montant de **43 829 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **54,20%** de l'enveloppe budgétaire (**80 868 MFCFA**). Comparé à 2019 où le montant total engagé est de **113 543 MFCFA**, on note une baisse d'environ **61,40%**. Tous les domaines affichent un faible taux d'engagement à l'exception des domaines AOP et TRN qui enregistrent respectivement **65,61%** et **51,67%** d'engagement de l'enveloppe allouée.

Cette baisse des engagements de dépenses d'équipements s'explique par la réduction de la voilure décidée par la Direction Générale dans le cadre de la stratégie de résilience en vue d'atténuer les effets de la crise sanitaire de la COVID-19.

Le graphique ci-après montre la consommation des AE par domaine et par rapport aux enveloppes budgétaires :

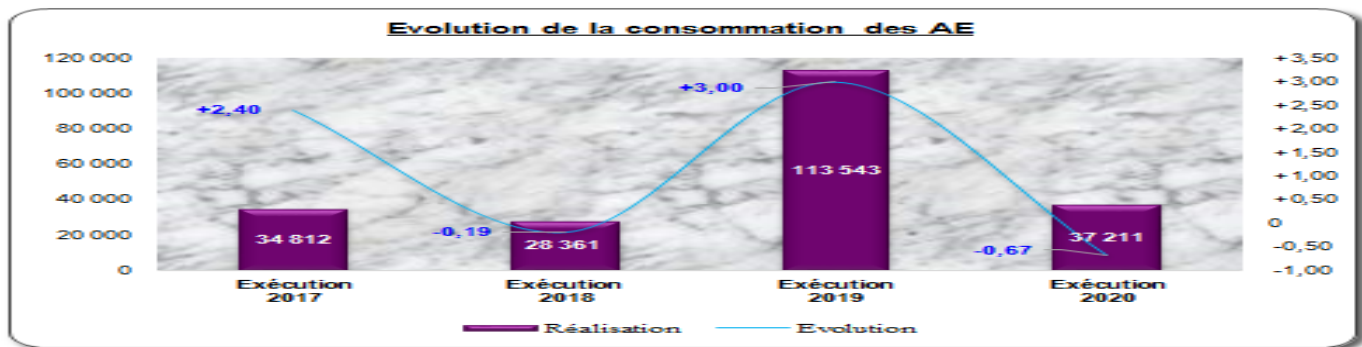


Les principaux marchés engagés durant l'exercice 2020 sont :

- ▮ travaux de construction de l'immeuble de la Représentation au Bénin (**4 661 MFCFA**) ;
- ▮ travaux de construction du nouveau bloc technique et de la tour de contrôle de Bissau (**3 301 MFCFA**) ;
- ▮ réhabilitation de la centrale électrique et remplacement des groupes électrogènes du Siège (**3 139 MFCFA**) ;
- ▮ travaux de construction des logements d'astreinte à Moroni (**2 999 MFCFA**) ;
- ▮ réhabilitation des aides lumineuses et extension de la centrale électrique de Cotonou (**2 210 MFCFA**) ;
- ▮ renouvellement d'un radar pédagogique à l'EAMAC (**1 969 MFCFA**) ;
- ▮ réhabilitation des aides visuelles et du balisage lumineux de piste de Malabo (**1 709 MFCFA**) ;
- ▮ réhabilitation des aides visuelles et du balisage lumineux de piste de Moroni (**1 278 MFCFA**) ;
- ▮ travaux de mise aux normes de la base SLI de Mopti (**1 176 MFCFA**).

De 2017 à 2020, le tableau et le graphique ci-après montrent l'évolution de la consommation des AE :
(en millions FCFA)

DOM	Intitulé	Exécution 2017	Exécution 2018	Exécution 2019	Exercice 2020		
					Prévisions	Exécution	Taux d'exécution
AIS	Informations Aéronautiques	0	0	2	700	39	5,58%
AOP	Service d'Aérodrome	20 385	15 651	51 389	45 090	29 584	65,61%
ATM	Gestion du Trafic Aérien	3 800	1 432	14 890	8 780	670	7,63%
COM	Communication	455	2 058	15 835	2 900	1 309	45,15%
MET	Assistance Météorologique	8 188	4 415	11 275	1 000	11	1,08%
NAV	Navigation Aérienne	624	691	18 024	5 648	995	17,61%
SAR	Recherche et Sauvetage	0	0	0	0	0	
SUR	Surveillance	560	3 167	1 414	900	31	3,46%
TRN	Training (Formation)	800	947	714	8 850	4 573	51,67%
Total Consommation AE		34 812	28 361	113 543	73 868	37 211	50,38%
Total		+2,40	-0,19	+3,00		-0,67	



Le tableau, ci-dessous, récapitule par PSE, la consommation des Autorisations d'Ordonnement (AO) :

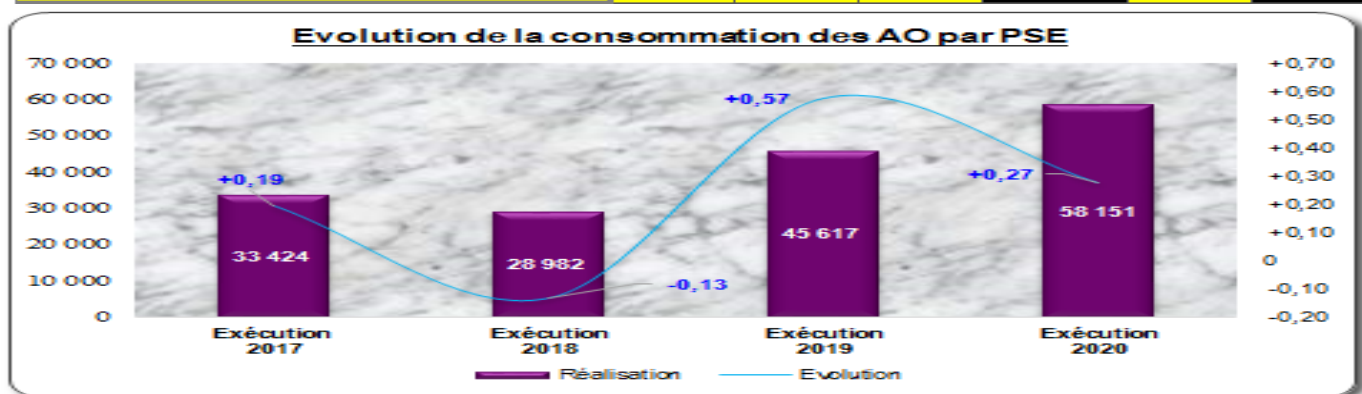
(en millions FCFA)

Plan	Source de financement	Budget rectifié (BR)	Exécution (Consommation AO)	Taux d'exécution (%)
Remboursement part en capital	Auto	6 670	6 670	100,00%
Dépenses d'équipement :	Multi	92 919	58 151	62,58%
PSEI 2007-2008	Auto	600	460	76,64%
PSE 2009-2013	Auto	2 000	724	36,18%
PSE 2015-2017	Auto	5 000	3 938	78,76%
PSE 2018-2022	Auto	14 319	12 244	85,51%
	AFD	20 000	11 068	55,34%
	ECOBANK	50 000	29 012	58,02%
	AFD/EGNOS	1 000	705	70,50%
TOTAL		99 589	64 821	65,09%

Les ordonnancements de dépenses d'équipement ont atteint en 2020 un montant de **58 151 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **62,58** des prévisions (**92 919 MFCFA**). Comparé à 2019 où le montant ordonnancé est de **45 617 MFCFA**, on note une augmentation de 28%, ce qui traduit la vitesse de croisière atteinte par la mise en œuvre en cours de certains projets importants du PSE 2018-2022.

De 2017 à 2020, le tableau et le graphique ci-après montrent l'évolution de la consommation des AO : (en millions FCFA)

PSE	Intitulé	Exécution 2017	Exécution 2018	Exécution 2019	Exercice 2020		
					Prévisions	Exécution 2020	Taux d'exécution
2007-2008	Plan des Services et Equipements intérimaire	1 819	1 420	294	600	460	76,64%
2009-2013	Plan des Services et Equipements	15 053	4 355	2 958	2 000	724	36,18%
2015-2017	Plan des Services et Equipements	16 552	17 147	8 506	5 000	3 938	78,76%
2018-2022	Plan des Services et Equipements	0	6 060	33 859	85 319	53 030	62,15%
Total Consommation AO		33 424	28 982	45 617	92 919	58 151	62,58%
Total des recettes de fonctionnement		+0,19	-0,13	+0,57		+0,27	



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

La situation détaillée des recettes est répertoriée dans le tableau ci-après :

CB	Intitulé	Budget initial 2020	Budget rectificatif Décembre 2020	Réalisation 2020	Taux de réalisation 2020	Réalisation 2019	Var. 2020/2019	Var 2020/Budget initial 2020
7060	Redevance Atterrissage	21 673 818 000	11 096 595 878	12 615 228 317	113,69%	21 506 244 292	-41,34%	-41,80%
7061	Redevance Balisage	7 563 210 000	3 538 522 797	3 984 872 730	112,61%	8 065 412 354	-50,59%	-47,31%
7062	Redevance Aides en route (Survol)	185 163 285 000	88 361 724 370	89 723 209 556	101,54%	181 418 161 503	-50,54%	-51,54%
7068	Redevance Prolongation ouverture	421 132 000	169 810 303	198 056 077	116,63%	396 957 965	-50,11%	-52,97%
706	Redevances aéronautiques	214 821 445 000	103 166 653 348	106 521 366 679	103,25%	211 386 776 114	-49,61%	-50,41%
7071	Produit de calibration	423 818 000	159 032 747	187 347 206	117,80%	299 874 906	-37,52%	-55,80%
7072	Produits des services rendus	1 912 424 000	1 433 908 940	1 342 531 763	93,63%	1 340 921 272	0,12%	-29,80%
7077	Revenus des Ecoles	1 224 898 000	467 483 031	408 899 233	87,47%	1 270 416 600	-67,81%	-66,62%
7078	Autres produits accessoires	233 713 000	186 125 640	181 837 400	97,70%	114 825 429	58,36%	-22,20%
707	Redevances extra aéronautiques	3 794 853 000	2 246 550 358	2 120 615 602	94,39%	3 026 038 208	-29,92%	-44,12%
Total aéronautiques et extra-aéronautiques		218 616 298 000	105 413 203 706	108 641 982 281	103,06%	214 412 814 322	-49,33%	-50,30%
7180	Subventions d'exploitation reçues	1 350 052 651	739 000 000	1 432 039 635	193,78%	738 885 237	93,81%	6,07%
71	Subventions d'exploitation	1 350 052 651	739 000 000	1 432 039 635	193,8%	738 885 237	93,81%	6,07%
Totaux produits d'exploitation		219 966 350 651	106 152 203 706	110 074 021 915	103,69%	215 151 699 559	-48,84%	-49,96%
7581	Profits pénalités sur marchés	-	-	-	-	118 690 700		
7582	Indemnités Assurances	-	-	532 029	-	473 308 530		
7589	Ecart d'arrondis (profits)	-	-	510 335 837	-	88 987 660	-673,49%	
7590	Reprises provisions dépréciations à court terme	35 500 000 000	34 000 000 000	34 000 000 000	-	6 896 396 640	393,01%	-4,23%
7591	Reprises charges provisionnées	-	-	-	-	-		
75	Profits divers	35 500 000 000	34 000 000 000	34 510 867 866	0,00%	7 399 408 210	366,40%	-2,79%
7740	Revenus des titres de placement	2 720 025 870	2 720 025 870	2 684 367 483	98,69%	2 496 959 412	7,51%	-1,31%
7760	Gain de change	1 613 253 500	1 613 253 500	1 613 253 500	100,00%	377 609 838	327,23%	0,00%
7771	Gain sur cession de titres de placements	-	-	248 440 489	-	-		
7780	Intérêts sur fonds propres	-	-	196 414 778	-	15 900 389	1135,28%	
77	Produits financiers	4 333 279 370	4 333 279 370	4 742 476 251	109,44%	2 890 469 639	64,07%	9,44%
7911	Reprise de provisions	-	-	-	-	1 134 362 276		
7970	Reprise de provisions	-	8 000 000 000	8 000 000 000	100,00%	1 637 164 712	388,65%	
79	Reprise de provisions	-	8 000 000 000	8 000 000 000	0,0%	2 771 526 988	188,65%	
82-84-86	Produits HAO	-	15 000 000 000	15 000 000 000	0,00%	8 909 659 793	68,36%	
82-84-86	Produits HAO	-	15 000 000 000	15 000 000 000	0,0%	8 909 659 793	68,36%	
Total général		259 799 630 021	167 485 483 076	172 327 366 032	102,89%	237 122 764 189	-27,33%	-33,67%

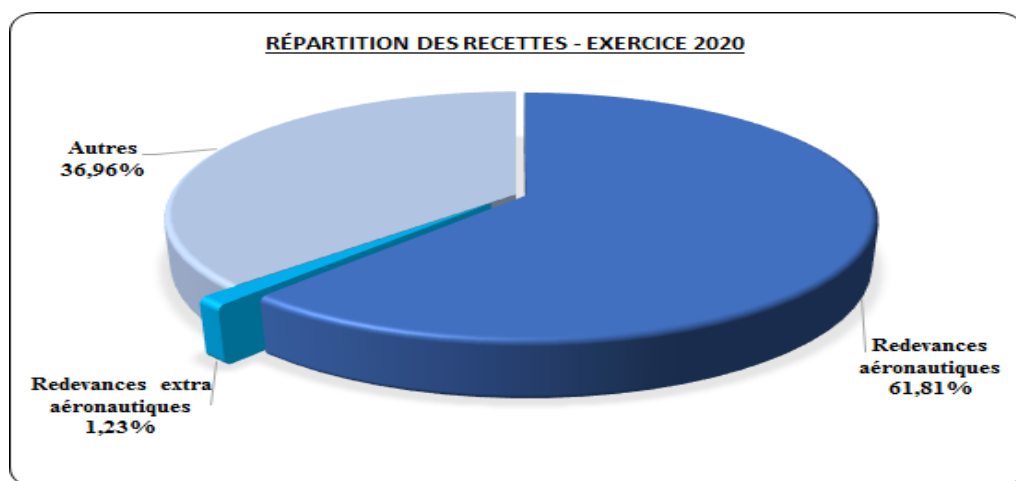
Au 31 décembre 2020, les recettes totalisent **172 327 MFCFA** (dont **1 718 MFCFA** de régularisations d'ordonnement de recettes au titre des exercices 2012 à 2019), soit un taux de réalisation de **102,89%** des prévisions rectificatives de décembre 2020 d'un montant de **167 485 MFCFA** (non compris le prélèvement sur la trésorerie et l'imputation aux comptes de charges calculées autorisés par le Conseil d'Administration qui ne sont pas des produits). Par rapport aux prévisions initiales (**259 800 MFCFA**), les réalisations de recettes sont en nette baisse de **-33,67%** et par rapport aux réalisations de 2019, elles régressent de **27,33%**, soit **66,33%** des prévisions initiales d'un montant de **259 800 MFCFA**.

Les produits d'exploitation (recettes aéronautiques et extra-aéronautiques) constituent la partie des recettes la plus impactée par la crise sanitaire. En effet, les produits d'exploitation, bien qu'ils aient été réalisés à hauteur de **108 642 MFCFA** (soit un taux de réalisation de **103,06%** par rapport aux prévisions de **105 413 MFCFA**), sont par rapport aux réalisations de 2019 (**214 413 MFCFA**) en régression de **49,33%** dont **49,61%** pour les redevances aéronautiques et **29,92%** pour les redevances extra-aéronautiques.

Dans ces recettes :

- ☀ Les **produits encaissables** s'élèvent à **115 327 MFCFA** pour des prévisions de **110 485 MFCFA**, soit un taux de réalisation de **104,38%**. De 2019 (**218 629 MFCFA**) à 2020 (**115 327 MFCFA**), les produits encaissables enregistrent une baisse importante de **47,23%**. Cette baisse est plus accentuée au niveau des produits d'exploitation (recettes aéronautiques et extra-aéronautiques) qui, bien qu'ils aient été réalisés à hauteur de **108 642 MFCFA** (soit un taux de réalisation de **103,06%** par rapport aux prévisions de **105 413 MFCFA**), sont par rapport aux réalisations de 2019 (**214 413 MFCFA**) en régression de **49,33%** dont **49,61%** pour les redevances aéronautiques et **29,92%** pour les redevances extra-aéronautiques.
- ☀ Les **produits non encaissables** se chiffrent à un montant de **57 000 MFCFA**, soit un taux de réalisation de **100%** des prévisions (**57 000 MFCFA**), en attendant les chiffres définitifs qui seront communiqués par l'Agence Comptable.

La répartition des recettes entre les trois (3) principales composantes (produits aéronautiques, produits extra-aéronautiques et autres produits) est indiquée dans le graphique ci-après :

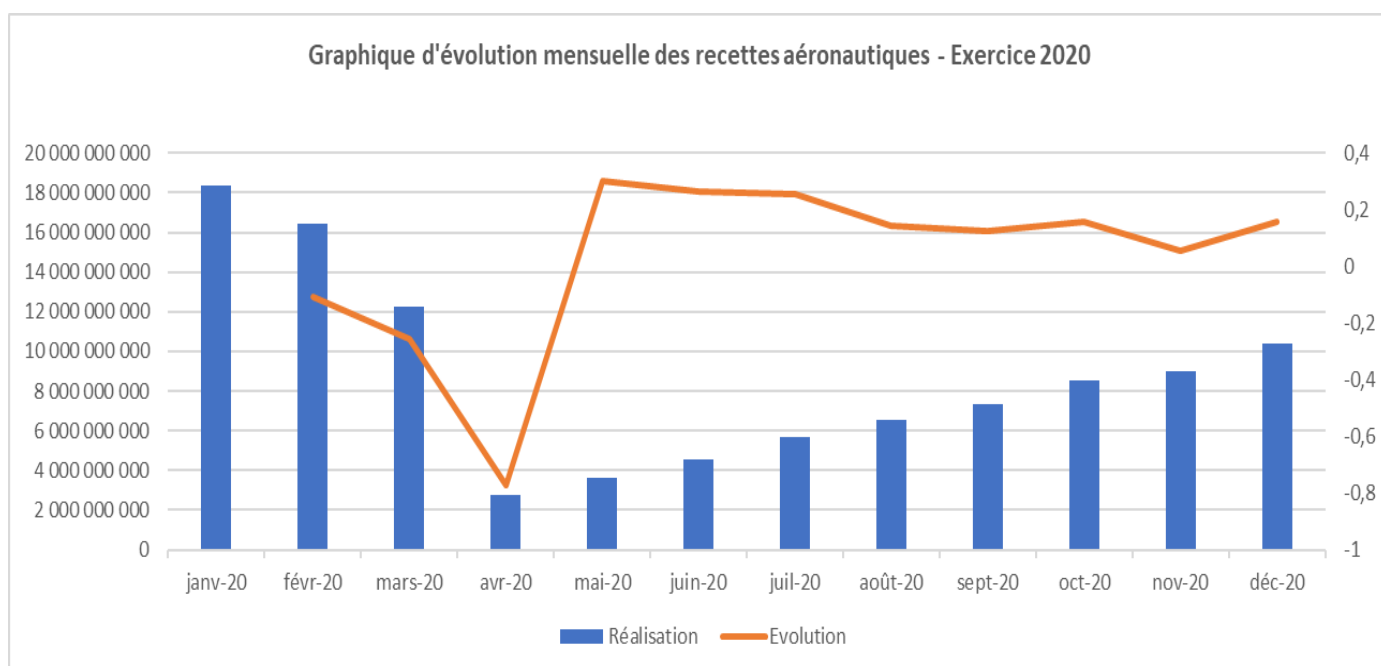


Il ressort de ce graphique que les redevances aéronautiques représentent la part la plus importante des recettes avec un taux de **61,81%** contre **1,23%** pour les redevances extra-aéronautiques et **36,96%** pour les autres types de produits. Ce constat est logique compte tenu de la mission principale de l'Agence qui est d'assurer la sécurité de la navigation aérienne en contrepartie des redevances aéronautiques perçues.

Produits aéronautiques

Les produits aéronautiques (GM706) représentent à eux seuls **61,81%** environ des recettes. Les redevances aéronautiques ont été réalisées à hauteur de **106 521 MFCFA** (dont **1 135 MFCFA** de régularisation d'ordonnancement de recettes au titre des exercices 2012 à 2019), pour des prévisions de **103 167 MFCFA**, soit un taux de réalisation de **103,25%** des prévisions rectificatives. Rapportées aux prévisions initiales (**214 821 MFCFA**), elles sont en nette régression de **50,41%** et de **49,61%** comparées aux réalisations de l'exercice 2019 (**211 387 MFCFA**).

Le tableau et le graphique ci-après illustrent l'évolution des recettes aéronautiques de l'Agence au cours de l'exercice 2020.



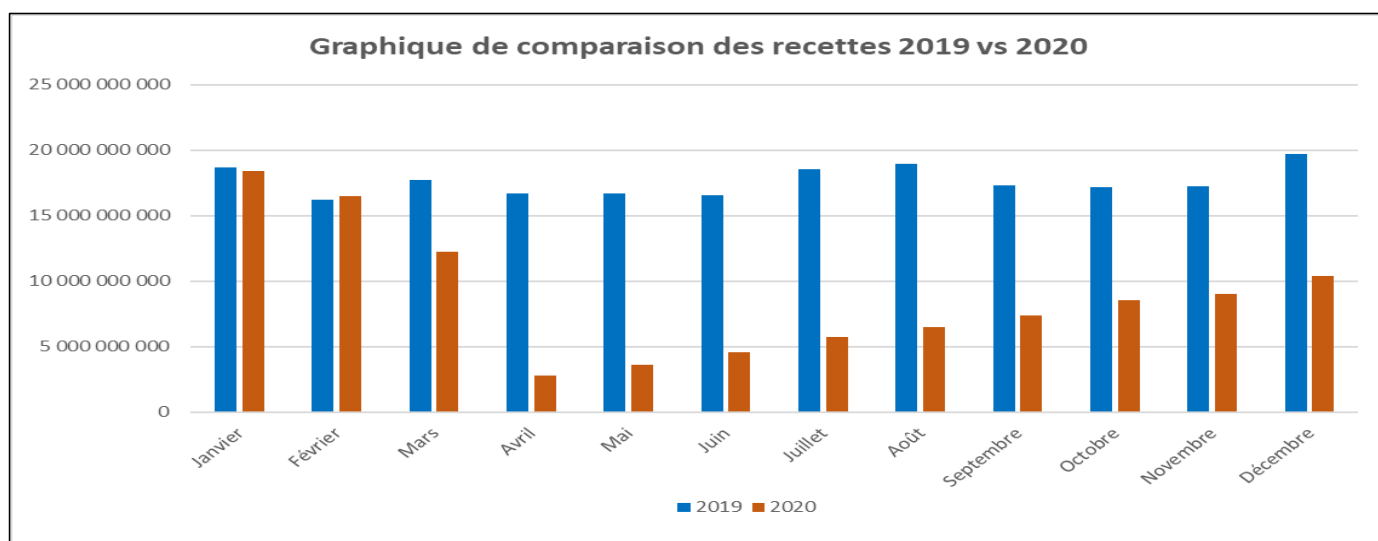
Le mois d'avril a connu une dégringolade des réalisations, avec un montant de **2 763 MFCFA** contre **12 223 MFCFA** en mars 2020 déjà touché par la baisse des réalisations et **16 453 MFCFA** en février.

Le trafic a repris timidement à partir du mois de mai 2020 avec une évolution très lente jusqu'en décembre 2020.

En effet, entre les mois de mai et juillet 2020, les réalisations ont connu une croissance qui a varié entre **25 et 30%**. Cette situation qui s'explique par l'organisation de vols de rapatriement par les pays occidentaux de leurs ressortissants surpris par la survenue de la crise sanitaire hors de leurs pays ou résidant à l'étranger et souhaitant retourner chez eux. Ce niveau de croissance a baissé entre les mois d'août et d'octobre avec des taux variant entre **12 et 16%** en raison de la fin des vols de rapatriement.

Le mois de novembre a enregistré la variation mensuelle de réalisation la plus basse depuis le mois de mai avec un taux de **5,61%**. Cette baisse du taux de variation est due à la seconde vague de la pandémie intervenue à partir de la fin du mois d'octobre. Une légère remontée du taux de croissance de l'ordre de **15,63%** a été enregistrée pour le mois de décembre, avec le début des opérations de vaccination en Europe et en Amérique, qui a fait renaître l'espoir.

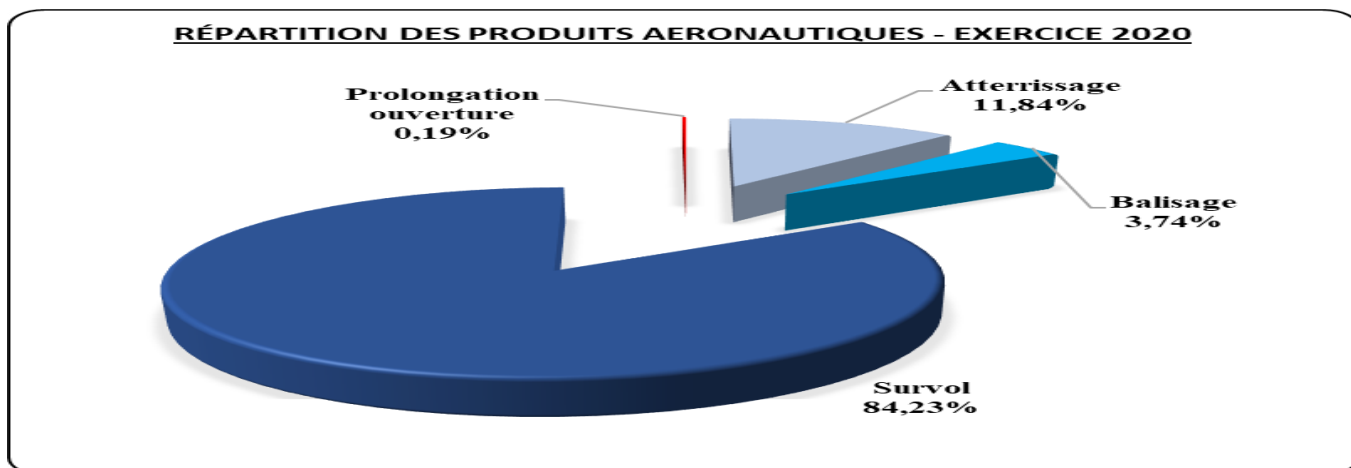
La comparaison des réalisations des exercices 2019 et 2020, illustrée par le tableau et le graphique ci-après, permettent de mieux appréhender la baisse des recettes engendrée par la survenue de la pandémie de la COVID-19 à partir de la mi-mars 2020.



A partir du mois de mars 2020, marquant le début de la pandémie de la COVID-19, les recettes 2020 sont en nette baisse par rapport à celle de 2019 aux mêmes périodes. Le mois de mars 2020 n'ayant connu qu'une dizaine de jours de crise, ses recettes ont régressé de **31,09%** par rapport à celles de mars 2019. Le mois d'avril 2020 a connu la baisse la plus marquée des réalisations de l'exercice 2020, avec un montant de **2 763 MFCFA**. Comparée à celle du mois d'avril 2019, elle est en forte régression de **83,44%**.

En comparant mois par mois les réalisations de l'exercice 2020 à celles de l'exercice 2019, la régression des recettes varie de manière décroissante à partir du mois d'avril 2020, partant de **83,44% à 47,33%** au mois de décembre 2020. Ce qui signifie que les réalisations de recettes n'ont cessé de croître à partir du mois d'avril jusqu'en décembre 2020, mais de façon très lente.

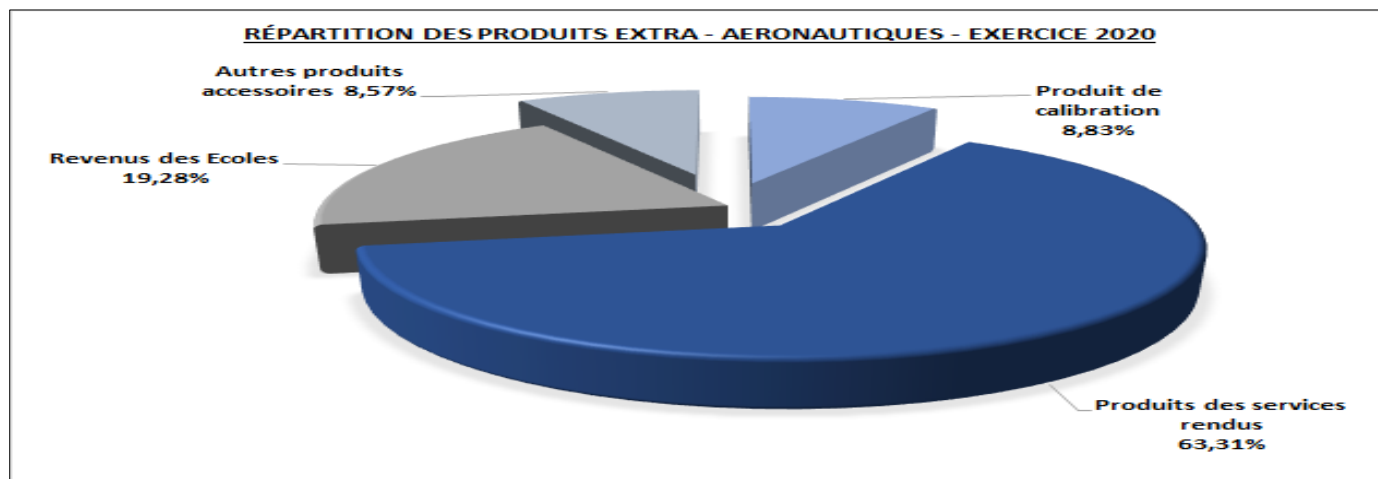
La répartition des produits aéronautiques entre les différentes redevances est représentée dans le graphique ci-après.



Produits extra-aéronautiques

Les redevances extra-aéronautiques (GM707) représentent **1,21%** environ des recettes. Elles ont été réalisées pour un montant total de **2 121 MFCFA** pour des prévisions de **2 247 MFCFA**, soit un taux de réalisation de **94,39%**. Par rapport aux prévisions initiales (**3 795 MFCFA**), elles sont en nette régression de **44,12%** et de **29,92%** comparées aux réalisations de l'exercice 2019 (**3 026 MFCFA**). Cette contre-performance s'explique essentiellement par les effets néfastes de la crise sanitaire (COVID-19).

La répartition des produits extra-aéronautiques entre les différentes redevances est présentée dans le graphique ci-après :



Ce graphique fait ressortir une prédominance des produits des services rendus (**63,31%**) et des revenus des écoles (**19,28%**) qui représentent à eux deux **82,59%** environ des produits extra-aéronautiques.

Autres postes budgétaires des recettes

Les autres produits sont constitués des subventions d'exploitation, des revenus financiers et produits assimilés, des reprises sur provisions et des produits Hors Activités Ordinaires (HAO).

☀ Les subventions d'exploitation

Les subventions d'exploitation sont obtenues dans le cadre du financement de l'étude EGNOS phase B du programme SBAS d'une part, et pour la réalisation de la mission du Contrôleur Financier, d'autre part. Elles sont réalisées à hauteur de **1 432 MFCFA**, soit un taux de réalisation de **193,78%**. Par rapport à l'exercice 2019, elles sont en hausse de **93,81%** (**1 432 MFCFA** en 2020 contre **739 MFCFA** en 2019). En comparant ces réalisations aux prévisions initiales, elles sont en hausse de **6,07%**.

☀ Les produits divers et produits financiers et assimilés

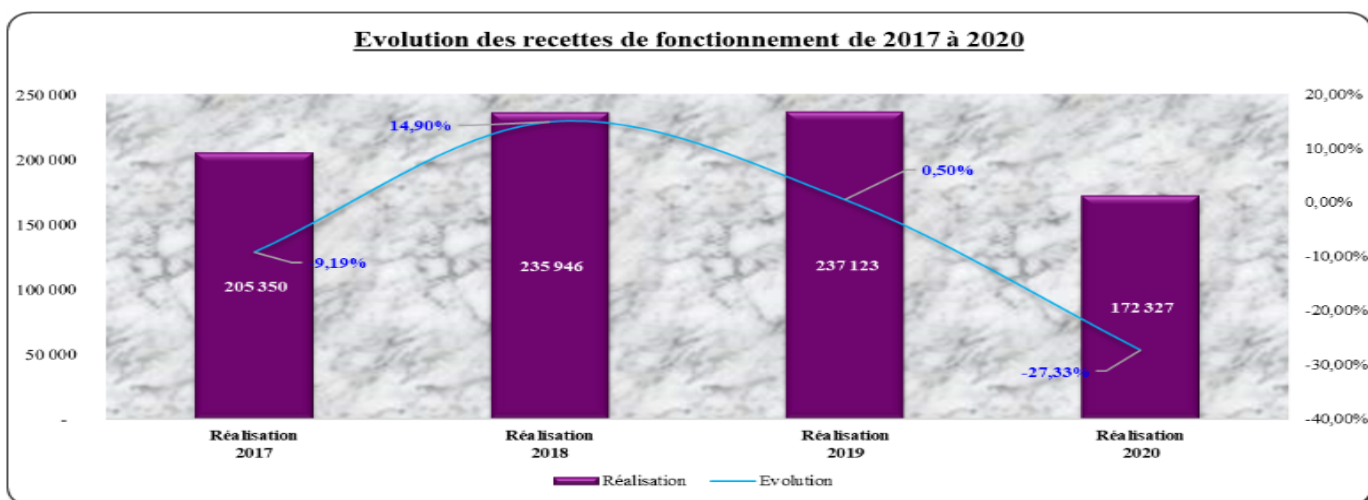
Les produits divers sont constitués essentiellement de l'estimation des reprises sur provisions (**34 511 MFCFA**), dans une moindre mesure de la régularisation de TVA exonérée dans le cadre du plan d'assainissement des comptes de 2012 à 2019 (**475 MFCFA**), des indemnités d'assurance reçues (**15 MFCFA**) et des ristournes sur l'achat de titres de transport (**8 MFCFA**).

Les produits financiers et assimilés quant à eux concernent la rémunération des DAT constitués auprès des différentes banques commerciales (**2 684 MFCFA**), les gains de change estimés à **1 613 MFCFA**, la cession de titres de placements Sonatel (**248 MFCFA**) et la rémunération des comptes courants (**196 MFCFA** dont **107 MFCFA** à titre de régularisation d'une facture de 2017 sur le DAT BACI).

Evolution des recettes de 2017 à 2020

La situation de la réalisation de recettes de 2017 à 2020 et de leur évolution est matérialisée dans le tableau et le graphe ci-après (en MFCFA) :

Compte GM	Produits	Réalisation 2017	Réalisation 2018	Réalisation 2019	Exercice 2020		
					Prévision	Réalisation 2020	Taux de réalisation
70	Redevances aéronautiques et extra aéronautiques	198 391	209 301	214 413	105 413	108 642	103,06%
71	Subventions d'exploitation	-	749	739	739	1 432	193,78%
72	Travaux faits P / entreprise P/elle-même	-	-	-	-	-	-
75	Produits divers	1 862	6 817	7 399	34 000	510	1,50%
77	Revenus financiers et produits assimilés	2 794	3 776	2 890	4 333	4 742	109,44%
78	Reprise de subventions/Transfert de charges financières	-	-	-	-	34 000	-
79	Reprise de provisions	960	1 754	2 772	8 000	8 000	100,00%
82-84-86	Produits HAO	1 343	13 549	8 910	15 000	15 000	100,00%
Total des recettes		205 350	235 946	237 123	167 485	172 326	97,19%
Evolution des recettes de 2017 à 2020		-1,00%	14,90%	0,50%		-27,33%	



De l'évolution des recettes de 2017 à 2020, on observe un léger fléchissement des recettes de fonctionnement en 2017 et une augmentation significative entre 2017 et 2018. Cette brusque et importante croissance est due à une reprise de provisions relative aux subventions d'investissements. Entre 2019 et 2020, on constate une brusque chute des recettes causée par les conséquences négatives de la pandémie de COVID-19 sur le trafic aérien.

Délai de facturation

En termes de délai moyen de facturation de survol, une amélioration significative a été enregistrée de 2016 à nos jours : 38 jours en 2016, 20 jours en 2017, 13 en 2018 et en 2019 et **10 jours de janvier à décembre 2020**. Ce délai moyen de facturation répond aux exigences des indicateurs de performance du Directeur Général (M+15 au plus).

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.



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

RESSOURCES HUMAINES

75

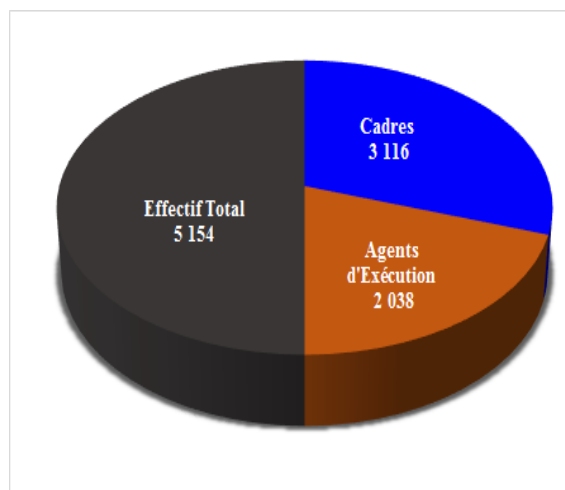




RESSOURCES HUMAINES

Effectif

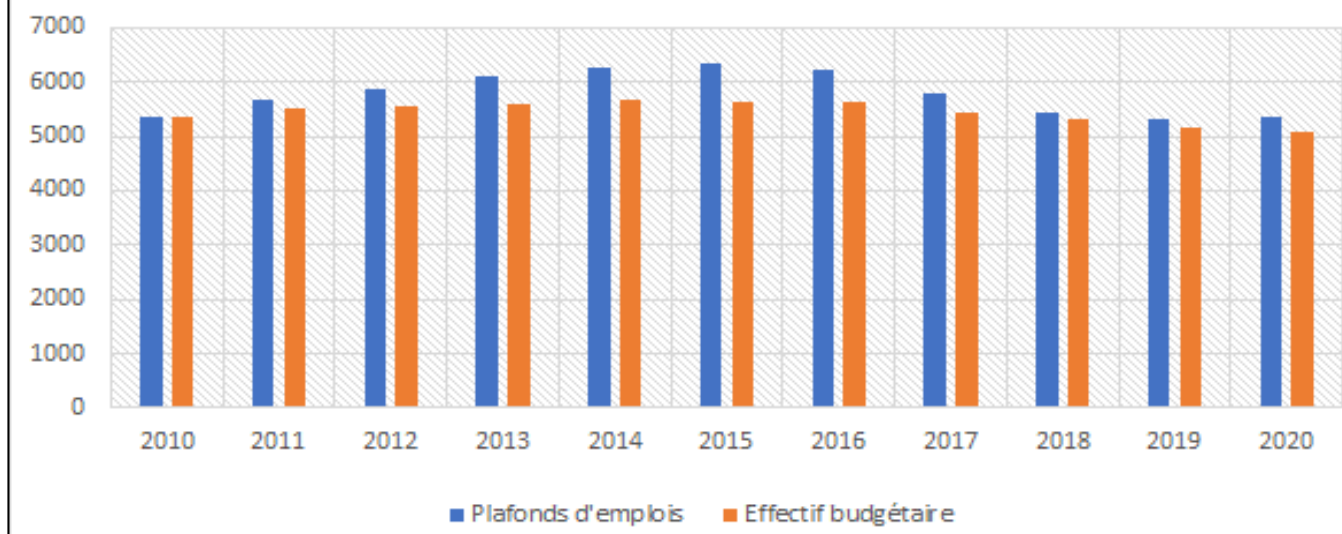
L'effectif en place au 31 décembre 2020 est de **5 154**, soit un taux d'exécution de **96%** de l'effectif budgétaire 2020 plafonné à **5 362 agents**. Il se répartit entre cadres et agents d'exécution, suivant le graphique ci-après :



L'évolution sur la période de 2010 à 2020 des effectifs budgétaires par rapport aux plafonds d'emplois se présente comme suit :

au 1er janvier	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cadres	2477	2743	3116	3172	3325	3331	3358	3271	3183	3155	3053
Exécutants	2893	2770	2446	2429	2353	2299	2281	2171	2118	2021	2021
TOTAL	5370	5513	5562	5601	5678	5630	5639	5442	5301	5176	5074
Plafonds d'emplois	5358	5658	5863	6087	6250	6332	6221	5805	5453	5334	5362

Evolution des effectifs budgétaire par rapport aux plafonds d'emplois



Exécution du Plan de formation

Le premier plan triennal de formation 2019-2021, élaboré et adopté par la résolution n° 2018 CA 139-8 du Conseil d'Administration, est évalué à vingt-sept milliards deux cent cinquante mille six cent cinquante-cinq mille sept cent trente-six (27.250.655.736) FCFA et repartit comme suit :

	Effectif 2019	Coût 2019 (FCFA)	Effectif 2020	Coût 2020 (FCFA)	Effectif 2021	Coût 2021 (FCFA)
Plan de formation pour mobilités	264	706 763 326	53	177 696 650	1	1 190 000
Plan de formation continue pour qualifications du personnel	216	2 487 558 900	1 191	4 506 244 800	1 053	6 064 057 179
Plan de formation continue pour autres formations	1 034	923 103 600	2 075	3 172 851 200	2 362	4 595 962 357
Plan de formation initiale après mobilité	191	1 280 643 275	272	1 869 495 594	234	1 465 088 856
Total Coût en FCFA	1 969	5 398 069 101	3 644	9 726 288 244	3 651	12 126 298 391

Les taux d'exécution des années 2019 et 2020 sont respectivement de 84,98% et 9,27%. Le faible taux d'exécution de 2020 est la conséquence des mesures prises pour lutter contre les effets néfastes de la pandémie de COVID-19.

En 2021, pour tenir compte des effets de la COVID-19, le budget de formation a été fortement réduit, passant de 12.126.298.391 XOF à 4.000.000.000 XOF avec un taux d'exécution estimé à 29,48% au 31 Mai 2021.

Réformes des programmes de formation des Ecoles ASECNA

Après la réforme des programmes de formation des contrôleurs adoptée par la résolution 2019-CA-140-3 du Conseil d'Administration, l'ASECNA s'est engagée dans la réforme des programmes des autres Cycles de formation de l'EAMAC et de l'ERSI couvrant notamment :

- ☀ Les formations initiales des ingénieurs, Techniciens Supérieurs et Techniciens en rehaussant le niveau d'entrée au cycle de Techniciens Supérieurs à Bac+2 au lieu du Bac et en modifiant les conditions d'accès et d'admission à ces différents cycles ;
- ☀ Les formations continues du personnel de maintenance des véhicules SLI.

Les syllabus élaborés et adoptés par la 29ème réunion du Conseil Scientifique, Pédagogique et de la Recherche (CSPR) puis par la 27ème réunion du Conseil de Perfectionnement (CP) tenues par visioconférence respectivement du 24 au 26 novembre 2020 et du 24 au 25 Février 2021. Les dossiers relatifs à ces réformes sont prévus d'être soumis à la 147ème Session du Conseil d'Administration.

Activités des écoles

Par la résolution CM 61-7 du 29 juillet 2019, le Comité des Ministres a demandé à l'Agence de faire des Etablissements de formation de véritables pôles africains de formations labélisées, orientés vers la prospection et des partenariats ouverts.

Pour matérialiser cette demande, les Ecoles ont été engagées dans un processus de certification comme organisme de formation. A la suite dudit processus, les Administrations d'Aviation Civile des pays abritant les Ecoles de l'Agence leur ont délivré des certifications.

Des protocoles d'accords et des conventions ont été signés entre les Ecoles et certains organismes de formations de navigation aérienne ainsi qu'avec certains Etats non-membres de l'ASECNA permettant d'assurer des formations de leur personnel.

Aussi, les programmes de formation des Ecoles sont labélisées TRAINAIR Plus. Reconnues sur le plan international, toutes les Ecoles de l'Agence réalisent, en plus des besoins propres à l'ASECNA,

des formations au profit du personnel des organismes, des Etats membres et des Etats non-membres.

ERNAM

L'ERNAM est chargée des formations continues dans le domaine tertiaire ainsi que dans le domaine AVSEC.

Elle est chargée depuis ces dernières années d'assurer des formations préparatoires de mise à niveau, en coopération avec les Ecoles, permettant aux ressortissants de la Mauritanie, de la Guinée-Bissau, de l'Union des Comores et de la Guinée Equatoriale d'accéder aux Cycles de formation de l'EAMAC.

L'ERNAM a obtenu en date du 19 avril 2021, l'agrément d'Organisme de Formation Agréé « OFA » délivré par l'ANACIM et couvrant la période allant du 19 avril 2021 au 30 avril 2024.

Souvent sollicitée par les Etats et divers Organismes pour réaliser des formations en sûreté et sécurité de l'aviation civile, l'ERNAM a signé des cadres suivants de coopération avec :

- 📄 L'OACI et la CAFAC : un Mémoire d'Entente (MOU) ;
- 📄 Le centre régional de formation à la sûreté de l'aviation civile de Tunis (AFSAC) : une Convention de coopération ;
- 📄 L'Agence de la Navigation Aérienne de la Guinée Conakry (ANA) : une Convention de coopération ;
- 📄 Incheon International Airport Corporation : une Convention de coopération ;
- 📄 La Namibian Civil Aviation Authority (NCAA) : un Accord de coopération.
- 📄 L'Agence de Supervision de Sûreté Aérienne en Afrique centrale (ASSA-AC) : une Convention de coopération en cours de finalisation.
- 📄 Au cours des années 2020 et 2021, les activités essentielles de formation de l'ERNAM se sont portées sur :
- 📄 La formation en cours préparatoires d'entrée à l'EAMAC aux cycles d'ingénieurs, des Techniciens supérieurs et des Techniciens en faveur de : 45 élèves dont 27 pour la Guinée Bissau (2 ingénieurs et 25 TS) et 18 pour la Guinée Equatoriale (8 ingénieurs et 10 TS) ;
- 📄 L'organisation des formations dans les domaines de sûreté et sécurité de l'aviation

civile au profit 89 participants des Etats membres de l'ASECNA : Centrafrique, Côte d'Ivoire, France, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Mali, Mauritanie, Sénégal, Tchad et non membres : Guinée Conakry, Namibie, Afrique du Sud, Cap-Vert, Sierra Leone et Nigeria ;

- 📌 L'élaboration du répertoire des formations au poste de travail des métiers administratifs, financiers et comptables ;
- 📌 L'organisation des tests de sélection d'accès aux cours préparatoires en Guinée Bissau, en Guinée Equatoriale et en Mauritanie, session de 2021.

ERSI

En mai 2019, l'ERSI a obtenu le Certificat d'Agrément d'Organisme de Formation délivré par la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA), valable jusqu'au mois de Mai 2021. Une inspection de la CCAA est en cours dans le cadre du renouvellement dudit certificat.

Depuis 2018, l'ERSI est membre du conseil exécutif de l'association des centres de formation en aviation civile des pays africains (AATO). Elle est aussi membre de l'Union des Gestionnaires d'Aéroport d'Afrique centrale et de l'Ouest (UGAACO) et du Conseil International des Aéroports (ACI).

Grâce à cette ouverture aux organismes et Etats non-membres de l'ASECNA, l'ERSI a accueilli entre 2019 et 2020, 310 apprenants issus de : Burundi, Gambie, Guinée Conakry, Nigeria, Ouganda, Aéroports du Sénégal, ESSO CHAD, CNPCIC, ENEO Cameroon S.A, ADAX Petroleum, Port Autonome de Kribi et KPDC.

Entre 2020 et 2021, l'ERSI a accompli les actions de formation suivantes :

- 📌 La formation initiale de deux promotions de 40 Pompiers d'Aérodrome en 2020 au profit des Etats membres et non-membres de l'ASECNA, deux autres promotions sont planifiées pour le second semestre de 2021 ;
- 📌 L'organisation des formations continues en rapport avec la sécurité incendie, les techniques d'inspection des services de sécurité incendie au profit de 264 participants des pays et organismes suivants : pays membres de ASECNA, Uganda Civil Aviation Authority (UCAA), Institut Regional Direct Services Management (IRDMS-Aviation), Cameroun et ENEO Cameroon

S.A, Kribi Power Development Company (KPDC), Aéroport international de Conakry GBESSIA, Port Autonome de Kribi ;

- 📌 L'organisation du concours d'entrée à l'ERSI, session de 2021.

EAMAC

En 2019, l'ANAC du NIGER, au nom des autres pays membres de l'ASECNA, a homologué l'EAMAC en tant qu'Organisme de Formation Aéronautique notamment pour la formation des Contrôleurs de la Circulation Aérienne. Le certificat d'agrément a été renouvelé en 2020 pour 2 ans, allant du 19 février 2020 au 18 février 2022.

En 2020, l'EAMAC a obtenu le statut de Full Member de TRAINAIR PLUS et le renouvellement de sa reconnaissance par l'OACI en tant que Centre d'Excellence de Formation (RTCE).

Par ailleurs, l'EAMAC est également reconnue par l'OMM comme Centre d'Excellence de Formation dans le domaine de la Météorologie.

Les activités de formation réalisées par l'EAMAC en 2020 et 2021 sont :

- 📌 La formation initiale des 306 élèves dont 91 CCAP au module « En Route », 72 élèves ingénieurs et 138 élèves techniciens supérieurs pour le compte des activités communautaires, activités aéronautiques nationales, Etats membres et autres organismes ;
- 📌 La formation initiale de 24 élèves à la Faculté des Sciences et Techniques de l'Université Abdou MOUMOUNI de Niamey à l'effet d'obtenir la passerelle BAC+2 leur permettant d'intégrer les nouveaux cycles reformés dont 18 élèves de la Guinée Bissau, 4 élèves de la Mauritanie et 2 agents des Comores ;
- 📌 L'organisation des formations continues au profit de 166 agents des pays membres de l'ASECNA et des ANAC dans le domaine de la navigation aérienne, de la météorologie, de l'électronique-informatique ;
- 📌 L'organisation du concours d'entrée à l'EAMAC, session de 2021.



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

SYSTEME DE MANAGEMENT INTEGRE (SMI)

80





SYSTEME DE MANAGEMENT INTEGRE

Pilotage du SMI

Il est organisé par la décision N°2021/000236/ASECNA/DGDD portant composition, attributions et fonctionnement des organes de pilotage et de suivi du SMI de l'Agence qui oriente les acteurs dans l'évaluation des performances du SMI au sein des structures et au niveau global de l'Agence, pour initier les actions d'amélioration qui conviennent.

Les structures du Siège réalisent les Comités de Coordination Interne (CCI) et transmettent leurs comptes rendus à la DSQ lors de la préparation de la RDC, tandis que les structures déconcentrées analysent les résultats des Groupe d'Actions et de Suivi (GAS) lors de leurs Revues de Direction Déconcentrées (RDD) avant de transmettre les rapports pour la préparation de la RDC.

Renouvellement de la certification ISO 9001

L'audit de certification ISO 9001 : 2015 conduit par le 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.

L'audit de suivi N°2 de la certification ISO 9001 : 2015 de l'Agence, le dernier pour le cycle 2018/2021, a été conduit du 04 au 21 février 2020 par Bureau Veritas Certification (BVC).

Un audit complémentaire avait été réalisé le 19 juin 2020 par téléconférence MS-TEAMS à cause des effets de la pandémie COVID-19, afin d'examiner les preuves produites par l'Agence pour la levée des non-conformités majeures constatés.

Le plan d'actions validé par BVC est en cours de mise en œuvre par les structures concernées, en tenant compte des effets du COVID-19.

Dans le cadre de la préparation de l'audit de renouvellement de la certification ISO 9001 : 2015 de l'Agence, la DSQ a effectué en septembre 2020 un retour d'expérience de tous les constats de l'audit de suivi N°2.

Ainsi, il a été fourni aux structures de l'Agence le rapport de non-conformité et un recueil des forces, faibles, et opportunités d'amélioration identifié par l'auditeur.

La capitalisation efficiente de ces constats d'audits et les leçons tirées permettront une préparation efficace de l'audit de renouvellement.

L'audit de renouvellement pourra se réaliser de façon à garantir une continuité de certification en conformité avec les dispositions applicables dans le contexte pandémique actuel.



Intégration des volets Sûreté, Cybersécurité, Environnement, SST et RSE

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.

Par ailleurs, le plan d'intégration 2018-2020 des volets environnement et santé & sécurité au travail dans le système de management intégré de l'Agence a été évalué. Les actions qui n'ont pas été mises en œuvre en 2020 à cause des restrictions dues au contexte de la pandémie sont reprogrammées dans le plan d'actions 2021 de la Direction Sécurité, Sûreté, Qualité et Environnement.

Les centres pilotes de Cotonou et Douala ont commencé la mise en œuvre des exigences des normes ISO 14001 et 45001 dans le fonctionnement du SMI de leurs centres opérationnels.

Une réunion en ligne a été organisée avec tous les Représentants et les Chargés Sécurité, Sûreté, Qualité et Environnement des structures déconcentrées pour un partage des bonnes pratiques enregistrées sur les sites pilotes.

Dans le cadre de la protection de l'environnement, l'ASECNA avec l'appui de l'OACI, a continué d'appuyer 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 d'implémentation dans les centres de Libreville et Ouagadougou.

En ce qui concerne l'intégration de la sécurité du système d'information dans le SMI de l'Agence, une mise à jour du manuel a été faite pour tenir compte des exigences de la norme ISO 27001. De même, la politique de la sécurité du système d'information PSSI de l'Agence élaborée en 2016 est en train d'être revue pour la rendre plus pertinente par rapport aux nouveaux enjeux de cybersécurité.

A moyen et long-termes, pour contribuer à l'atteinte des Objectifs du Développement Durable à l'horizon 2030, des activités sont en cours au niveau de l'Agence pour prendre en compte la Responsabilité Sociétale dans le management Qualité, Sécurité et Environnement (QSE). Le conseiller technique en charge de la RSE propose de déployer le plan de charges 2020 – 2024 validé par le Directeur Général et dont les actions seront mises en œuvre en coordination avec la Direction Sécurité, Sûreté, Qualité et Environnement, la Direction des Ressources Humaines et le Cabinet du Directeur Général (Communication).

Inspections & Audits Techniques

Les inspections et audits techniques permettent de vérifier la sincérité des informations opérationnelles remontées, d'éradiquer le laxisme dans l'application des procédures et règlements d'une part, de prévenir les pertes de repères et l'effacement progressif de la frontière entre ce qui

est permis et ce qui ne l'est pas d'autre part . A cet effet des inspections et audits techniques sont planifiés et mis en œuvre sur un cycle régulier de deux ans.

Ces inspections peuvent être déclenchées soit selon une planification périodique soit sur la base d'informations faisant ressortir des risques opérationnels.

Compte tenu de la situation liée au Covid-19, sur quatorze (14) inspections/audits programmés en 2020, seulement quatre (04) ont été réalisés à la date du 10/11/2020 et concernent : DGAAN Centrafrique et DGRP MALI au premier semestre, le Service SLI de la DNA et la DTI au second semestre.

S'agissant des audits de supervision réalisés par les Etats, trois audits des structures de l'ASECNA ont été enregistrés pour l'année 2020 :

- **1.** L'ANAC de la Mauritanie a réalisé une mission d'inspection/audit en février 2020, dans les domaines MAP, ELB et à l'ERNAM ; le plan d'actions est en cours de mise en œuvre.
- **2.** L'ANACIM du Sénégal a effectué au Siège, par téléconférence MS-TEAMS, une inspection/audit, ayant pour objet le point de l'état de mise en œuvre des actions correctrices issues de l'inspection/audit de 2019.
- **3.** L'ANAC de la Mauritanie a réalisé une mission d'inspection/audit en décembre 2020, dans les domaines AIM, MAP, PANS OPS et le contrôle en vol.

Par ailleurs, La CVS a réalisé au premier trimestre les audits des Représentations du Sénégal, de Guinée Bissau et de la Guinée Equatoriale. Après une suspension due à la COVID19, la CVS a repris ses audits à partir de septembre par le Siège, puis les Représentations du Gabon, des Comores et du Burkina Faso.

Gestion des risques

Suite à l'évolution du contexte de l'Agence, et tenant compte notamment de la pandémie COVID-19, l'inventaire des risques a été actualisé avec l'intégration des risques de contamination.

Par ailleurs, au cours de cette année 2020, la Direction Générale a élaboré une cartographie générale des risques au niveau global de l'Agence. Ainsi, les risques ont été identifiés , évalués et des actions face aux risques sont identifiées dans chaque domaine.

Un outil informatique a aussi été développé en interne pour faciliter la manipulation de cette

cartographie.

Concernant les changements, deux (2) études de sécurité ont été rajoutées dans la liste des études vérifiées à savoir :

- La mise en œuvre de la CTR/TMA d'Ollombo
- L'exploitation de la zone de vidange de carburant superposée au champ de tir de Boulankio située dans les 25Nm de l'aéroport de Brazzaville

Promotion 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

- **1.** Le suivi et l'évaluation du plan de communication
- **2.** Le suivi des stages et familiarisation
- **3.** 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.
- **4.** 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.
- **5.** 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 :

- **1.** Evaluation de la sécurité
- **2.** Traitement des événements sécurité
- **3.** Renforcement de capacité en Management de la sécurité
- **4.** Audit lignes directrice 19001
- **5.** Auditeur IRCA
- **6.** SST ISO 45001 v 2018



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

ANNEXES

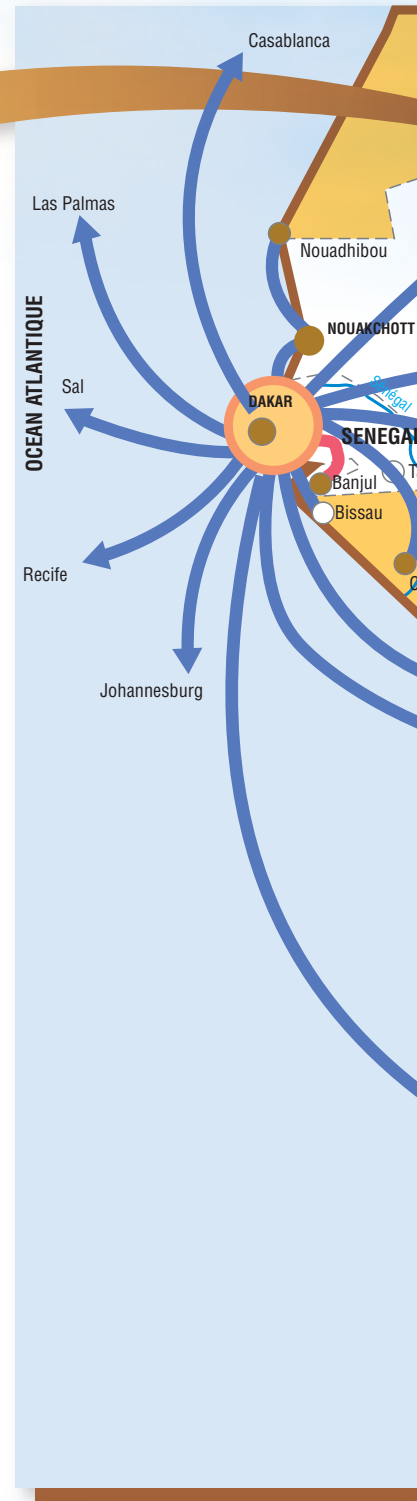
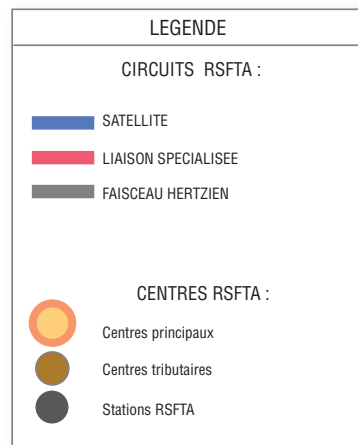
- ➔ Cartes télécom
- ➔ Organisation et moyens techniques
- ➔ Annexes financières

85





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







Statistiques des équipements par pays et par type d'équipement

PAIS	ILS	VOR	DME	NDB	L
BENIN	1	2	2	2	2
BURKINA	2	2	2	2	2
CAMEROUN	3	7	6	11	10
CENTRAFRICAINE	1	4	2	5	3
COTE D'IVOIRE	3	6	5	2	19
GABON	2	6	2	2	14
MADAGASCAR	2	10	2	15	17
MALI	1	3	1	5	7
MALITANIE	2	4	2	1	9
NIGER	1	4	2	0	7
SENEGAL	1	3	2	1	11
TOCHAD	1	3	1	4	2
Togo	2	2	2	1	4
GUINEE EQUATORIALE	0	1	1	1	1
TOTAL	25	60	20	51	121

ILS = Système d'atterrissage aux instruments
 VOR = Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence
 DME = Dispositif de mesure à distance
 NDB = Radiophare non directionnel
 L = LOCATOR = Radiobalise non directionnelle

LEGENDE

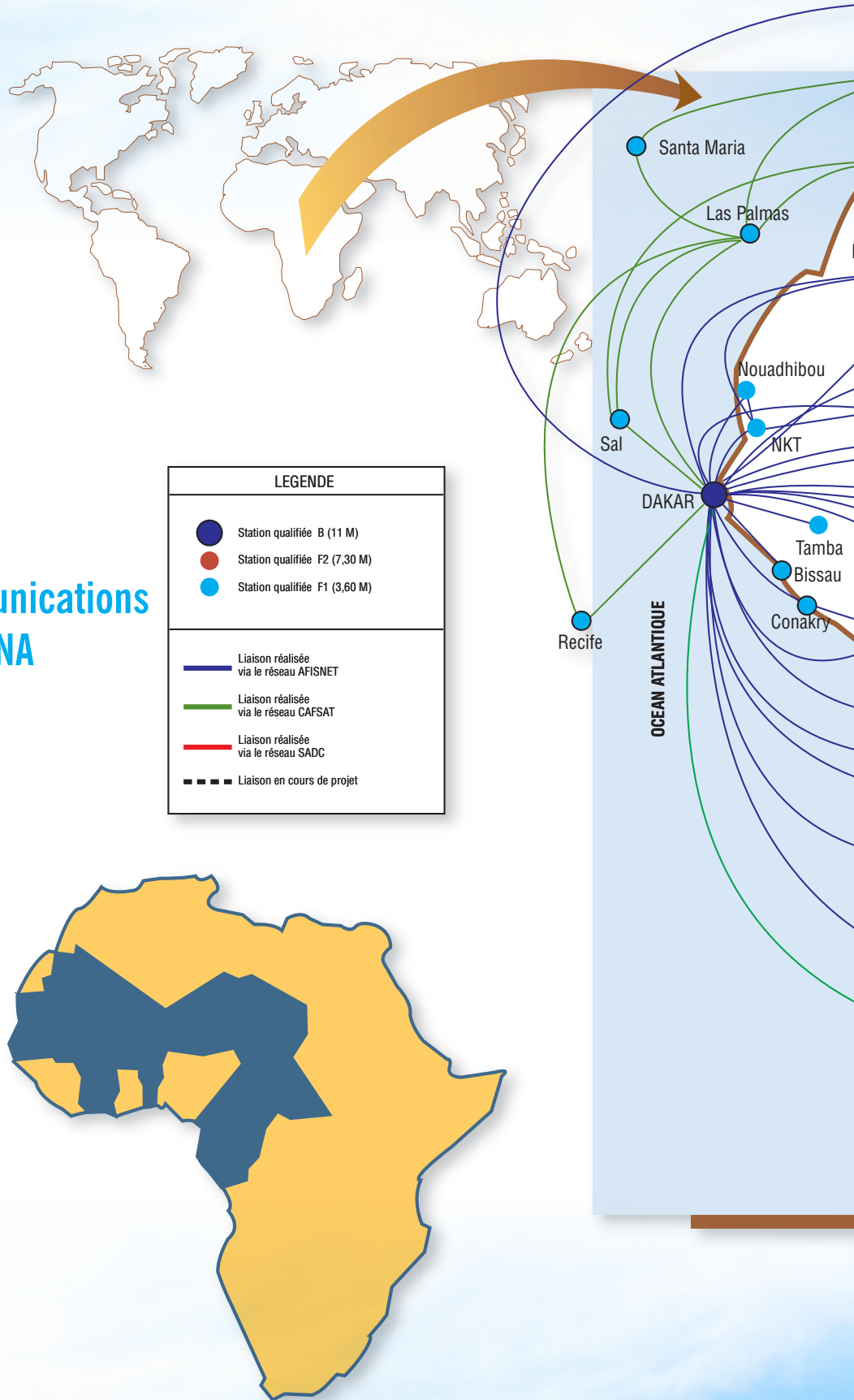
- VOR Radiophare omnidirectionnel VHF
- VOR DME (VOR associé à un dispositif de mesure de distance)
- NDB Radiophare HF
- Locator Radiobalise HF
- ILS Système d'atterrissage aux instruments

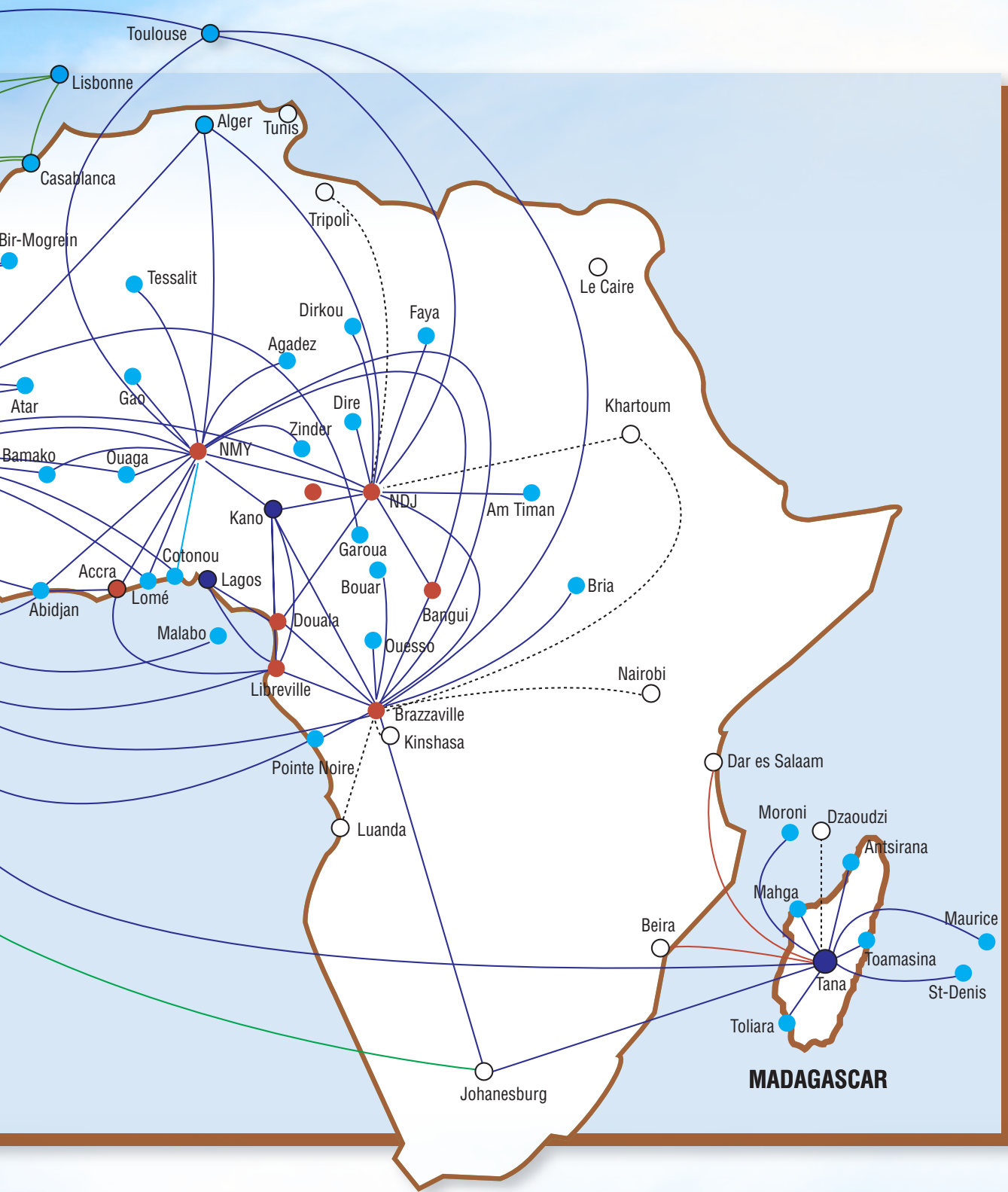




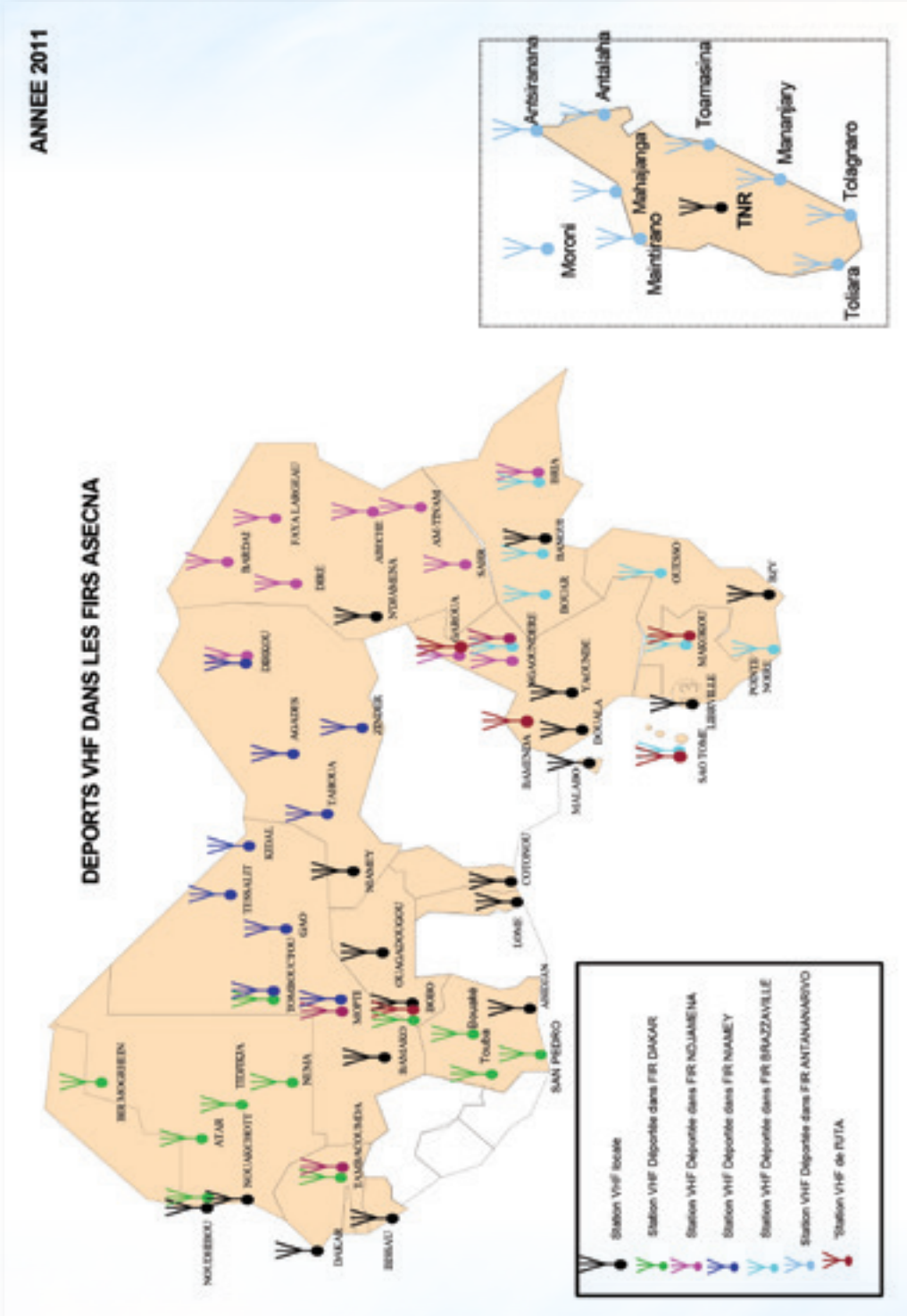
Réseau météorologique d'observation dans les Etats membres de l'ASECNA

Liaisons de télécommunications par satellite de l'ASECNA

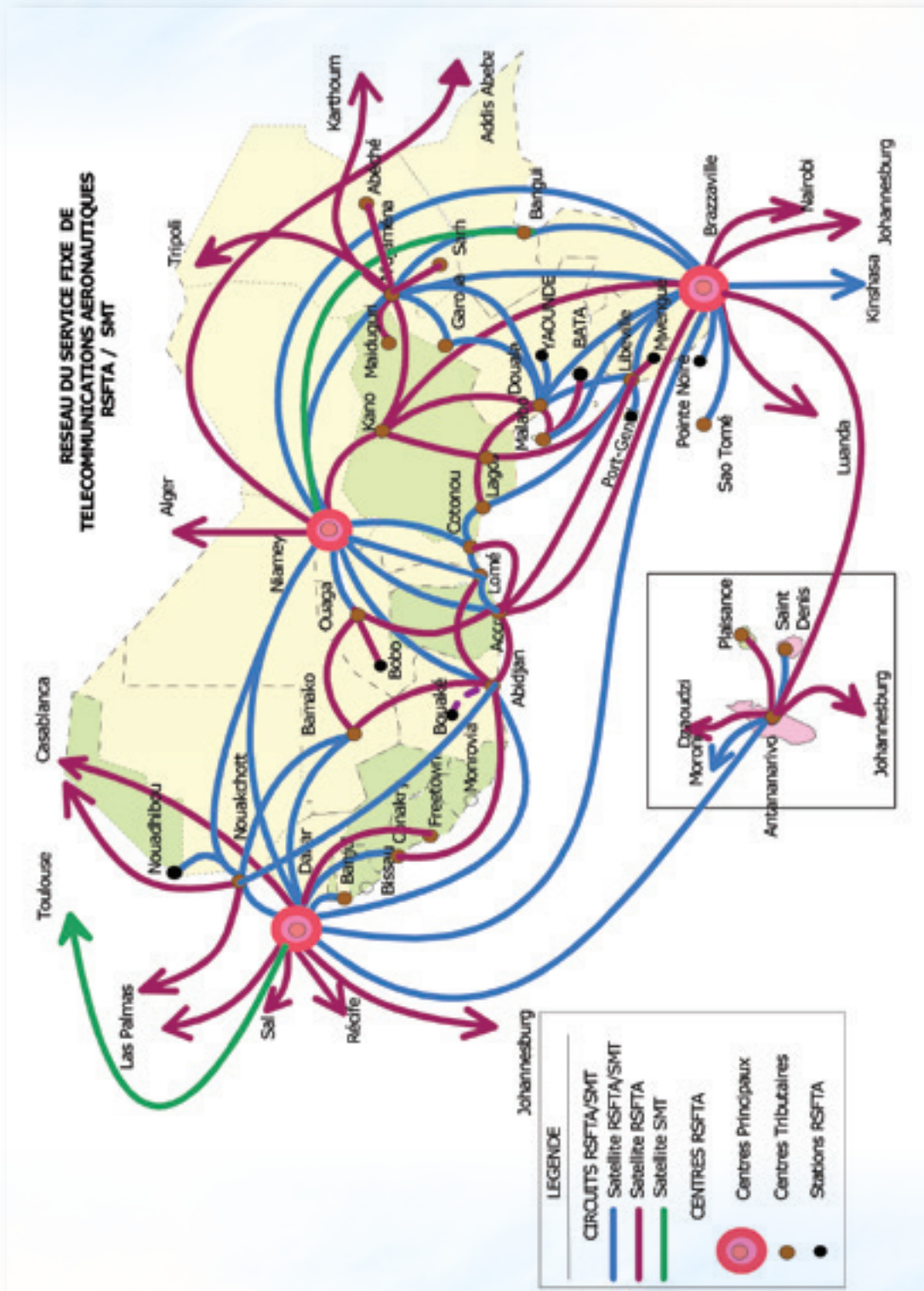




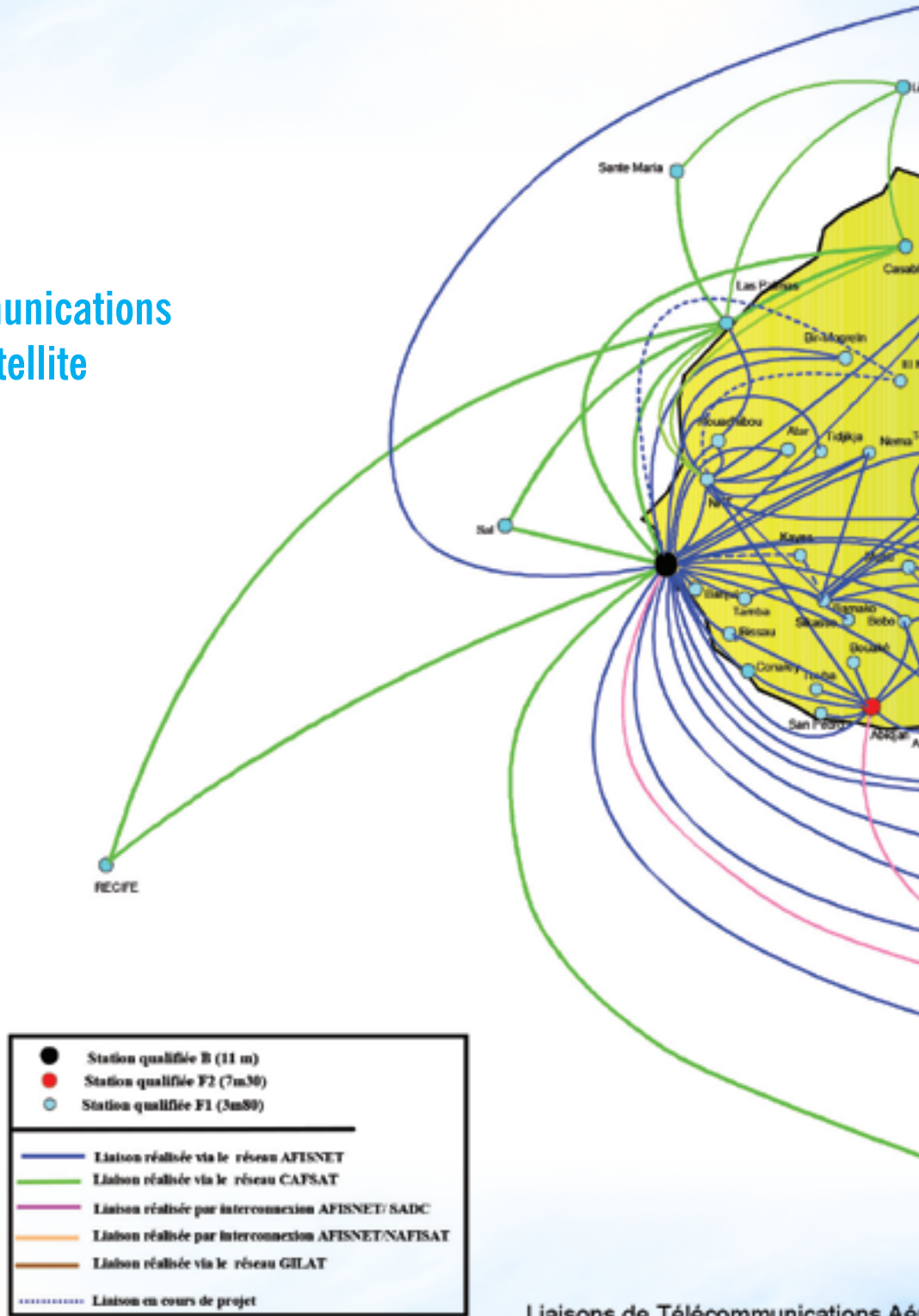
EXTENSION DE LA COUVERTURE VHF



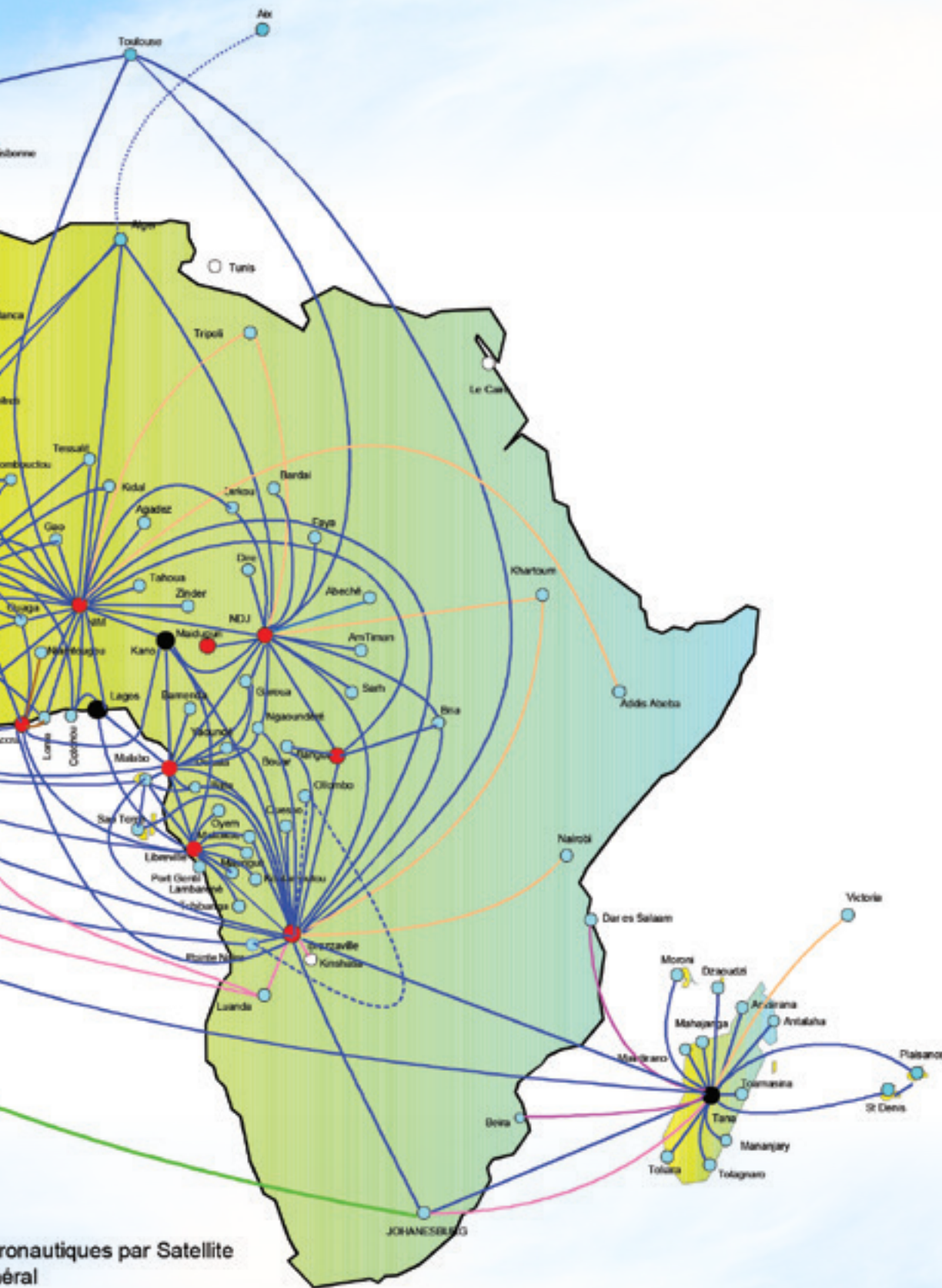
RESEAU DU SERVICE FIXE DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES

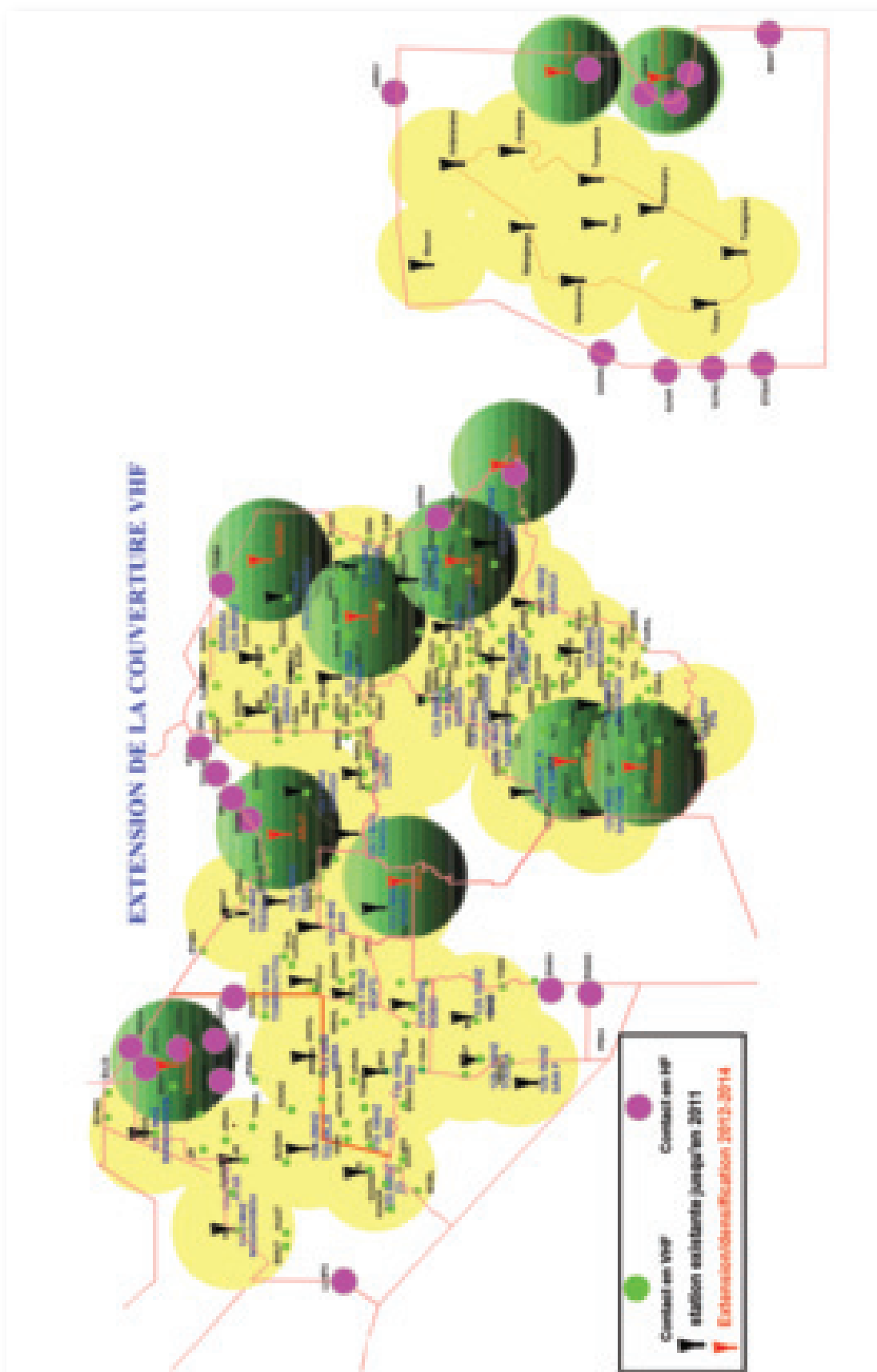


Liaisons de télécommunications aéronautiques par satellite synoptique général



Liaisons de Télécommunications Aéronautiques par Satellite Synoptique Général





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 Unité de redevance (valeur du point) :

Vol International = 102,06 Euros équivalant à (66 947 FCFA) au taux de change le 1.1.2011
 Vol Régional = 81,65 Euros (53 559 FCFA)
 Vol Domestique = 66,34 Euros (43 516 FCFA).

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

Règlement

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

Perception

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

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

Cette facture est libellée en Euros.

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

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

Niamey, Niamtougou, Nouadhibou, Nouakchott, Ouagadougou, Port Gentil, Toamasina.

Le paiement cash liquide n'est pas accepté.

Les réclamations éventuelles se rapportant à la facturation doivent être transmises au Service Recouvrement de la Paierie 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 2020 (en FCFA)

ACTIF	Notes	31/12/2020			Montants
		Montants Bruts	Amortissements Dépréciations	Montants Nets	nets 31/12/2019
Charges immobilisées		0	0	0	0
Frais de recherche et de développement		904 772 678	898 141 048	6 631 629	120 102 172
Brevets, licences, logiciels		11 779 850 405	11 088 904 379	690 946 025	839 102 695
Immobilisations incorporelles en cours		6 712 099 282	0	6 712 099 282	5 270 354 772
FRAIS ET VALEURS INCORP IMMIBILISES	1	19 396 722 364	11 987 045 427	7 409 676 937	6 229 559 639
Terrains		7 386 314	0	7 386 314	7 386 314
Bâtiments		110 667 595 236	48 310 331 061	62 357 264 174	64 564 070 427
Matériel et outillage		393 372 361 988	273 449 445 065	119 922 916 922	129 972 007 055
Mobilier et matériel de bureau		44 964 542 923	32 815 606 060	12 148 936 864	13 677 006 625
Agencements, aménagements, installations		86 390 124 669	59 277 384 549	27 112 740 120	28 899 587 009
Matériel de transport et aérien		41 342 528 989	23 295 931 802	18 046 597 187	3 866 259 212
Immobilisations corporelles en cours		82 945 561 555	0	82 945 561 555	74 890 483 770
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	2	759 690 101 674	437 148 698 538	322 541 403 137	315 876 800 413
Prêts et autres créances non commerciales		9 595 857 444	0	9 595 857 444	12 725 861 995
Dépôts et cautionnements		393 154 786	279 320 295	113 834 491	113 927 390
Titres de participation		5 000 000 000	1 054 922 548	3 945 077 452	3 931 819 636
Fonds en nantissement		22 323 285 667	0	22 323 285 667	11 827 973 667
Avances et acomptes sur immobilisations		30 002 399 915	34 871 458	29 967 528 457	23 396 328 187
IMMOBILISATIONS FINANCIERES	3	67 314 697 811	1 369 114 301	65 945 583 510	51 995 910 875
ACTIF IMMOBILISE		846 401 521 850	450 504 858 266	395 896 663 584	374 102 270 927
Valeurs d'exploitation	4	6 415 846 449	2 644 796 276	3 771 050 173	3 917 533 682
Fournisseurs avances et acomptes	5	327 495 092	0	327 495 092	324 225 476
Clients et comptes rattachés	6	163 890 380 095	127 531 286 299	36 359 093 797	48 753 482 594
Avances au personnel	7	1 625 614 379	1 057 302 952	568 311 427	350 487 749
Créances sur les Etats		0	0	0	0
Débiteurs divers		16 503 101 905	5 377 299 848	11 125 802 057	7 351 434 992
Comptes de régularisation actif		15 889 465	15 889 465	0	0
Opérations à régulariser		4 956 640 991	4 956 640 991	0	0
ACTIF D'EXPLOITATION		193 734 968 377	141 583 215 831	52 151 752 546	60 697 164 493
Valeurs mobilières de placement		56 686 546 258	0	56 686 546 258	68 459 420 642
Effets à recevoir		0	0	0	0
Chèques à encaisser		0	0	0	0
Banques, Trésor, CCP		88 397 446 643	0	88 397 446 643	51 542 044 081
Caisse		39 198 438	0	39 198 438	30 353 816
Régies d'avances		35 868 238	35 868 239	0	40 991 053
TRESORERIE DISPONIBLE	8	145 159 059 576	35 868 239	145 123 191 338	120 072 809 591
VALEURS REALISABLES ET DISPONIBLES		338 894 027 953	141 619 084 069	197 274 943 884	180 769 974 084
Ecart de conversion actif		0	0		
TOTAL ACTIF		1 185 295 549 803	592 123 942 335	593 171 607 467	554 872 245 011

ETATS FINANCIERS

BILAN COMPARE AU 31 DECEMBRE 2019 (en FCFA)

PASSIF	Notes	Montants nets 31/12/2020	Montants nets 31/12/2019
Réserves		70 246 618 578	70 246 618 578
Report à nouveau		282 243 858 384	244 283 015 598
Résultat de l'exercice		-55 249 295 924	37 960 842 786
SITUATION NETTE	9	297 241 181 039	352 490 476 962
Subventions d'équipement	10	79 636 475 312	88 277 875 215
Comptes de liaison avec les articles 2		0	0
CAPITAUX PROPRES		376 877 656 351	440 768 352 177
Provisions pour risques et charges	11	38 782 644 388	41 653 479 775
Emprunts et dettes financières	12	117 373 696 007	14 050 619 277
CAPITAUX PERMANENTS		533 033 996 745	496 472 451 229
Fournisseurs et comptes rattachés	13	25 629 266 436	25 722 623 183
Clients et comptes rattachés créditeurs		732 253 119	734 161 491
Dettes fiscales	14	1 094 488 916	1 285 179 350
Dettes sociales		10 423 945 889	10 679 428 660
Personnel, rémunérations		129 509 392	23 834 899
Créditeurs divers	15	15 871 039 801	14 928 692 383
Comptes de régularisation passif	16	4 230 384 913	2 366 058 167
Opérations à régulariser	17	2 026 722 147	2 659 637 853
Chèques à l'encaissement		0	0
Banques		107	177 797
DETTES D'EXPLOITATION		60 137 610 721	58 399 793 782
Comptes de liaison avec les Articles 10		0	0
DETTES HORS EXPLOITATION		0	0
DETTES A COURT TERME		60 137 610 721	58 399 793 782
Ecart de conversion		0	0
TOTAL PASSIF		593 171 607 467	554 872 245 011

ETATS FINANCIERS

COMPTE DE RESULTAT COMPARE AU 31 DECEMBRE 2020 (en FCFA)

LIBELLES	Notes	31/12/2020	31/12/2019
Redevances d'aides en route		89 723 211 184	181 418 161 503
Redevances d'atterrissage		12 615 681 516	21 506 244 292
Redevances de balisage		3 984 872 758	8 065 412 354
Prolongation d'ouverture		198 056 077	396 957 965
PRODUITS AERONAUTIQUES	18	106 521 821 534	211 386 776 114
Produits accessoires et services rendus	19	2 078 087 684	3 026 038 208
CHIFFRE D'AFFAIRES		108 599 909 218	214 412 814 322
CHARGES D'EXPLOITATION (1)		163 837 441 184	158 423 072 107
Autres produits (3)	20	32 019 634 747	8 138 293 447
Matières et fournitures consommées (2)		10 106 147 378	10 622 909 441
Transports et déplacements		8 745 397 520	16 304 559 361
Services extérieurs		18 602 343 814	21 747 228 054
Impôts et taxes		53 457 617	36 177 745
Autres charges externes		36 459 307 789	16 634 413 416
Consommations externes	21	73 966 654 118	65 345 288 018
VALEUR AJOUTEE		66 652 889 848	157 205 819 751
Charges de personnel	22	89 870 787 067	93 077 784 089
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION		-23 217 897 219	64 128 035 661
Dotations aux amortissements		39 583 722 526	38 080 096 379
Dotations aux provisions		3 077 925 574	1 072 232 919
Reprises de provisions et amortissements		5 962 018 777	2 771 526 988
RESULTAT D'EXPLOITATION		-59 917 526 541	27 747 233 351
Produits des placements		2 667 477 878	2 496 959 412
Pénalités de retard des clients		0	0
Produits financiers divers		248 440 489	0
Dotations aux provisions financières		0	0
Reprises de provisions financières		0	0
Transfert de charges financières		0	0
Intérêts sur emprunts		7 398 577 730	1 033 232 518
Gains de change		402 608 136	377 609 838
Perte de change		37 961 093	479 553 817
RESULTAT FINANCIER	23	-4 118 012 320	1 361 782 915
Produits HAO		8 814 257 189	8 908 659 793
Charges HAO		28 014 252	56 833 273
RESULTAT HAO	24	8 786 242 937	8 851 826 520
RESULTAT NET DE L' EXERCICE		-55 249 295 924	37 960 842 786

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

(2) y compris la variation des stocks au 31/12/2020

(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.