



Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne
— en Afrique et à Madagascar —



RAPPORT ANNUEL 2016

SOMMAIRE

Le Mot du Directeur Général

Présentation de l'ASECNA

Coopération

Statistiques aériennes

Exploitation : activités et performances

Maintenance

Le contrôle en vol

Programmes d'investissement

Finances

Ressources Humaines

SMI

Activités Aéronautiques Nationales

Annexes

Le Mot du Directeur Général



Après avoir, pendant plus de trente ans, servi l'ASECNA avec abnégation, professionnalisme et loyauté en y occupant des postes hautement stratégiques et opérationnels, les Etats membres ont porté leur choix sur ma personne pour être le Directeur Général de l'institution.

L'occasion m'est ainsi offerte de réaliser mon ambition d'être au service d'une vision partagée par l'ensemble des Etats membres de l'ASECNA et du continent africain pour un ciel toujours plus sûr et encore plus intégré. Cette ambition, exprimée à travers un programme basé sous le triptyque « dialogue, efficacité, performance », est conforme à la lettre de mission qui m'a été notifiée par le Comité des Ministres, la première dans l'histoire de l'ASECNA jamais adressée à un Directeur Général à sa prise de fonction. Véritable feuille de route de mon mandat, elle est assortie d'objectifs et d'indicateurs de performance définis, au plan technique et opérationnel, sur la base du Plan régional de sécurité de la navigation, et au plan financier et comptable, sur la base des conclusions de la Commission de vérification des comptes de l'ASECNA.

Les exigences rattachées à cette lettre de mission tournent essentiellement autour du renforcement de la culture de sécurité, du rétablissement des équilibres financiers structurels de l'Agence, de la maîtrise des charges du personnel, de l'amélioration de l'exécution des projets dans les Etats membres et, enfin, de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan d'investissement cohérent et réaliste.

Conscient des enjeux et de la forte attente des Etats membres face à un contexte où de sérieuses menaces planaient sur l'avenir de leur outil communautaire, j'ai, dès mon installation, le 3 janvier 2017, entamé le redressement de l'Agence, sous le sceau de la rigueur dans la gestion des fonds publics.

A cet effet, j'ai mis en place un nouvel organigramme tant au niveau de la Direction Générale, des Représentations que des Délégations et établissements de formation, afin de garantir,

de manière adaptée et efficiente, l'atteinte des objectifs assignés.

En outre, j'ai soumis aux Instances Statutaires de l'Agence, un Plan d'Orientations Stratégiques (POS) et un Plan des Services et d'Equipements (PSE) 2018-2022 d'un montant de quatre cent (400) millions FCFA, qui les ont adoptés lors de la 61^{ème} réunion du Comité des Ministres tenue le 29 juillet 2017 à Antananarivo, à Madagascar. A ce niveau, les objectifs visés sont de préserver les acquis et préparer l'avenir en termes de gestion du trafic aérien, ce, à travers la consolidation du leadership de l'Agence auprès des opérateurs des services de la navigation aérienne, la poursuite de l'implémentation de la culture sécurité-qualité, la réduction des événements de sécurité aérienne significatifs et la densification des moyens de communication et de surveillance, la mise en œuvre effective du guidage radar, en vue de garantir en permanence l'accroissement de la satisfaction des usagers de l'air et des parties intéressées de notre Agence, tout en respectant constamment les textes légaux et réglementaires de l'Aviation Civile Internationale et nationale.

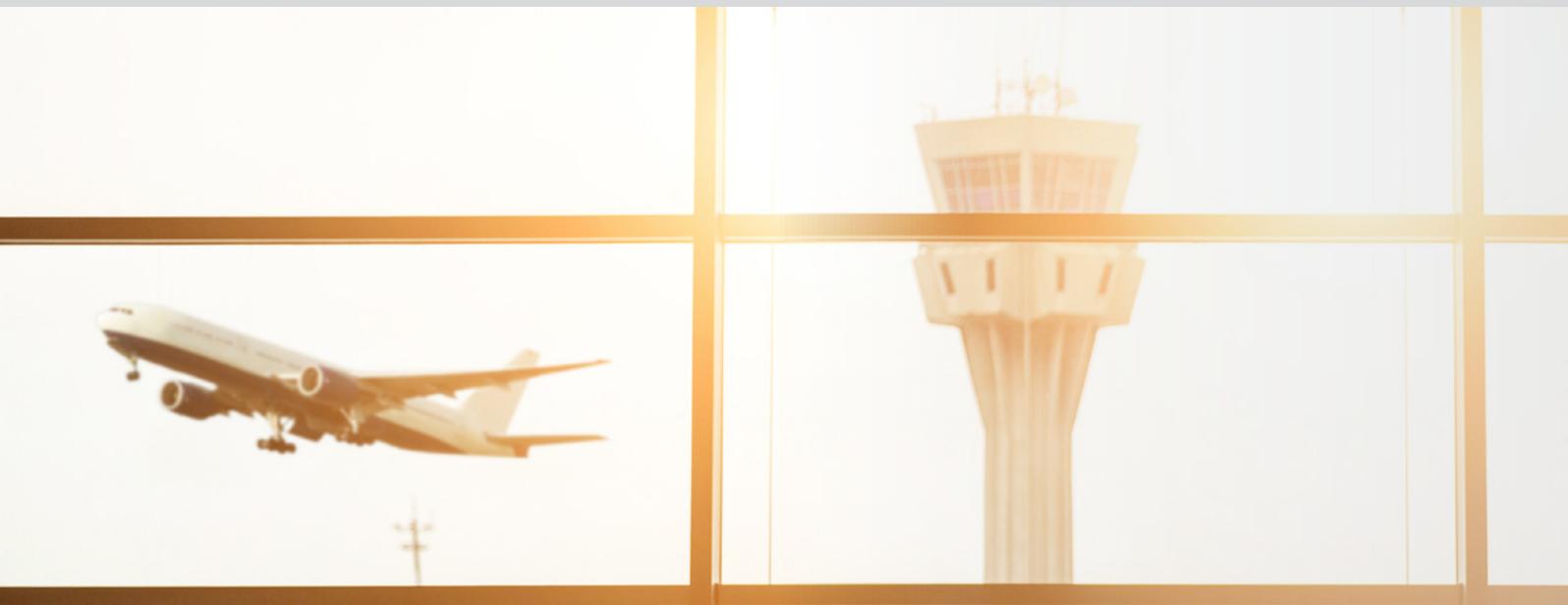
Aujourd'hui, au terme de la première année de mon mandat, tous les indicateurs montrent que, grâce aux mesures hardies et urgentes, et grâce aussi au soutien des Etats, le redressement de l'ASECNA est en bonne voie.

Il me plaît également de saluer l'attitude fort responsable des travailleurs de l'Agence dont les représentants ont manifesté leur pleine adhésion à ma vision par la signature d'un Contrat d'entreprise pour la période 2018-2020, en mettant exclusivement en avant les intérêts de l'Agence.

A présent, l'important défi reste la mobilisation des fonds nécessaires au financement du PSE 2018-2022 de l'Agence dont plus de 60% seront pris en charge par les ressources propres. Il ne fait aucun doute que les résultats financiers et comptables enregistrés grâce aux réformes en cours, combinés aux perspectives d'augmentation du trafic aérien ainsi qu'à la mise en œuvre de technologies novantes pour la gestion du trafic aérien, garantiront un regain de confiance des partenaires traditionnels de l'ASECNA sur lesquels elle a toujours su compter pour assurer son adaptation constante aux exigences multiformes de l'exploitation.

PRÉSENTATION DE L'ASECNA





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 Nationale (AAN) conformément à l'Article 10 de la Convention de Dakar, l'Agence peut se voir confier :

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

Ainsi, l'ASECNA a assuré en 2014 (2016 ?), la gestion des Activités Aéronautiques Nationales de neuf Etats membres (Bénin, Burkina, Centrafrique, Gabon, Guinée Equatoriale, Mali, Niger, Sénégal et Tchad) qui ont signé des contrats de délégation de gestion des AAN avec elle.

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

Autres activités

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



Organisation

Les organes statutaires

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

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

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

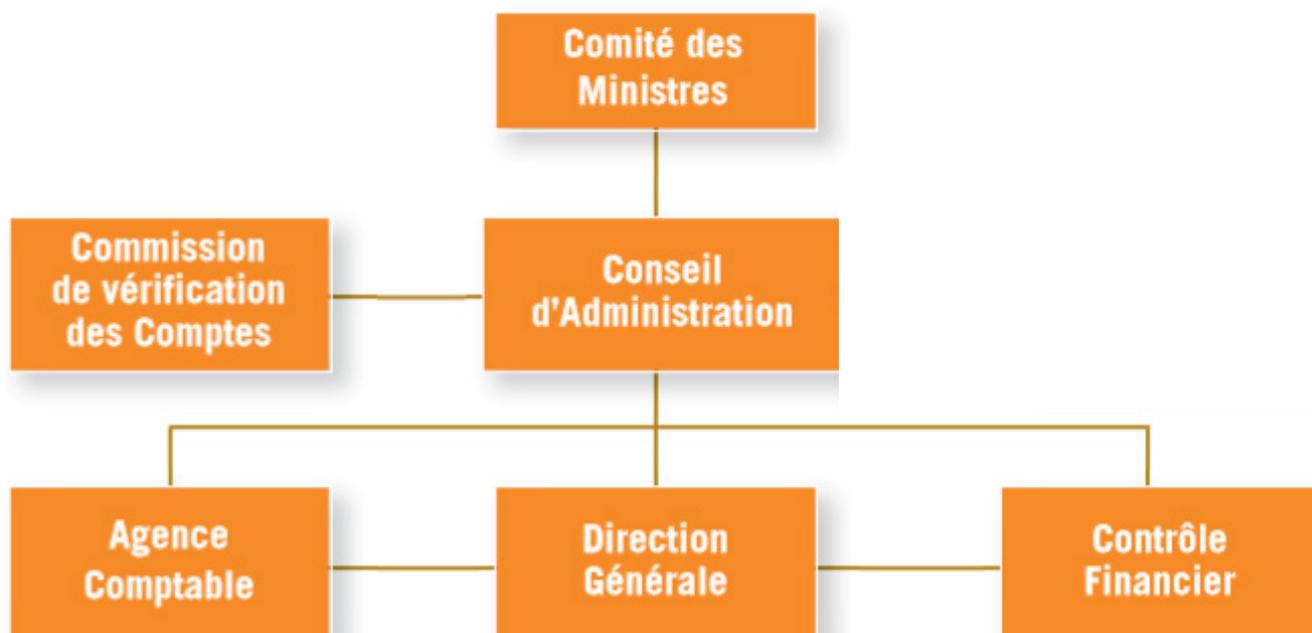
L'**Agent Comptable**, nommé par le Conseil d'Administration après agrément du Comité des Ministres, tient la comptabilité générale et la comptabilité analytique d'exploitation. Il prépare le compte financier, qui est présenté au Conseil

d'administration après avoir été soumis au contrôle de la Commission de Vérification des Comptes.

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

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

La **Commission de Vérification de la sécurité** est composée de quatre experts choisis par le Conseil d'administration. Elle a pour mission d'assister le Conseil d'Administration dans ses attributions relatives à la sécurité et est chargé à ce titre, de suivre la mise en place et le bon fonctionnement d'un système de gestion de la sécurité (SGS) conforme aux normes et pratiques recommandées par l'OACI.
N.B : la CVS n'est pas encore statutaire





LES SERVICES DE L'ASECNA EXTERIEURS AU SIEGE

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

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

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

La Délégation de l'Agence auprès de l'OACI, à Montréal représente l'Agence aux travaux de groupes d'experts de la navigation aérienne au Siège de l'OACI et entretient des relations quotidiennes d'échanges et de suivi avec les délégations auprès de cette organisation

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

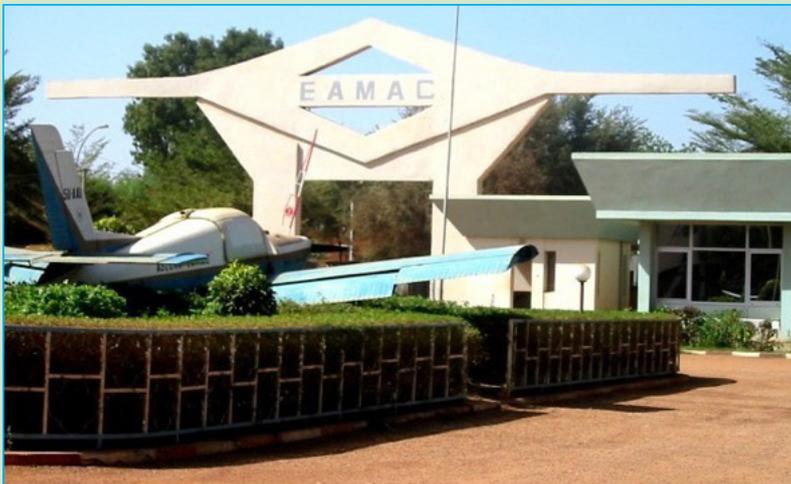


LES ECOLES DE L'ASECNA

EAMAC

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

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



ERNAM

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

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

Elle peut initier ou se voir confier d'autres formations relevant de l'aviation civile, ou destinées à la satisfaction des besoins de l'Agence et des Etats membres, notamment à travers l'assistance au fonctionnement du Centre AVSEC de l'OACI.

L'école est spécialisée dans les domaines du management (des ressources et du système intégré de sécurité), de la



gestion aéroportuaire, de la maîtrise des langues de travail de l'aviation (anglais et français), de l'outil informatique etc.

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

LES ECOLES DE L'ASECNA

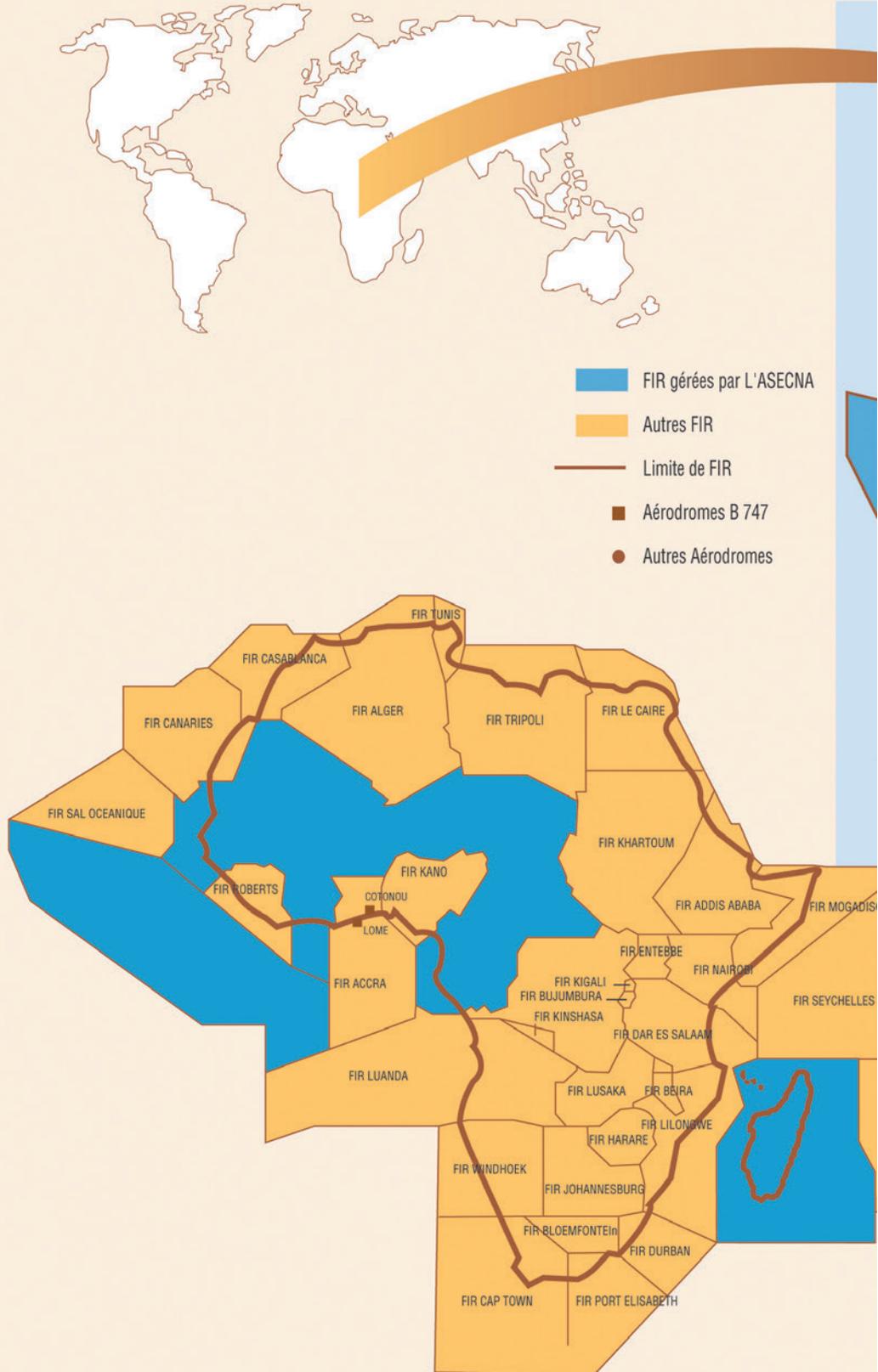
ERSI

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

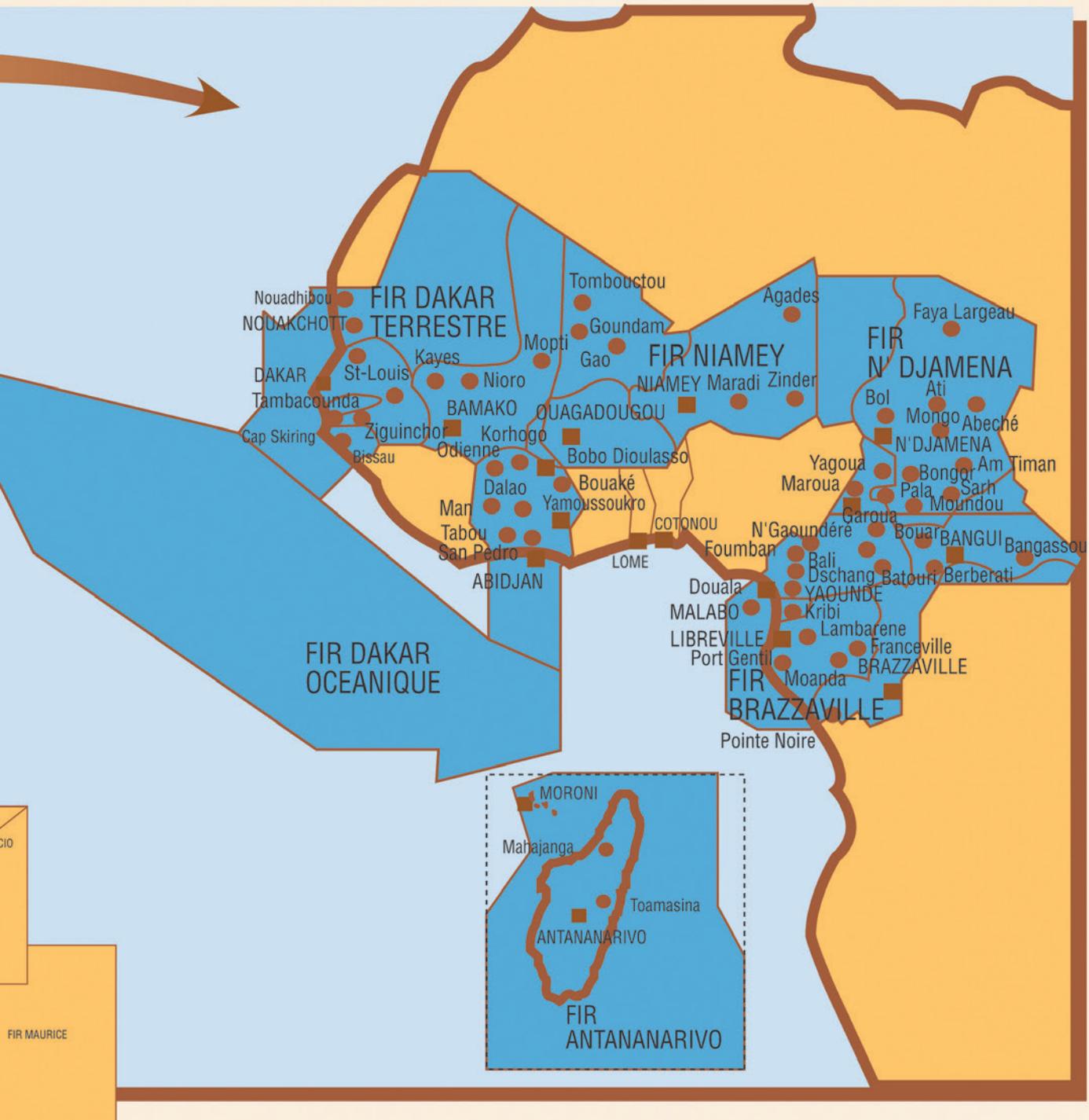
de pointe (le SIMFIRE) qui lui permet de concevoir des programmes de formation sur mesure, l'ERSI dispose de moyens modernes pour assurer une formation de qualité à la lutte contre l'incendie. Elle révèle, ainsi, de plus en plus son importance stratégique dans la formation continue des cadres au sein de l'Agence, et au-delà, au niveau africain.



Espace aérien ASECNA (CARTE)



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



COOPERATION





Coopération

- La coopération avec les gestionnaires des réseaux VSAT de la région AFI, NAFISAT, SADC-2, CAFSAT et l'extension du réseau AFISNET dans la région CAR/SAM avec l'installation des stations VSAT à PIARCO, CAYENNE, RIO et RECIFE pour assurer l'interconnexion, l'interopérabilité avec les réseaux VSAT de ladite région et renforcer la disponibilité des services de télécommunications aéronautiques ;
- La participation aux Conférences Mondiales de Radiocommunications (CMR-12 et CMR-15). A la suite de ces deux réunions, l'ASECNA et la communauté aéronautique internationale ont obtenu l'adoption des Résolutions 154 (CMR-12) et 154-Rev (CMR-15) nécessaires à la protection des fréquences aéronautiques contre les interférences/brouillages qui affectent la fourniture des services de la navigation aérienne. Des actions de sensibilisation ont été menées sur les enjeux des CMR dans les Etats de l'ASECNA.

Relations avec les Etats

- Coopération avec la DGAC française ;
- Participation aux réunions Benin/Ghana/Togo sur la gestion de la FIR ACCRA ;
- Accueil des audits ou inspections des ANAC (RIM,

Sénégal, RCI, etc.) ;

- Concernant les AAN, les relations avec les Etats et les partenaires se résument essentiellement dans les rapports avec les Administrateurs et les Représentants des travailleurs, membres des Comités de Gestion, pour l'instauration d'un climat de confiance et de bonne collaboration, tout en préservant les intérêts de l'Agence lors des travaux du Comité de Gestion.

Relations avec les partenaires

- ✓ Feedback à l'IATA, aux compagnies aériennes et aux AAC sur les résultats issus du traitement des événements sécurité ;
- ✓ Organisation du panel technique IATA-ASECNA ;
- ✓ Coordination avec l'IATA et les compagnies aériennes dans l'amélioration continue des cartes aéronautiques et autres informations aéronautiques publiées ;
- ✓ Initiation d'un projet « ciel unique » dans le Golf de Guinée entre ASECNA, la GCAA (Ghana), la NAMA (Nigeria) et Roberts FIR (Guinée, Liberia, Sierra Leone) en coordination avec le Bureau régional WACAF de l'OACI. Il consiste à l'interconnexion des moyens de surveillance entre les centres ATS et la mise en œuvre de l'AIDC pour créer un continuum d'espace aérien dans cette zone.

STATISTIQUES AERIENNES

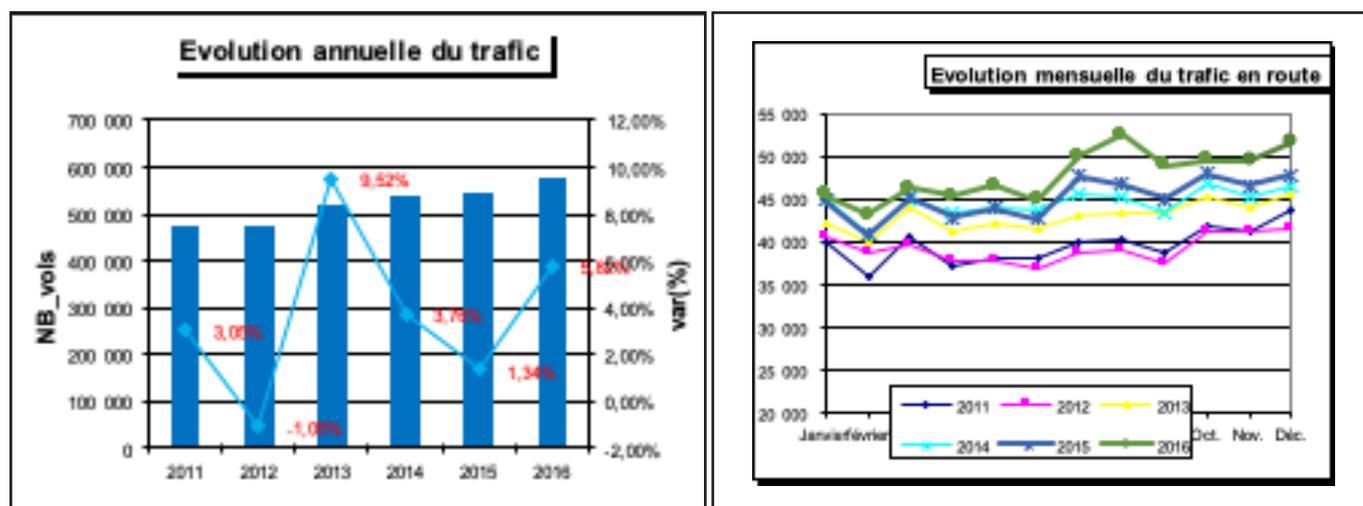


EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN EN ROUTE

Comme le définit l'OACI, le trafic aérien (ARR/DEP +SUR) est comptabilisé par le nombre de vols¹ d'aéronefs réalisé au niveau des régions de contrôle et d'information en vol.

Année	Nombre de vols	Taux de croissance
2011	476 926	3,05%
2012	471 896	-1,05%
2013	516 797	9,52%
2014	536 253	3,76%
2015	543 439	1,34%
2016	575 040	5,82%

Sur la période 2011-2016, le trafic aérien en routes enregistré au niveau des centres ASECNA, a connu une croissance moyenne de 3,81% par an.



Centres	2011	2012	2013	2014	2015	2016	%15/14	%16/15
ANTANANARIVO	39 716	40 350	37 659	38 200	38 344	43 316	0,38%	12,97%
BRAZZAVILLE	65 093	63 119	67 574	72 094	71 567	72 074	-0,73%	0,71%
DAKAR	77 851	75 611	79 058	78 533	76 101	78 710	-3,10%	3,43%
NDJAMENA	36 172	36 930	42 745	45 774	43 550	41 301	-4,86%	-5,16%
NIAMEY	61 497	59 105	63 224	70 552	75 464	76 644	6,96%	1,56%
ABIDJAN	27 320	33 946	39 727	39 652	40 813	42 755	2,93%	4,76%
BAMAOKO	22 982	19 368	25 751	24 746	23 973	26 109	-3,12%	8,91%
COTONOU	3 332	2 855	3 232	3 815	8 399	20 256	120,16%	141,17%
LOME	3 252	4 109	2 840	4 251	13 398	29 583	215,17%	120,80%
DOUALA GAROUA YAOUNDE	45 047	44 342	52 128	53 002	52 857	49 607	-0,27%	-6,15%
LIBREVILLE PORT-GENTIL	36 031	34 721	40 862	41 301	39 103	36 615	-5,32%	-6,36%
NOUAKCHOTT NOUADHIBOU	33 844	35 565	38 372	40 920	39 381	38 184	-3,76%	-3,04%
OUAGADOUGOU BOBO-DIOULASSO	24 789	21 875	23 625	23 413	20 489	19 886	-12,49%	-2,94%
TOTAL	476 926	471 896	516 797	536 253	543 439	575 040	1,34%	5,82%

L'année 2016 est marquée par une hausse substantielle du trafic. En effet, il est enregistré 575.040 vols en 2016 contre 543.439 vols en 2015, soit une augmentation de 5,82%.

Ce sont les SURVOLS (38% de l'ensemble du trafic) qui tire le trafic vers le haut avec une hausse de 6,97% confirmant cette tendance déjà observée sur la période 2014/2015 qui était de 6,14%. Le trafic ARR/DEP (62% du trafic) affiche aussi une augmentation de 5,12% alors qu'en 2015, ce trafic régressait de 1,33%.

Il faut, par ailleurs, noter que la mise en œuvre de l'application FREDa et sa connexion au système TOPSKY semble avoir eu un effet positif sur l'exhaustivité du trafic quantifié, notamment les ARR/DEP.

¹ Vol = mouvement d'aéronefs au cours de sa phase en route à travers l'espace aérien d'une FIR/UIR. Chaque mouvement de cette nature effectué après un atterrissage dans la FIR/UIR sera compté comme un vol distinct. (ref. Manuel du programme statistique de l'OACI doc. 9060)

Nature du vol	2011	2012	2013	2014	2015	2016	%15/14	%16/15	TCAM	Part_15	Part_16
ARR/DEP	299 396	292 549	333 495	344 793	340 219	357 652	-1,33%	5,12%	3,62%	62,60%	62,20%
SURVOLS	177 530	179 347	183 302	191 460	203 220	217 388	6,14%	6,97%	4,13%	37,40%	37,80%
Total	476 926	471 896	516 797	536 253	543 439	575 040	1,34%	5,82%	3,81%	100,00%	100,00%

La sectorisation de la FIR ACCRA continue d'avoir un effet sur la hausse du trafic observée car les centres de Cotonou et Lomé ont eu à traiter en terme de SURVOLS, respectivement 3.180 et 20.274 vols en 2016, contre respectivement 1.325 et 6.863 en 2015.

Les centres d'Antananarivo, de Dakar et d'Abidjan tirent également le trafic vers le haut avec des augmentations notées aussi bien sur les ARR/DEP que sur les SURVOLS, contrairement aux centres de Ndjamena, Libreville, Nouakchott où l'on devrait observait des chutes significatives sur les deux types de trafic.

Enfin, les centres de Brazzaville et Douala enregistrent des baisses sur les ARR/DEP et des croissances au niveau des SURVOLS.

Les principaux courants de trafic aérien

Une segmentation du trafic par courant régional montre que les échanges intra africains restent majeurs avec 59,02% du trafic, toujours suivis de l'activité aérienne avec les pays européens avec 24,61% de l'ensemble du trafic.

Courant régional	Type trafic	2011	2012	2013	2014	2015	2016	%15/14	%15/16	TCAM	part_16/courant	part 2016 /total
Intra-Afrique	ARR/DEP	247 206	241 434	273 289	283 703	280 879	294 282	-1,00%	4,77%	3,55%	86,71%	59,02%
	Survols	30 476	30 469	32 442	33 045	37 894	45 091	14,67%	18,99%	8,15%	13,29%	
	Cumul	277 682	271 903	305 731	316 748	318 773	339 373	0,64%	6,46%	4,09%		
Europe-Afrique	ARR/DEP	46 080	44 512	52 989	53 085	51 628	51 602	-2,74%	-0,05%	2,29%	36,47%	24,61%
	Survols	79 657	77 112	76 230	78 586	82 900	89 897	5,49%	8,44%	2,45%	63,53%	
	Cumul	125 737	121 624	129 219	131 671	134 528	141 499	2,17%	5,18%	2,39%		
Europe-Amérique	Survols	39 735	40 372	41 358	44 507	44 593	45 156	0,19%	1,26%	2,59%		7,85%
Moyen-Orient - Afrique	ARR/DEP	3 513	4 054	4 260	5 038	5 615	8 434	11,45%	50,20%	19,14%	40,65%	3,61%
	Survols	12 234	12 079	12 844	13 011	12 677	12 314	-2,57%	-2,86%	0,13%	59,35%	
	Cumul	15 747	16 133	17 104	18 049	18 292	20 748	1,35%	13,43%	5,67%		
Amérique-Afrique	ARR/DEP	2 597	2 549	2 957	2 967	2 096	3 334	-29,36%	59,06%	5,12%	19,88%	2,92%
	Survols	10 819	12 552	11 989	13 328	14 289	13 437	7,21%	-5,96%	4,43%	80,12%	
	Cumul	13 416	15 101	14 946	16 295	16 385	16 771	0,55%	2,36%	4,57%		
Asie-Amérique	Survols	4 593	6 733	8 034	8 837	10 700	11 146	21,08%	4,17%	19,40%		1,94%
Europe-Asie	Survols	2	1	5	4	5	5		0,00%			0,00%
Divers	ARR/DEP											0,06%
	Survols	14	29	400	142	162	342	14,08%	111,11%	89,49%		
	Cumul	14	29	400	142	162	342	14,08%	111,11%	89,49%		
TOTAL		476 926	471 896	516 797	536 253	543 438	575 040	1,34%	5,82%	3,81%		

*TCAM : Taux de Croissance annuelle moyenne

La répartition du trafic aérien dans l'espace ASECNA par courant régional se traduirait comme suit :

- Courant de trafic intra Afrique (59,02% du trafic global)

Ce courant de trafic composé enregistre une hausse du trafic de 6,46% en 2016 rapport à 2015, plus importante que celle de 2015 au regard de 2014. Cette augmentation est notamment due la hausse du trafic ARR/DEP composant l'essentiel de ce courant (88%) de 4,77% d'une part alors qu'elle avait baissé de 1,00% en 2015, et d'autre part de l'activité aérienne entre pays africains non ASECNA, constituant les SURVOLS. Cette activité devrait se distinguer par une forte croissance de 18,99%, nettement plus importante qu'en 2015 toujours, en partie, en raison de la création des UTA de Lomé et TMA de Cotonou (sectorisation de la FIR ACCRA).

- Courant de trafic Europe-Afrique (24,7% du trafic global)

Ce courant connaît une croissance de 5,18% contre 2,17% en 2015 ; cette évolution est surtout due à une activité soutenue en

hausse entre les Etats africains non membres de l'ASECNA et l'Europe (62% de ce courant de trafic) qui augmente de 8,44%, contre 5,49% en 2015. Cependant, il y a une quasi stabilité du trafic (-0,05%) entre les Etats membres de l'ASECNA corroborant les chutes de trafic ARR/DEP observées dans quelques centres ; régression qui s'estompe néanmoins par rapport à 2015 où elle était de 2,74% ;

- Courant de trafic Europe –Amérique (7,9 % du trafic global)

Il est constitué essentiellement des vols sur les routes du Corridor Océanique reliant l'Europe à l'Amérique du Sud (EUR/SAM) et affiche une croissance de 1,26% en augmentation par rapport à 2015 où la croissance n'était que de 0,19% ;

- Courant Asie-Afrique (3,7 % du trafic global).

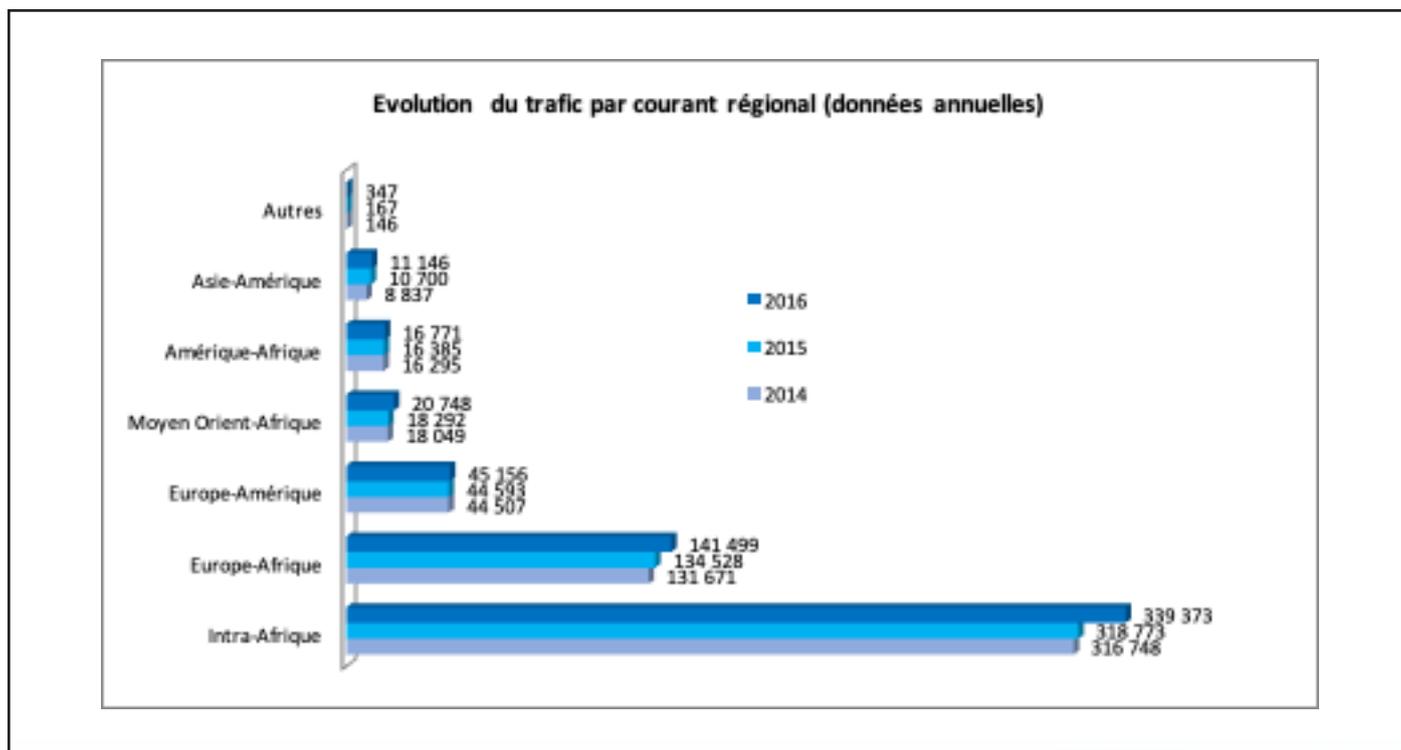
Ce courant, principalement caractérisé par l'axe Afrique-Moyen Orient, connaît une augmentation très importante de 13,43% au regard de 2015, contre 1,35% en 2015 par rapport à 2014. Les échanges entre les Etats membres de l'ASECNA et l'Asie devraient augmenter de 50%, boostant ainsi la croissance observée et augmentant ainsi la part de ces échanges sur ce courant de trafic qui passe de 31% à 41%, alors que ceux entre les Etats non membres de l'ASECNA et l'Asie régressent de 2,86% ;

- Courant de trafic Amérique – Afrique (2,9% du trafic global)

Ce courant enregistre une hausse de 2,36% en 2016, après une légère hausse de 0,55% en 2015. Cette augmentation de la croissance est en relation avec les vols entre les Etats membres de l'ASECNA et l'Amérique, ne représentant que 20% de ce courant. Ces vols ont, en effet, enregistré une importante hausse de 59,06%. Quant aux vols entre Etats non membres et l'Amérique, représentant 80% dudit courant, ils affichent un recul de 5,96% par rapport à 2015, alors qu'ils augmentaient de 7,21% en 2015 au regard de 2014.

- le courant Amérique-Asie (1,9% du trafic global).

Ce courant concernant les vols reliant le Moyen-Orient à l'Amérique du Sud, poursuivrait sa croissance avec 4,17% par rapport à 2015, mais dans des proportions bien moins importantes après une hausse de 21,08% en 2015 au regard de 2014 ; la croissance annuelle moyenne de ce courant étant de 19,40% entre 2011 et 2016.



Les principaux types d'avions utilisés

Sur une base de typologie des aéronefs en fonction de leurs poids (léger, moyen, lourd)², on peut dresser un tableau répartissant le trafic en 2016 selon la masse de l'avion.

Type Appareil	Type trafic	2011	2012	2013	2014	2015	2016	%15/14	%16/15	Part/ Type trafic	Part 2016/ total
Gros Porteur	ARR/DEP	53 041	53 291	63 256	62 418	61 950	68 536	-0,75%	10,63%	29,18%	40,85%
	Survols	139 243	140 242	140 013	148 477	156 635	166 363	5,49%	6,21%	70,82%	
	Cumul	192 284	193 533	203 269	210 895	218 585	234 899	3,65%	7,46%	100,00%	
Moyen Porteur	ARR/DEP	200 785	198 597	224 782	235 745	236 251	246 659	0,21%	4,41%	83,04%	51,66%
	Survols	37 637	38 430	42 815	42 476	45 995	50 388	8,28%	9,55%	16,96%	
	Cumul	238 422	237 027	267 597	278 221	282 246	297 047	1,45%	5,24%	100,00%	
Petit Porteur	ARR/DEP	45 570	40 661	45 457	46 630	42 017	42 457	-9,89%	1,05%	98,52%	7,49%
	Survols	650	675	474	507	591	637	16,57%	7,78%	1,48%	
	Cumul	46 220	41 336	45 931	47 137	42 608	43 094	-9,61%	1,14%	100,00%	
TOTAL		476 926	471 896	516 797	536 253	543 439	575 040	1,34%	5,82%		100,00%

En 2016, les moyens porteurs constituent la moitié des avions gérés dans l'espace ASECNA et enregistre une hausse du trafic de 5,24% au regard de 2015, plus importante que celle de 2015 par rapport à 2014. Cette croissance est due à une augmentation de 4,41% du trafic ARR/DEP regroupant 83% des moyens porteurs. L'on notera parallèlement, une hausse de 9,55% du trafic des SURVOLS sur ce type porteurs (Cf. sectorisation FIR ACCRA).

Quant aux gros porteurs, ils affichent une hausse de 7,46% essentiellement, en raison des SURVOLS (71% de cette catégorie) qui augmenteraient de 6,21%, et d'une croissance notable des ARR/DEP de 10,63%.

2 Cf. Doc. 8643 AOCI : répartition par catégorie de turbulence de sillage (WTC)

Léger : petits porteurs : aéronefs dont le poids est inférieur strictement à 7 tonnes

Moyen : moyen porteur : aéronefs dont le poids est compris entre 7 et 140 exclu

Lourds : gros porteurs : aéronefs dont le poids est supérieur à 140 tonnes inclus

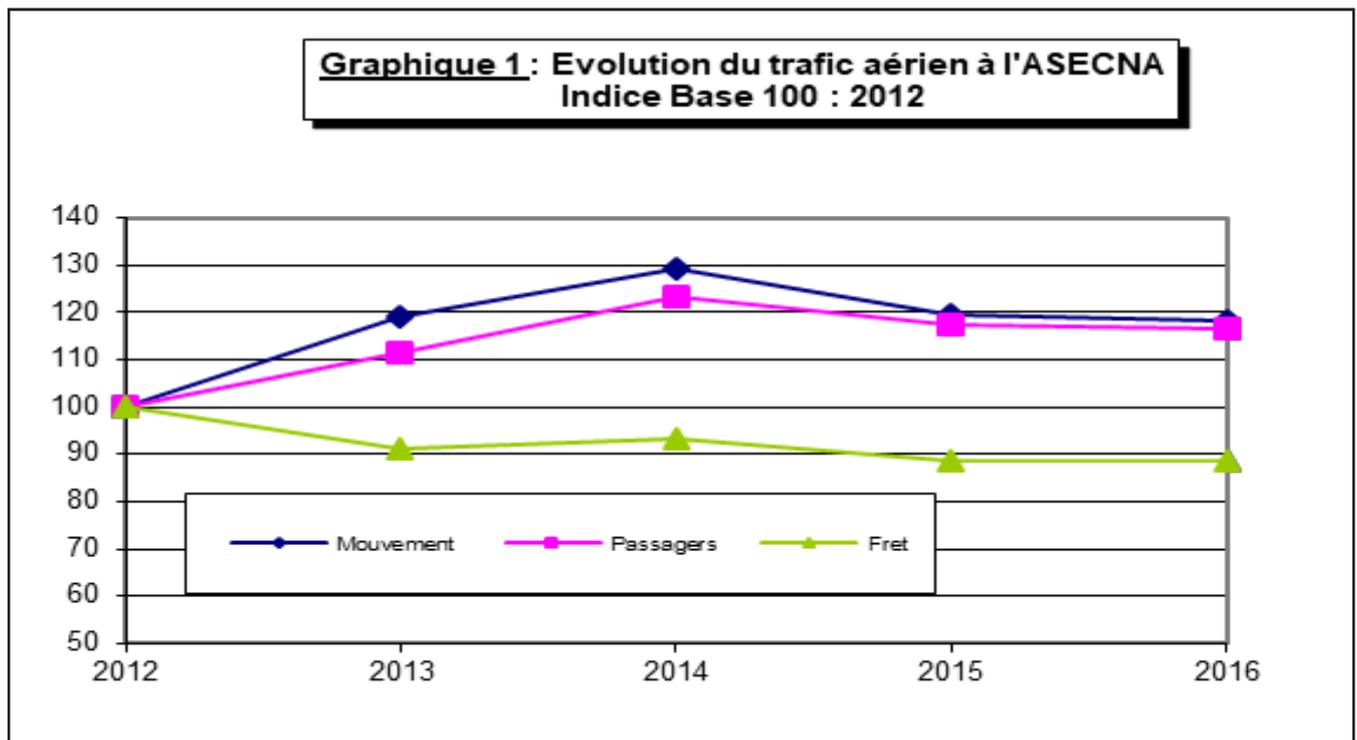
En 2016, malgré la faiblesse de l'économie et le ralentissement de la croissance, la demande mondiale de voyager reste soutenue avec une hausse de 6,8%³ par rapport à 2015. Par ailleurs, l'introduction de nouvelles routes et des fréquences supplémentaires entre les Etats du Nord, du Qatar et intra-Asie a également éperonné la demande de transport des voyageurs.

La croissance économique en Afrique a diminué de plus de moitié, passant de 3,7% en 2015 à 1,7% en 2016 sur fonds de morosité économique mondiale, de faibles cours du pétrole, et des produits de base (malgré leur remontée).

Dans la zone Franc où se trouvent principalement les Etats membres de l'ASECNA, l'activité économique s'est accrue de 1,6%⁴ en Afrique Subsaharienne contre 3,4% en 2015 avec une chute des cours du pétrole continuant de handicaper les pays exportateurs qui tirent traditionnellement la croissance du continent induisant une demande de voyager en stagnation.

L'évaluation de l'activité aérienne sur l'année 2016, porte essentiellement sur le trafic commercial en termes de mouvements, passagers (y compris le transit) et fret enregistrés sur les plates-formes dans le périmètre de l'ASECNA aussi bien dans le cadre des activités communautaires (article 02 de la convention relative à l'ASECNA) que les activités aéronautiques nationales (article 10 de la convention relative à l'ASECNA), objet de contrat particulier de gestion avec certains Etats membres. Cependant, il est à noter que le trafic de Cotonou n'est pas pris en compte dans cette évaluation, faute de données en 2016.

En 2016, les principaux indicateurs du transport aérien n'évoluent quasiment pas par rapport 2015 avec des reculs non significatifs du nombre de mouvements commerciaux (-0,76%), du nombre de passagers transportés (hors transit) de 0,58 et de la quantité de fret transportée de 0,31%. Sur la période 2012-2016, les croissances annuelles moyennes des mouvements, passagers et fret sont respectivement de 4,33%, 3,95% et -2,99% (voir graphique 1).



En 2016, l'ensemble des aéroports de la zone ASECNA a traité 12.464.031 de passagers commerciaux, 948.774 passagers en transit et 171.665 tonnes de fret correspondant à 277.083 mouvements commerciaux.

* les données de Cotonou, non disponibles, ne sont pas intégrées.

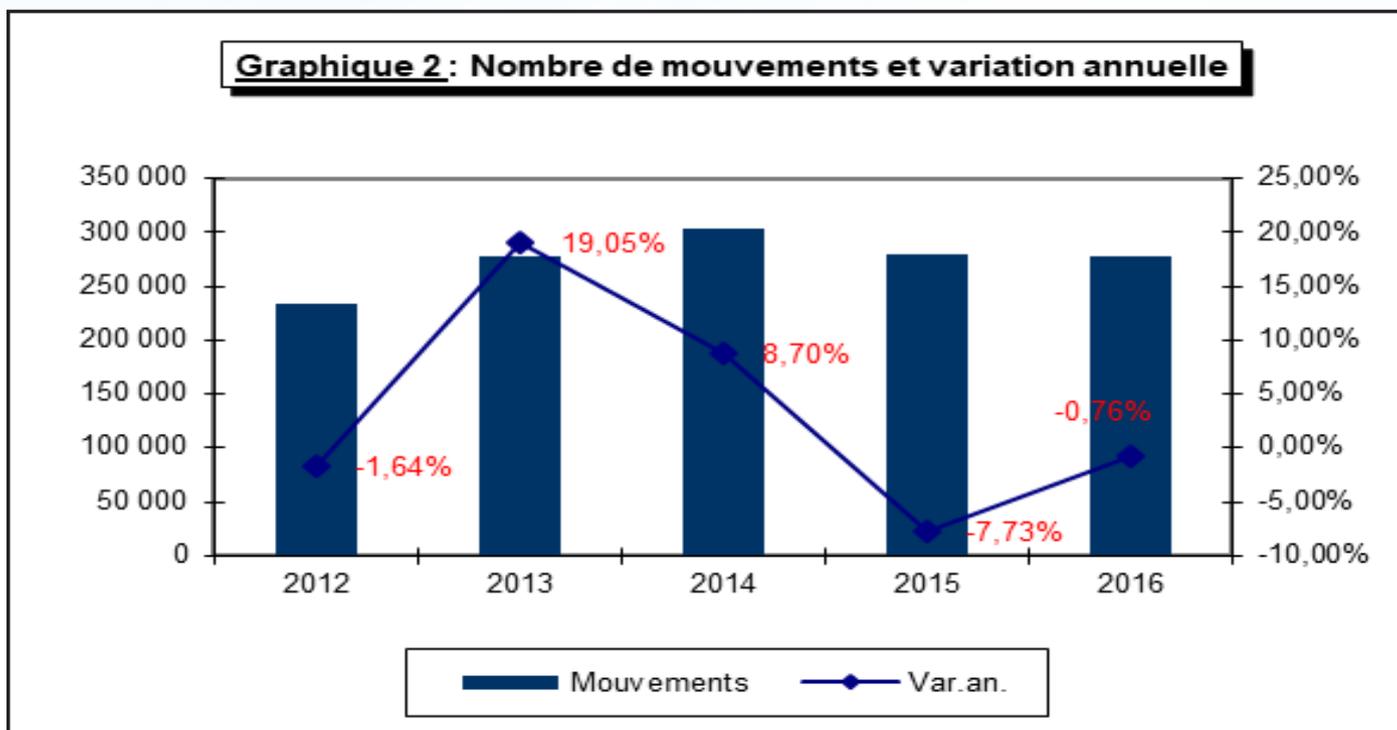
3 Source : OACI

4 Note de conjoncture économique régionale dans l'UEMOA – N°34 – Mars 2017.

Evolution du trafic Mouvements Commerciaux (hors Cotonou)

Les mouvements commerciaux traités au niveau des aéroports relevant des activités communautaires et de ceux dont la gestion est confiée à l'ASECNA a régressé de 0,76% en 2016 par rapport à 2015 (voir graphique 2). Le nombre de mouvements étant passé de 279.218 en 2015 à 277.083 en 2016 (hors trafic Cotonou) ; légère diminution liée aux difficultés d'exploitation des compagnies locales et régionales.

Les aéroports relevant des activités communautaires ont eu à traiter 216.269 mouvements (ARR+DEP) en 2016, contre 268.545 au regard de 2015, soit une baisse de -2,68%.



La baisse est imputable comme le montre le tableau 1 au recul de la fréquence des vols sur les plates-formes fortement habituellement sollicitées en termes de mouvements comme :

- Libreville (-4,91%) suite à une baisse de fréquentation vols assurés par exploitants nationaux Afric Aviation, Nationale Régionale de transport et des exploitants régionaux comme Trans Air Congo, Air Tourist, Ecuatorial Congo Airlines (ECAIR) Ethiopian Airlines, Camair-CO et Royal Air Maroc ;
- Douala (-5,67%) en raison de la réduction de fréquence de Camair-CO, Air France, South African Airways, Royal Air Maroc, Turkish Airlines et ECAIR ;
- Malabo (-2,47%) où Ceiba Internationale, Mobil Oil Corporation, Air France, DHL Aviation, Air Annabon ont réduit leurs activités ;
- Brazzaville (-22,41%) due à la forte réduction du trafic géré par ECAIR, Trans Air Congo et à la crise du pétrole touchant Equajet et Equafight Services dédiés aux pétroliers.

Il faut noter cependant des activités en nette croissance sur certaines plates-formes comme Dakar (12,30%), Abidjan (18,57%) et Lomé (9,36) liée à une situation économique plus favorable sur cette zone.

Par ailleurs, l'on note une forte croissance du trafic enregistré au niveau des aéroports dont la gestion est confiée à l'ASECNA au titre de d'un contrat particulier (Article 10) à mettre à l'actif du trafic en augmentation sur les aéroports du Niger (Zinder, Agadez, Maradi) et de la Centrafrique (Bria, Kaga-Bandoro, Bangassou, Berberati, Birao entre autres)

Graphique 3 : Trafic Mouvements des 20 premiers aéroports gérés par l'ASECNA

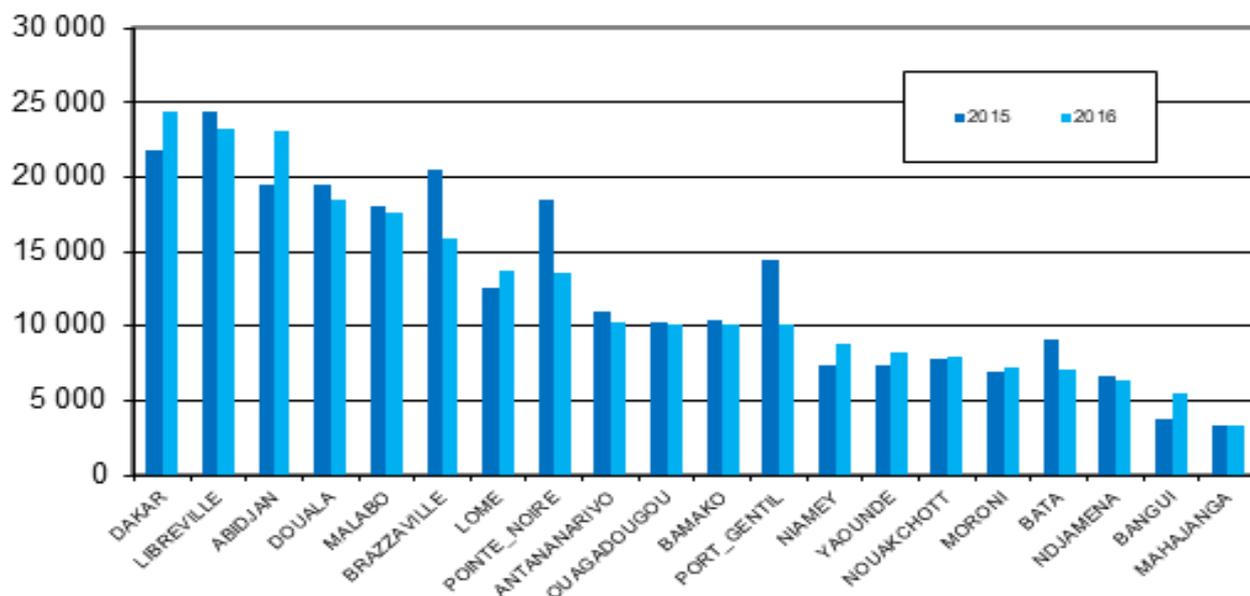
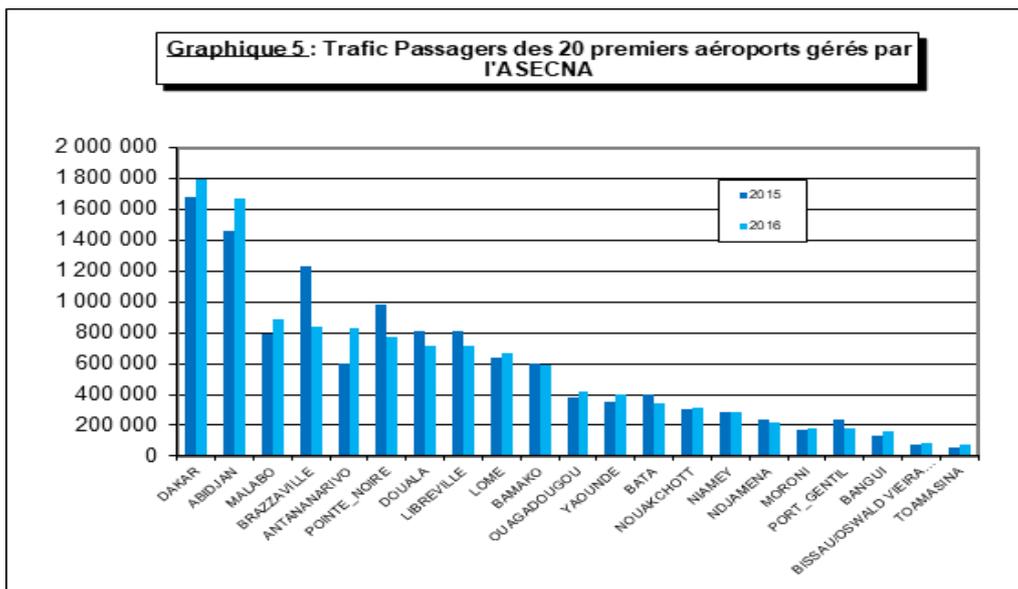
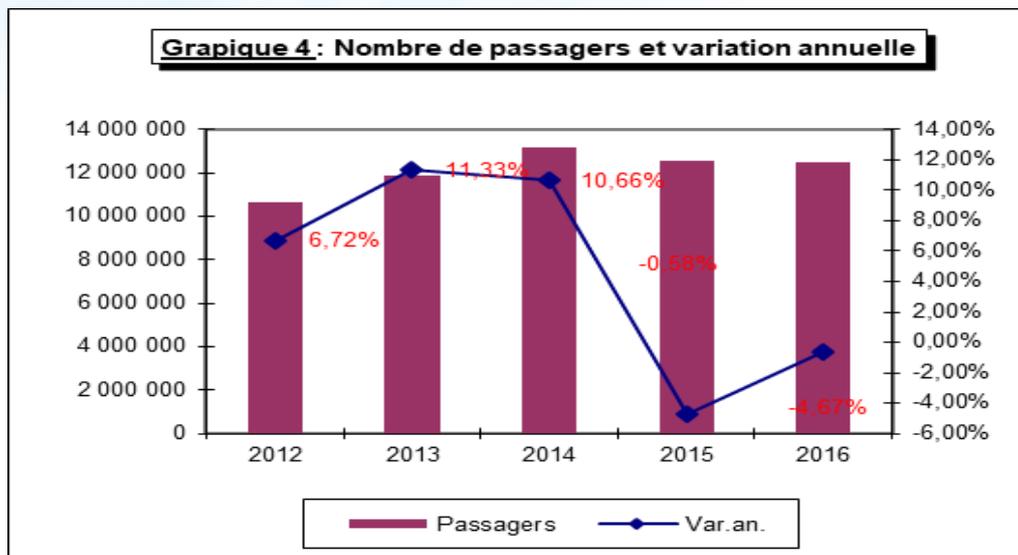


Tableau 1 : Top 15 des aéroports en termes de mouvements

Aéroports	2015	2016	Var.
DAKAR	21 759	24 435	12,30%
LIBREVILLE	24 424	23 224	-4,91%
ABIDJAN	19 508	23 130	18,57%
DOUALA	19 526	18 419	-5,67%
MALABO	18 037	17 591	-2,47%
BRAZZAVILLE	20 461	15 875	-22,41%
LOME	12 490	13 659	9,36%
POINTE_NOIRE	18 413	13 567	-26,32%
ANTANANARIVO	11 037	10 288	-6,79%
OUAGADOUGOU	10 308	10 118	-1,84%
BAMAKO	10 402	10 076	-3,13%
PORT_GENTIL	14 481	10 037	-30,69%
NIAMEY	7 299	8 809	20,69%
YAOUNDE	7 372	8 214	11,42%
NOUAKCHOTT	7 826	7 868	0,54%
MORONI	6 979	7 207	3,27%
BATA	9 095	7 069	-22,28%
NDJAMENA	6 676	6 305	-5,56%
BANGUI	3 820	5 430	42,15%
MAHAJANGA	3 352	3 347	-0,15%

Evolution du trafic Passagers (Hors transit et trafic Cotonou)

La morosité de l'économie a défavorisé la demande de voyager pour des raisons d'Affaire ou de de propension aux loisirs. C'est ainsi que sur l'ensemble des aéroports de l'ASECNA, cette demande a diminué de 0,58% comparé à 2015 sur l'ensemble des aéroports de l'ASECNA, comme le montre le graphique 4.



Le nombre de passagers traités est passé sur l'ensemble des aéroports relevant des activités communautaires est passé de 12.444.581 en 2015 à 12.342.107 en 2016 soit une baisse de 0,82% (hors trafic Cotonou). Les croissances observées dans les aéroports traitant le plus de passagers comme nous le montre le tableau 2 ont estompé le recul observé.

Ainsi, cette régression du trafic s'explique par la situation constatée quant au nombre de passagers traités sur les aéroports de :

- Brazzaville (-31,91%) avec la chute des activités des exploitants nationaux comme Transport Air Congo, Canadian Airways Congo, ECAIR, et des compagnies internationales que sont Air France, Ethiopian Airlines, Royal Air Maroc, TAAG Angola Airlines ;
- Pointe-Noire (-21,34%) suite à la chute du trafic géré par Canadian Airways Congo, Air France, ECAIR, Ethiopian, South African Airways, Royal Air Maroc ;
- Douala (-11,71%) avec les régressions d'activités Camair-Ci, Ethiopian Airlines, Turkish Airlines, South African Airlines, Royal Air Maroc, Arik Air, TAAG Angola Airlines ;
- Libreville (-11,74%) où l'on observe une diminution des activités gérées par Air France, Afric Aviation, Asky Airlines, Air Côte d'Ivoire, Ethiopian Airlines, Natonale Régionale de Transport, Royal Air Maroc, Transport Air Congo, ECAIR et Ceiba Internationale ;
- Bata (-14,94%) avec notamment la cessation d'activité de Punto Azul.

En revanche, au regard du graphique 5 et du tableau 2, il est notable d'observer la croissance du trafic sur les aéroports affichant plus du millionième de passagers en 2016 :

- Dakar (6,78%) avec une activité prépondérante de Royale Air Maroc, Corse Air International, Transportes Aereos Portugueses, Iberia SA, Air Côte d'Ivoire, Ethiopian Airlines, Asky Airlines, Emirates Airlines, Mauritania Airlines, et Turkish Airlines entre autres ;
- Abidjan (14,15%) où la compagnie nationale Air Côte d'Ivoire assurant 43% du trafic passagers affiche une croissance de 20.71% en plus des activités soutenues d'AirFance, Royal Air Maroc et SN Bruxelles Airlines.

Le nombre de passagers des aéroports Article 10 dont la gestion est confiée à l'ASECNA au titre d'un contrat particulier enregistre une hausse de l'ordre de 30%. Ce sont les aéroports de Bria, Kada-Bandoro, Bambari, Bouar, Bangassou en Centrafrique, Oyem et Koulamoutou au Gabon, Agades, Diffa et Maradi au Niger qui tirent le trafic passagers vers le haut.

Tableau 2 : Top 15 des aéroports en termes de passagers

Aéroports	2015	2016	Var.
DAKAR	1 682 815	1 796 882	6,78%
ABIDJAN	1 460 732	1 667 494	14,15%
MALABO	796 379	886 559	11,32%
BRAZZAVILLE	1 232 905	839 508	-31,91%
ANTANANARIVO	597 857	827 302	38,38%
POINTE_NOIRE	987 179	776 511	-21,34%
DOUALA	809 858	715 025	-11,71%
LIBREVILLE	808 961	714 015	-11,74%
LOME	640 940	666 343	3,96%
BAMAKO	602 074	588 196	-2,31%
OUAGADOUGOU	382 149	415 038	8,61%
YAOUNDE	347 979	395 904	13,77%
BATA	403 420	343 140	-14,94%
NOUAKCHOTT	300 749	309 435	2,89%
NIAMEY	284 728	285 615	0,31%
NDJAMENA	233 957	221 328	-5,40%
MORONI	167 087	183 414	9,77%
PORT_GENTIL	239 720	181 145	-24,43%
BANGUI	128 235	156 995	22,43%
BISSAU	77 089	83 616	8,47%
TOAMASINA	53 264	71 780	34,76%

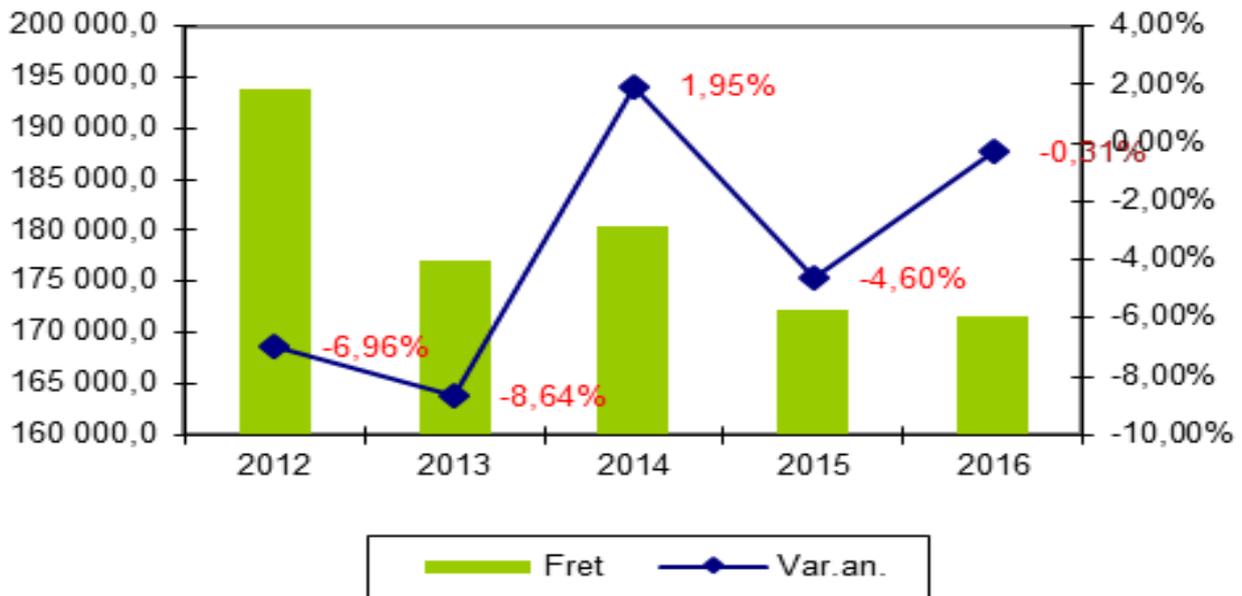
Evolution du trafic Fret

(Hors trafic Cotonou)

Le tonnage de fret n'est pas épargné par l'économie amorphe de la zone, c'est ainsi que l'on observe une légère baisse de 0,37% de cet indicateur sur l'ensemble des aéroports de la zone ASECNA comme le montre le graphique 6 ; 171.665 tonnes de fret traitées en contre 172.203 tonnes en 2015.

Les sites comme Dakar, Douala et Bamako dont les croissances respectives furent de 3,24%, 7,71% et Bamako (25,23%) alors que des chutes significativement sont observées sur les aéroports d'Abidjan (-5,11%), Libreville (-5,39%), Antananarivo (-13,05%) et Brazzaville (-32,47%).

Graphique 6 : Tonnage de Fret et variation annuelle



Graphique 7 : Trafic Fret des 20 premiers aéroports gérés par l'ASECNA

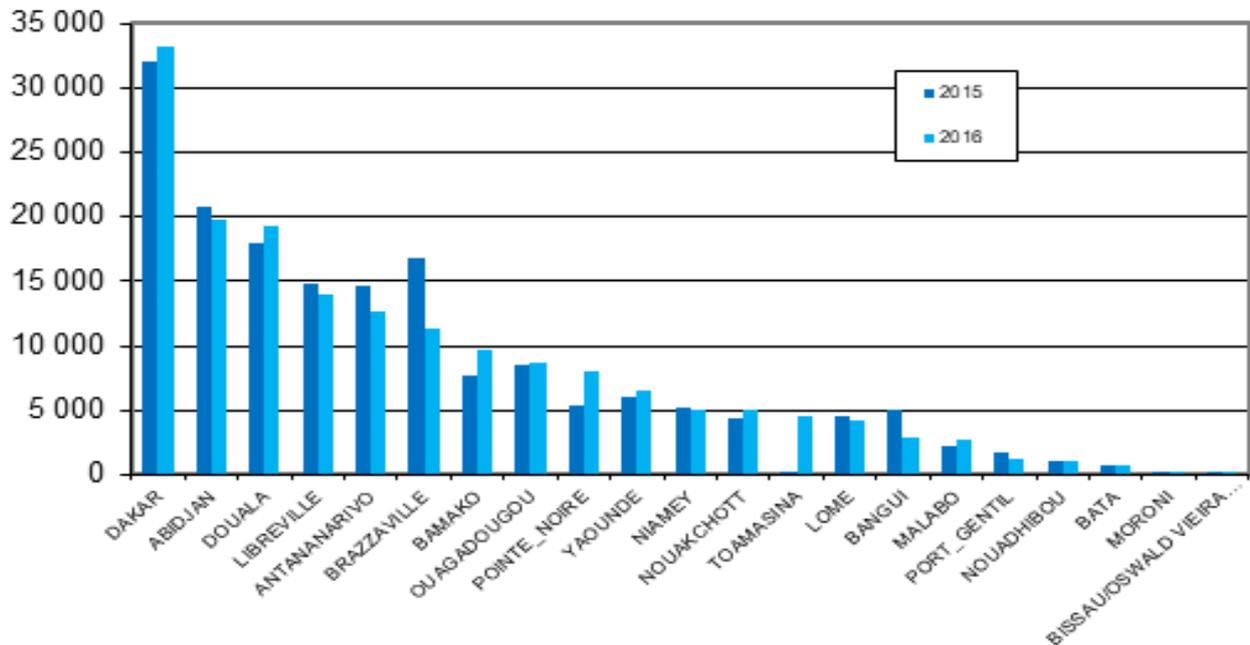
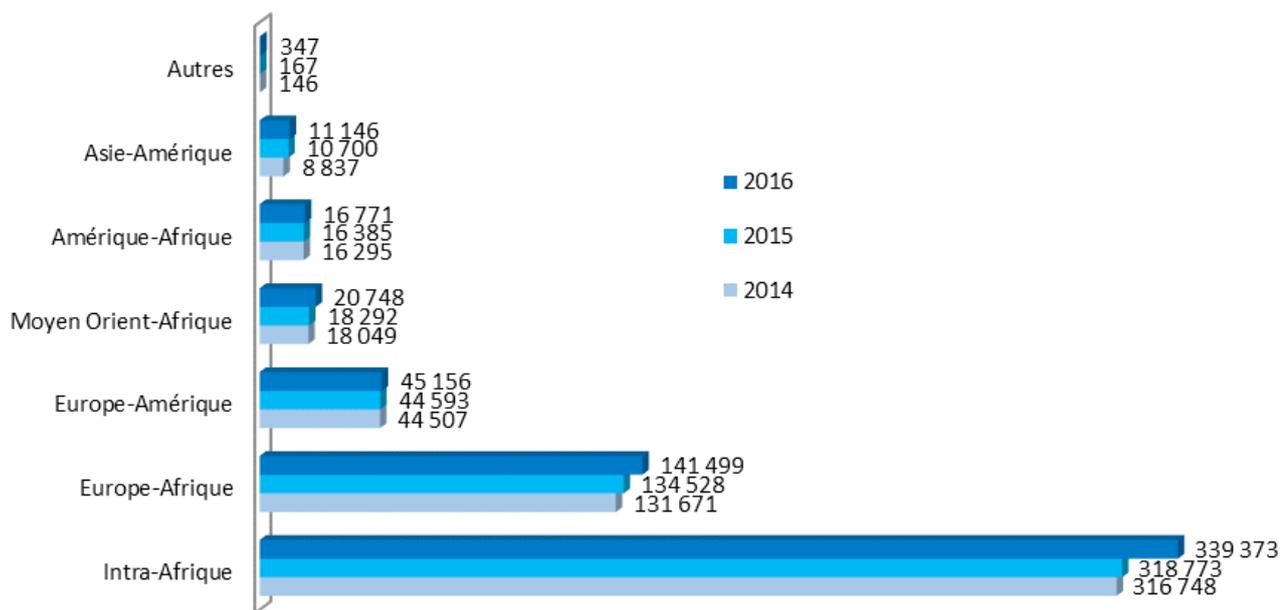


Tableau 3 : Top 15 des aéroports en termes de Fret (en tonnes)

Aéroports	2015	2016	Var.
DAKAR	32 144	33 186	3,24%
ABIDJAN	20 783	19 721	-5,11%
DOUALA	17 993	19 379	7,71%
LIBREVILLE	14 753	13 957	-5,39%
ANTANANARIVO	14 640	12 729	-13,05%
BRAZZAVILLE	16 768	11 324	-32,47%
BAMAKO	7 706	9 650	25,23%
OUAGADOUGOU	8 530	8 637	1,26%
POINTE_NOIRE	5 350	8 003	49,60%
YAOUNDE	6 076	6 573	8,19%
NIAMEY	5 243	5 074	-3,22%
NOUAKCHOTT	4 299	4 961	15,38%
TOAMASINA	41	4 577	10967,38%
LOME	4 498	4 233	-5,90%
BANGUI	4 995	2 870	-42,55%
MALABO	2 270	2 786	22,76%
PORT_GENTIL	1 638	1 274	-22,21%
NOUADHIBOU	1 064	985	-7,37%
BATA	694	740	6,56%
MORONI	238	205	-13,71%
BISSAU	182	199	9,30%

Une segmentation du trafic par courant régional montre que les échanges intra africains resteront majeurs avec 59,02% du trafic, suivis de l'activité aérienne avec les pays européens avec 24,61% de l'ensemble du trafic.

Evolution du trafic par courant régional (données annuelles)



RESOLUTIONS DES AUTORITES DE TUTELLE





58^{ème} Réunion du Comité des Ministres. Dakar (Sénégal), 8 février 2016

La 58^{ème} Réunion du Comité des Ministres de l'ASECNA, session extraordinaire, s'est tenue le 08 février 2016 à Dakar, en République du Sénégal.

A l'issue de ses travaux, le Comité a entre autres, pris les décisions importantes ci-après :

Sur les redevances aéronautiques

Le Comité, après avoir entendu le compte-rendu du Comité ad hoc des Ministres, celui du Président du Conseil d'Administration et l'exposé du Directeur Général sur l'évolution de la situation financière de l'Agence au cours des prochaines années, a décidé d'une augmentation de 3% des redevances de survol à compter du 1^{er} juillet 2016.



Sur la question des contrôleurs aériens

Le Comité des Ministres a pris note d'une communication du Niger sur la situation des contrôleurs aériens et a décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour de sa prochaine réunion ordinaire.



**59^{ème} session du Comité des Ministres.
Yaoundé (Cameroun), 30 juillet 2016**

Le Comité des Ministres de l'ASECNA a tenu sa 59^{ème} session ordinaire le 30 juillet 2016 à Yaoundé, en République du Cameroun.

Au titre des taux des redevances aéronautiques, le Comité a décidé du gel des redevances aéronautiques au titre de l'année 2017.

Au titre de la désignation du futur Directeur Général de l'Agence, le Comité en a défini les modalités et a décidé de finaliser le processus au cours d'une session extraordinaire en novembre 2016 à Bamako au Mali.

Le Comité a encouragé le personnel de l'Agence en République Centrafricaine qui s'acquitte de ses tâches dans des conditions sécuritaires difficiles.





60^{ème} Réunion (session extraordinaire) du Comité des Ministres. Bamako (Mali), 11 novembre 2016

La 60^{ème} Réunion (session extraordinaire) du Comité des Ministres de l'Agence tenue à Bamako au Mali le 11 novembre 2016, a désigné Monsieur **Mohamed Moussa** comme Directeur Général de l'Agence. Le Nouveau Directeur Général, qui est de nationalité nigérienne, prendra fonction le **1^{er} janvier 2017**. Il succédera à ce poste à Monsieur Amadou Ousmane GUITTEYE, de nationalité malienne qui était en fonction depuis le 1er janvier 2011.

Monsieur Mohamed Moussa a été désigné pour un mandat de quatre (04) ans, renouvelable une fois. Ingénieur de l'aviation civile, il a occupé de hautes fonctions à l'ASECNA et au sein du gouvernement nigérien.

131^{ème} Session du Conseil d'Administration. Dakar, les 27 et 28 juillet 2016

La 131^{ème} Session du Conseil d'Administration qui s'est tenue les 27 et 28 juillet, à Dakar, a adopté au total, près d'une vingtaine de résolutions dont notamment, celles relatives à :

- la délimitation du périmètre d'intervention des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur les aéroports de l'ASECNA ;



- le plan de résorption du déficit en contrôleurs de la circulation aérienne ;
- la détermination du temps d'ouverture des aéroports à faible trafic ;
- les audits relatifs à la masse salariale et à la détermination des effectifs cibles ;
- l'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015 ;
- l'assurance maladie ;
- la maîtrise de la masse salariale.

EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES

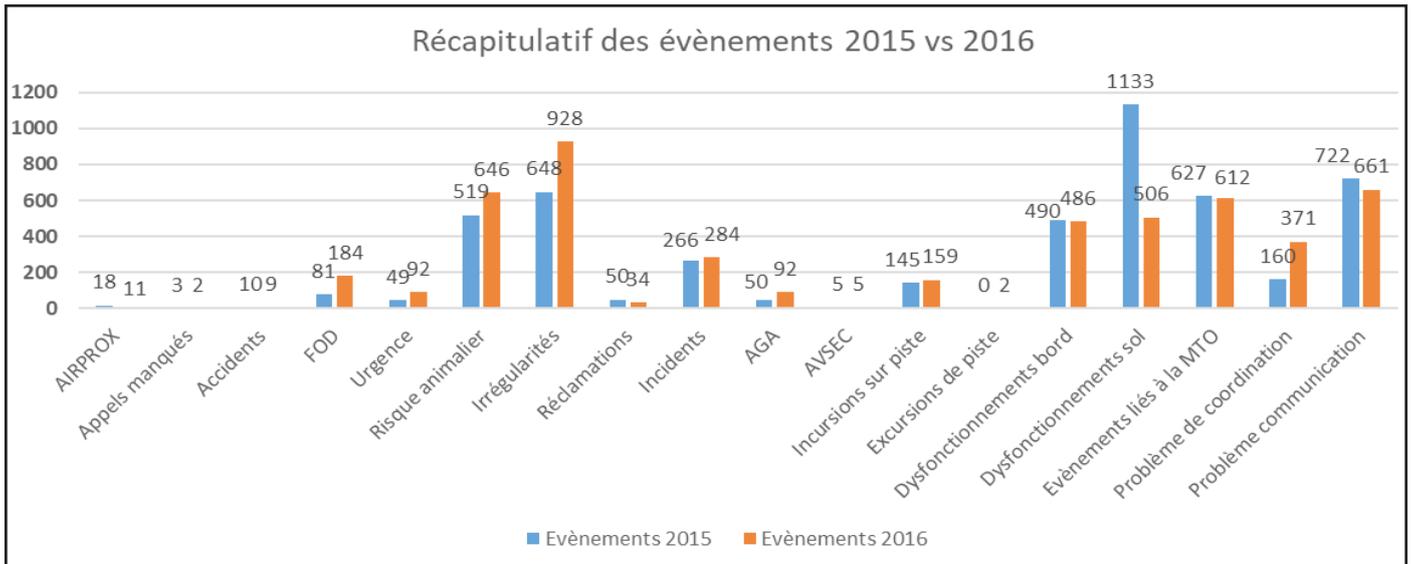


EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES

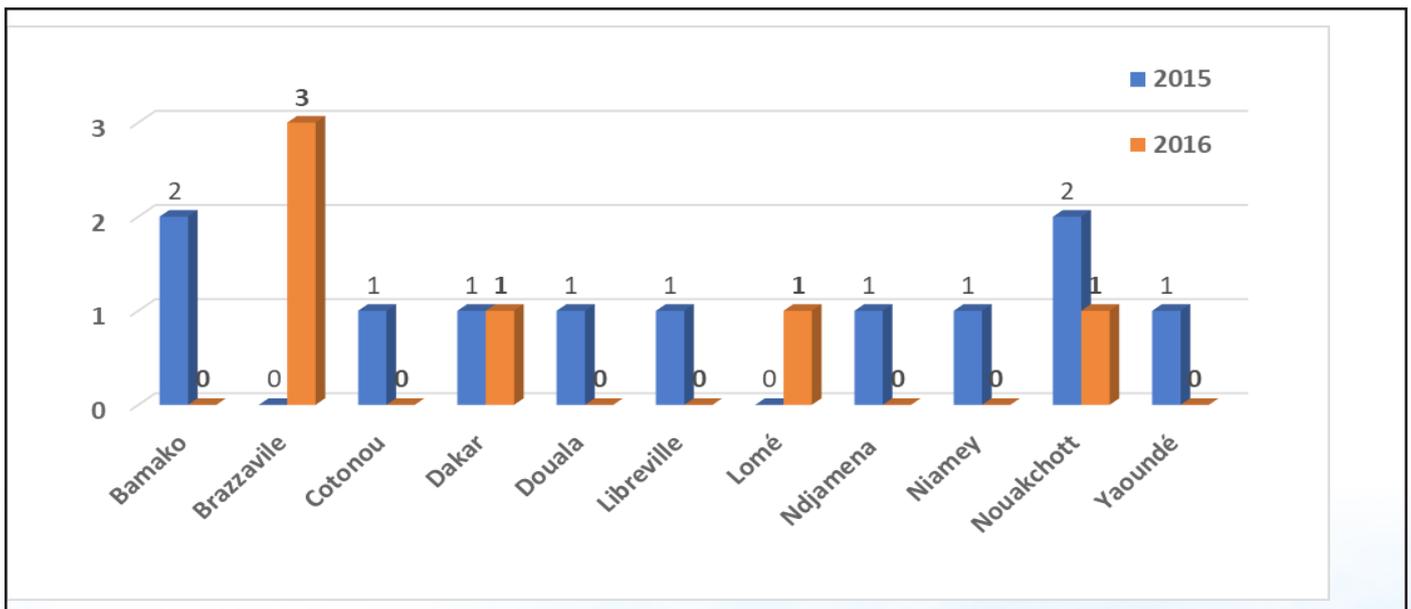
- Evènements de sécurité

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

La notification des événements est faite soit par les centres opérationnels, soit par les équipages, majoritairement à travers l'IATA. A la date du 31 décembre 2016, 5086 événements sécurité ont été enregistrés dans les centres ATS dont les détails sont contenus dans le graphique ci-dessous :



Sur les 11 airprox enregistrés en 2016, 6 sont imputables à l'Agence, soit environ 55%. 4 airprox sont imputables aux équipages et 01 AIRPROX aux centres non ASECNA. Comparativement à 2015 où 18 AIRPROX ont été enregistrés dont 11 sont imputables à l'Agence soit 61%.



Evolution des airprox imputables à l'ASECNA par centre ATS 2015 /2016

La réduction du nombre d'airprox amorcée en 2013, s'est poursuivie jusqu'en 2016. Cette réduction du nombre d'airprox, notamment ceux imputables à l'Agence, est l'effet de la mise en œuvre efficace du Système de Management de la Sécurité (SMS) à travers le SMI. Il s'agit principalement :

- de la mise en œuvre des actions correctives issues de notification et d'analyse systématiques des événements sécurité ;
- de la prise en compte préventive d'exigences issues d'analyse d'impact des changements sur la sécurité.

• **AIM**

→ **Satisfaction des besoins en AIP étrangers et Documentation OACI**

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

Evolution du taux de disponibilité des AIP étrangers dans les centres

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	8%	13%	43%	73%	75%	87%

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

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

→ **Contrôle à priori des projets d'Amendement à l'AIP**

Les amendements de l'AIP ont été publiés régulièrement conformément au calendrier AIRAC. Ces amendements ont été soumis au contrôle a priori et les erreurs constatées ont été prises en compte avant publication. La production est passée de 1.800 pages en 2015 à 1.335 en 2016.

→ **Suivi et traitement des réclamations AIM 2016**

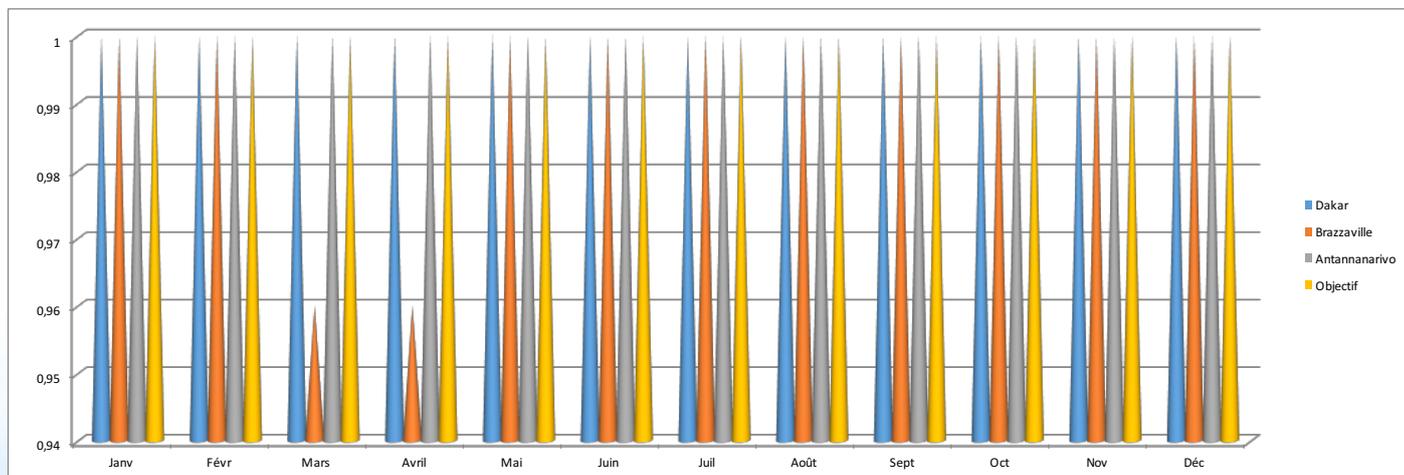
On note une diminution des réclamations en 2016, l'objectif de réduction par rapport à 2015 est atteint : 21 réclamations ont été enregistrées contre 28 en 2015.

→ **Indicateurs SLA**

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

- disponibilité des cartes locales : **86%** ;
- respect du cycle AIRAC : **99%** ;
- disponibilité des NOTAM : **97,47%**.

→ **Indicateurs des BNI**



Le taux est passé à 100% pour l'ensemble des BNI.

- **Sauvetage et Lutte contre les Incendies (SLI)**

- **Protection SLI**

Le taux de disponibilité du niveau de protection (NP) réalisé pour 2016 est de **96%** comme en 2015.

- **Interventions**

Les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie de l'Agence ont réalisé 308 053 interventions en 2016 contre 279 911 en 2015 soit +9,14% d'évolution. Le tableau ci-après donne l'évolution des activités SLI en 2016 par rapport à 2015 :

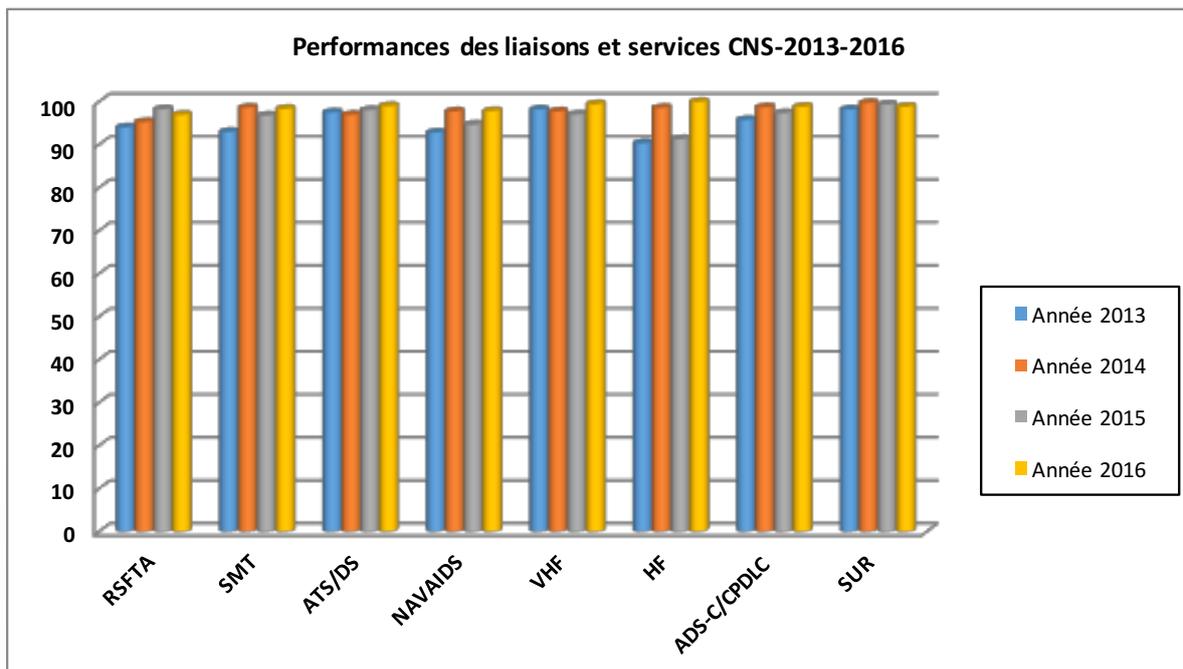
Année	Intervention avion	Interventions Bâtiments	Protection préventive	Risque animalier	Secours à personne	Interventions externes	Nettoyage Parking	Autres interventions	Total
2015	1 228	56	257 077	3 623	40	47	82	17 758	279 911
2016	1 249	34	280 714	5 437	24	427	36	20 132	308 053
Evolution	1,68%	-64,71%	8,42%	33,36%	-66,67%	88,99%	-127,78%	11,79%	9,14%

- **Procédure de Vols**

Les performances 2016 en matière de procédures de vol sont les suivantes :

Activités	Taux de réalisation
Maintenance régulière des procédures de vols publiées	76%
Etudes d'impacts de nouveaux obstacles	100%
Conception de procédures conventionnelles	100%
Conception de nouvelles procédures de vols PBN avec guidage verticale Baro-VNAV	75%
Mise en œuvre du SMI dans le domaine des procédures de vols (documentation)	80%

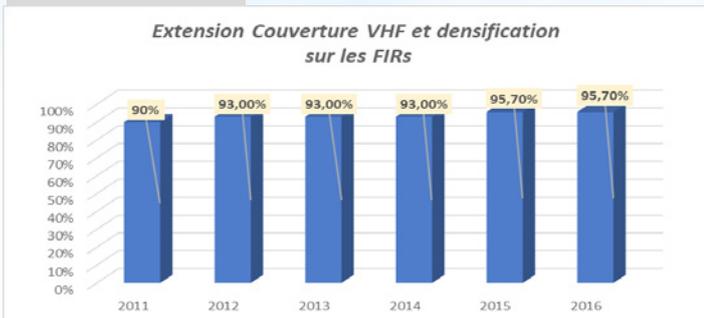
- **Télécommunications**



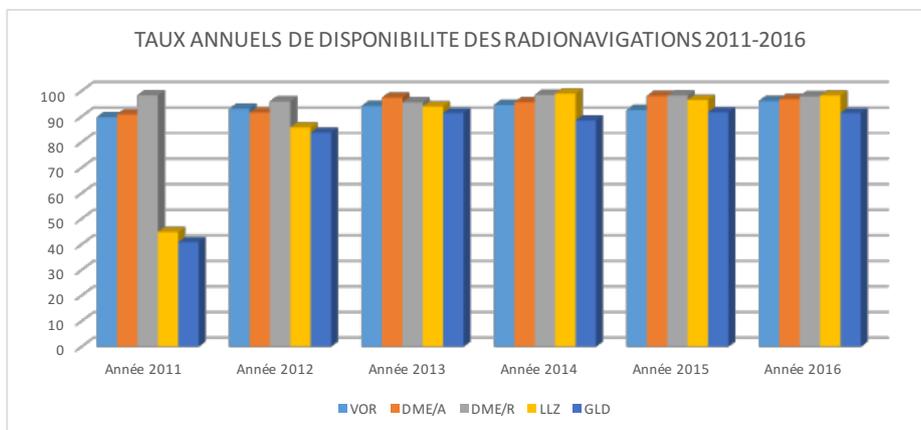
L'évaluation des performances des liaisons et service est présentée sur la figure ci-contre.

Le taux de mise en œuvre du service fixe aéronautique est présenté dans le tableau ci-après :

Services	Circuits planifiés	Circuits mis en œuvre	Taux de mise en œuvre AFI	Circuits bilatéraux mis en œuvre
RSFTA	51	51	100%	75
ATS/DS	134	128	96%	40
SMT	59	42	71%	27

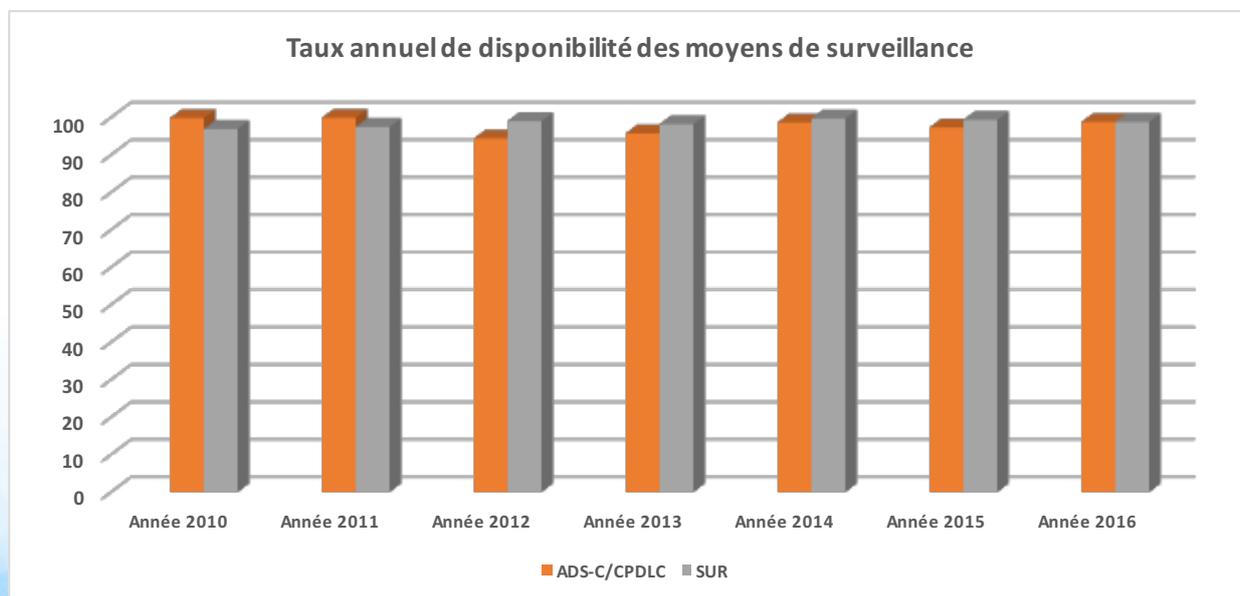


Concernant les communications mobiles aéronautiques, plus de cent (100) stations VHF déportées ont été déployées à ce jour et sont maintenues dans des conditions environnementales, climatiques diverses et variées et difficiles d'accès. Le graphe ci-dessous montre le taux d'extension de la couverture VHF dans l'ensemble des FIR :



Au plan du service de radionavigation et en attendant la position au niveau régional sur la mise en œuvre des systèmes basés sur le GNSS, l'Agence poursuit ses efforts de modernisation des Aides Radionavigation de type conventionnel et le graphe suivant relate l'amélioration des disponibilités des services rendus par ces équipements :

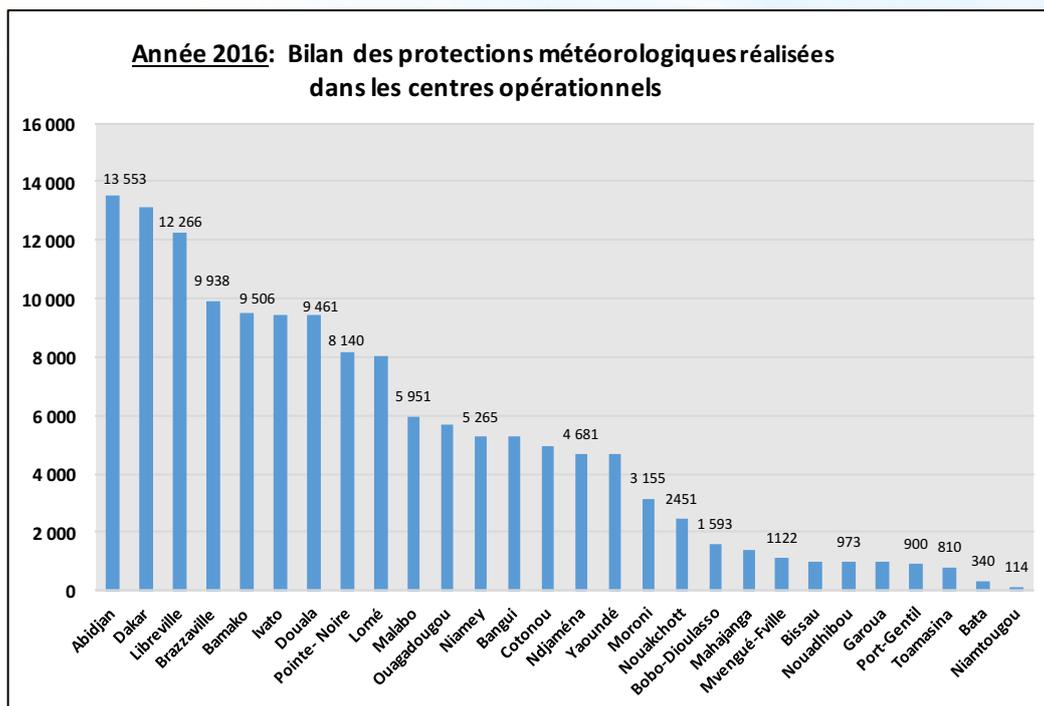
Le tableau ci-après montre l'évolution des taux des disponibilités des moyens de surveillance de 2010 à 2016



- **Météorologie**

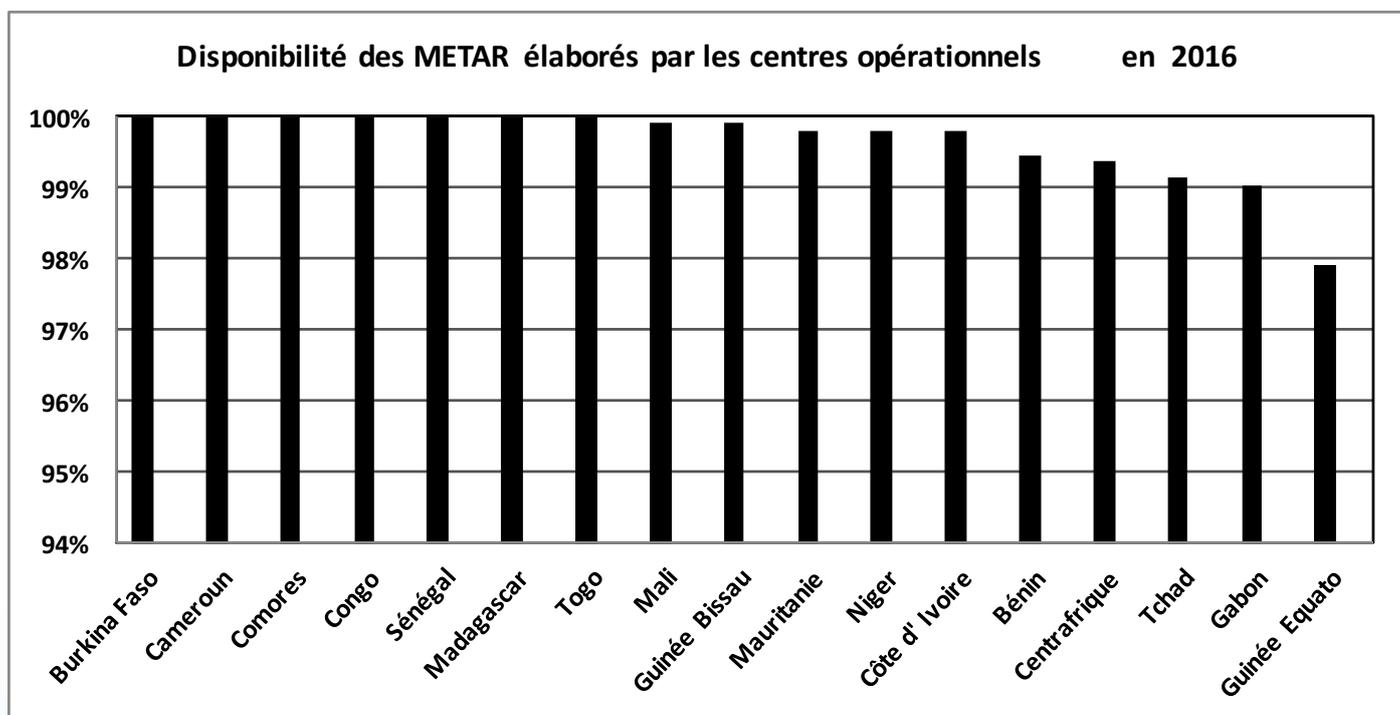
Protections des vols en 2016

Le nombre de protections des vols réalisées dans les centres météorologiques d'aérodrome au cours de l'année 2016 est de 144.662 contre 148.139 en 2015.



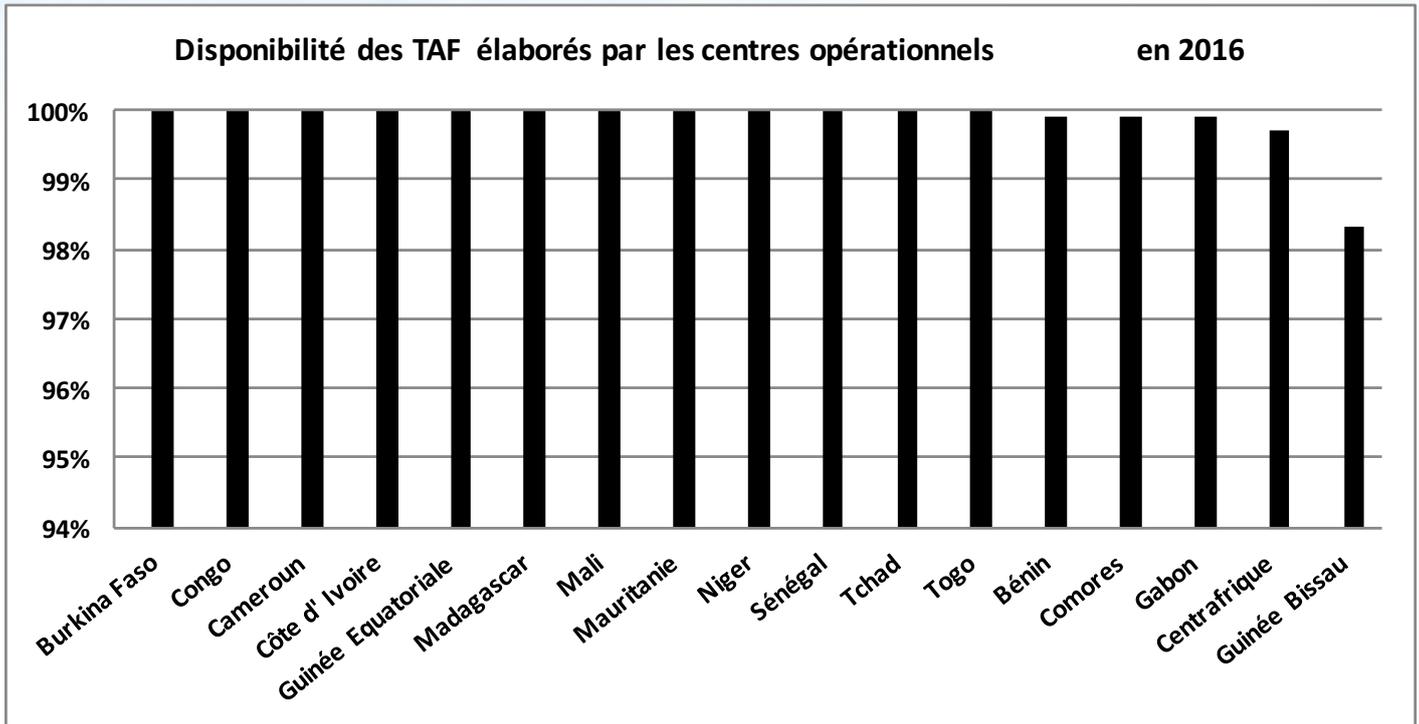
Disponibilité des METAR

Pour l'année 2016, le taux moyen de disponibilité des METAR dans les centres communautaires a été de 99.65% contre 99.40% en 2015.



Disponibilité des TAF

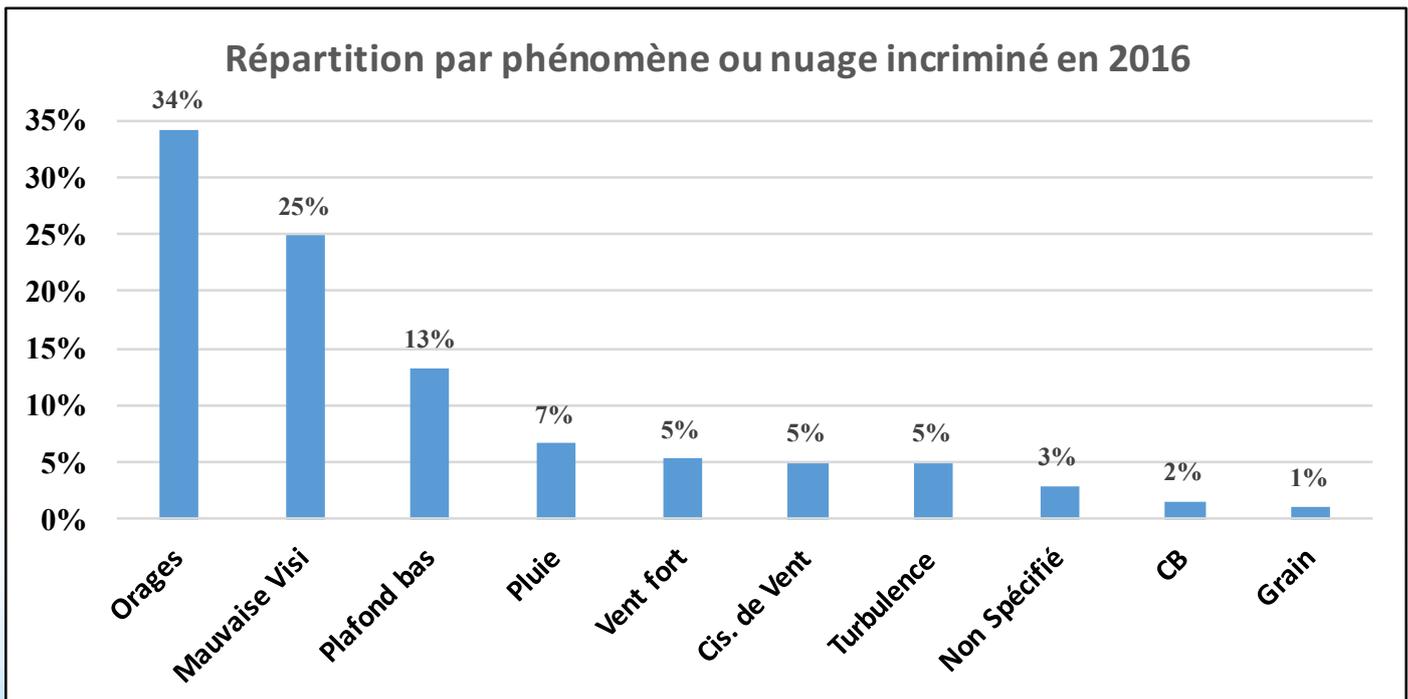
Pour les TAF rédigés et transmis par les centres opérationnels, le taux moyen de la disponibilité est de 99.87% contre 99.70% en 2015.



Evènements sécurité ATS imputables aux conditions météo

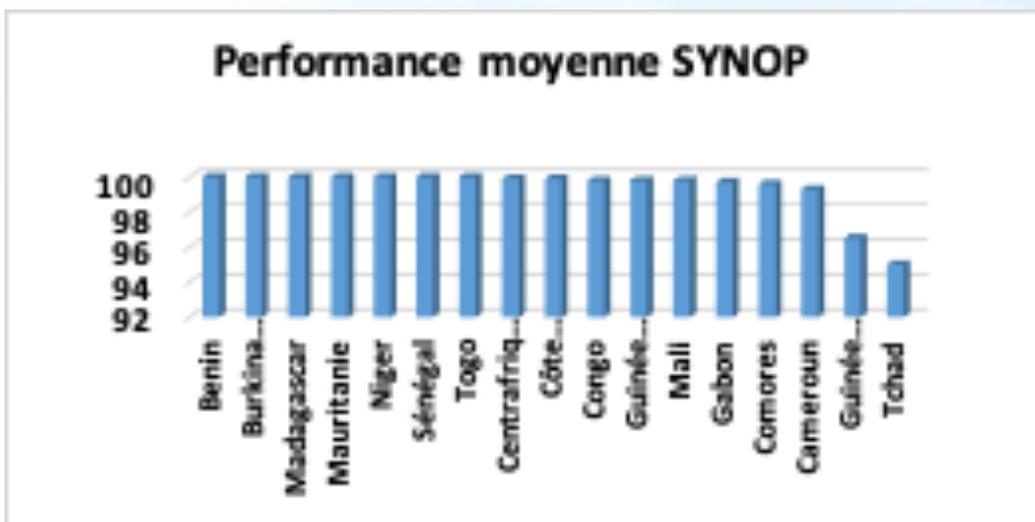
Au cours de l'année 2016, 377 évènements sécurité imputables aux conditions météorologiques ont été répertoriés sur l'ensemble de la zone ASECNA contre 504 en 2015 soit une baisse de 25.2%.

Le phénomène météo ayant causé le plus d'évènement sécurité en 2016 est l'orage avec 34.2%. Il est suivi par la mauvaise visibilité (24.9%) et le plafond bas (13.3%).



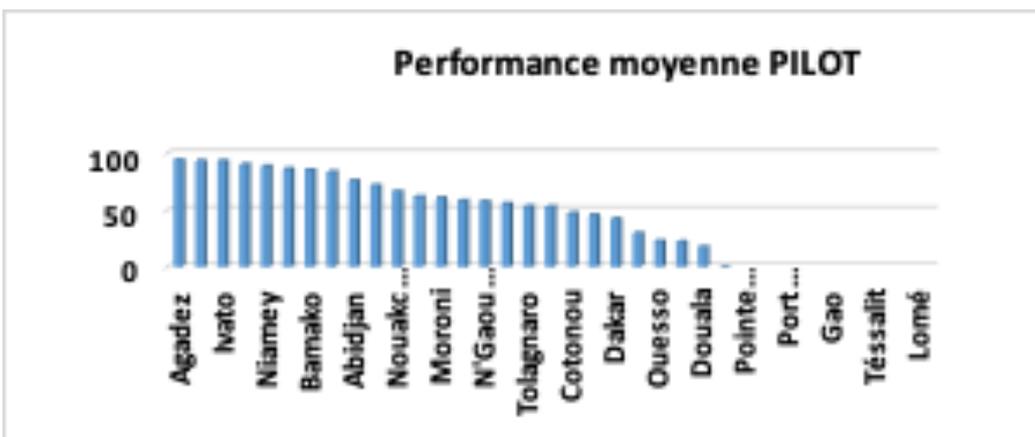
Stations synoptiques en surface

La performance moyenne des stations d'observation synoptique en surface relevant des activités communautaires est 99,4%. Elle est au-dessus du seuil de 95%. Tous les centres ont en moyenne atteint ou dépassé ce seuil.



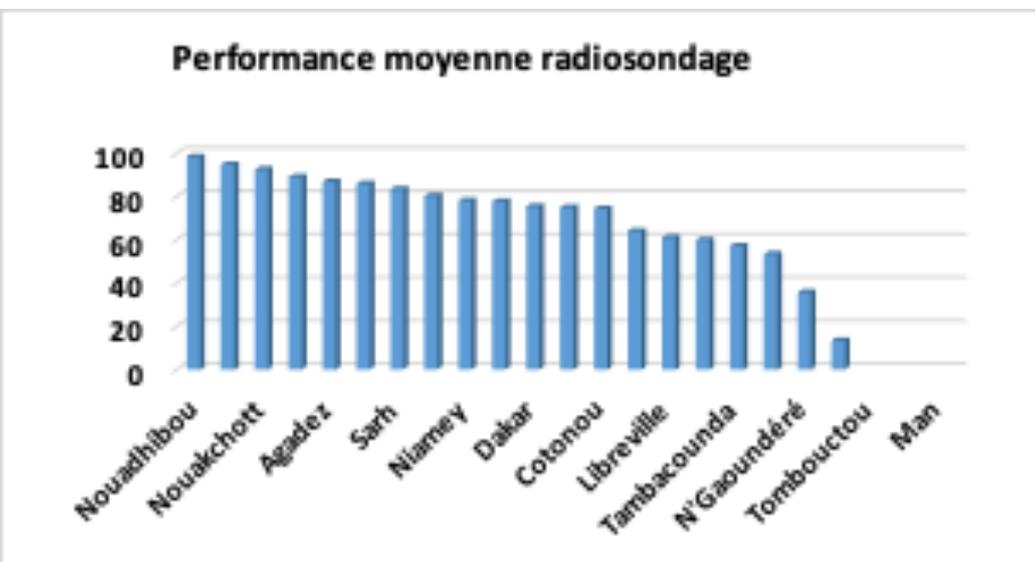
Stations synoptiques en altitude

La performance moyenne du réseau des stations d'observation en altitude PILOT est 59,9%. Elle est en dessous du seuil de 75%.



Stations de radiosondage

La performance moyenne du réseau des stations de radiosondage est 71,8%. Elle est en dessous du seuil de 75%.



MAINTENANCE





MAINTENANCE

Dans le cadre de ses activités 2016, le Département Maintenance a poursuivi, en se basant sur la Politique de Maintenance orientée résolument vers le renforcement des capacités de Maintenance des centres opérationnels, la planification et la mise en œuvre de la stratégie de l'Agence pour le maintien en condition opérationnelle des équipements CNS et Météorologiques, d'Energie et Balisage, des réseaux et systèmes informatiques, des véhicules de lutte contre incendie d'une part, de la gestion du patrimoine, des approvisionnements et achats d'autre part.

Les faits marquants sont les suivants :

Gestion de la Maintenance

- L'implémentation de la GMAO, mise en exploitation depuis début décembre 2016.
- Acquisition des appareils de mesure au profit des centres.
- Poursuite de la relance de la formation sur site CELICA-M en vue du maintien de qualification IRE-I.
- L'implémentation du SMS dans la gestion de la Maintenance, notamment, la réalisation des études de sécurité, la réalisation de méthodes d'interventions programmées (MIP), et la mise en place de la commission d'analyse des événements sécurités liés à la maintenance.
- L'augmentation des ressources réseau satellite et la mise en œuvre de services à valeur ajoutée tels que l'hypervision opérationnelle, la visioconférence, les outils de communication unifiée tels que Lync via la messagerie, la prise en mains à distance des équipements et systèmes.

CNS et Météo

- Implémentation en régie et dans des conditions d'extrême pression, d'installations critiques nécessaires aux besoins de l'exploitation, tels que les simulateurs radars et la configuration des liaisons ADS-CPDLC avec la SITA, dans le cadre de la sectorisation de la FIR ACCRA.
- Mise en œuvre des Commutateurs de messages AFTN/AMHS dans 58,82% des centres à savoir Dakar, Nouakchott, Bamako, Niamey, Ndjamen, Cotonou, Lomé, Brazzaville, Antananarivo et, Ouagadougou.
- Mis en œuvre des commutateurs de messages SMT dans 47,06 % des centres Cotonou, Lomé, Antananarivo, Ndjamen, Ouagadougou, Nouakchott et Bamako.
- Dotation de Valise Inmarsat BGAN secours de l'ATS/DS de 2011 à 2016 de tous les centres principaux et d'autres sites (Port Gentil, Pointe Noire, Yaoundé, Bata).



- En matière de VHF, vingt-huit (28) nouvelles stations VHF déportées sont installées depuis 2011.
- Extension et modernisation du réseau de télécommunications par satellite, corrections des carences de communications et amélioration avec des nouveaux circuits créés dont 75 RSFTA, 40 ATS/DS et 27 SMT.
- Poursuite de la mise en œuvre des systèmes de radionavigation.
- Mise en œuvre des moyens de développement des laboratoires pour la prise en charge de la technologie multicouches.
- Poursuite de l'extension des moyens de surveillance à l'ensemble des centres opérationnels avec en 2011 : 6 radars et en 2016 : 13 radars.
- Mise en œuvre d'un système de billing semi-automatique.
- Mise en œuvre de nouveaux systèmes météorologiques à savoir Station de travail de prévision (PUMA Synergie), Système intégré d'Observation Météorologique d'Aérodrome (SIOMA3), Appareil de mesure de vent (CIMEL).
- Radiosondage (MW41, HOGEN40, MODEM SR10).

Energie et Balisage

- Accompagnement des centres suite à la forte migration technologique des équipements et systèmes de production, de distribution, de transport et de commande d'énergie électrique.
- Installation de bout en bout des générateurs solaires des sites isolés (Makoua, El Lemrety, Nema, etc.).
- En termes d'économie d'énergie : réalisation de la campagne de sensibilisation du personnel de l'Agence (plus de 90%).
- Prise en main de l'analyse et du suivi des factures d'électricité en attendant le déploiement du logiciel de suivi informatisé (VSOFT à livrer par OIF /IFDD).
- Mise en œuvre des formations pour l'habilitation des Electriciens.



Informatique

- La mise en œuvre d'une charte informatique et d'une Politique de sécurité associée.
- Le lancement de la démarche d'implémentation du SSI (Sécurité du système d'Information) au sein de l'ASECNA.
- La réduction de la dépendance à l'infrastructure serveur, par la virtualisation du stockage des données à travers le Cloud, notamment dans le domaine de la messagerie (Office 365).
- La réduction drastique du coût des licences de support ORACLE du PGI, grâce à une meilleure appropriation des outils par la formation de nos administrateurs systèmes et base de données, ainsi que la renégociation du support en direct avec l'éditeur.
- Le développement d'applications informatiques importantes telles que le site institutionnel et l'application de gestion des AVP, etc.
- Le développement en interne de certains modules tels que la passerelle entre la GMAO et le PGI.





Véhicules de lutte contre incendie

- Suivi du renouvellement du parc de véhicules SLI de l'Agence :

2011	2012	2013	2014	2015	2016
01 VIMP 91125 SIDES	20 VIMP 91125 SIDES 04 VIMP 6825 GIMAEX 07 VIPP 4425 SIDES	03 VIMP 6825 GI- MAEX	06 VIMP 91125 SIDES 01 VIPP 4425 GI- MAEX	10 VIMP 91125 SIDES 03 VIMP 6825 GI- MAEX 01 VIPP 4425 SIDES 11 VIPP 4425 GI- MAEX	33 ambulances (PSE) 03 véhicules pour le Congo

- Révision des équipements ECI et des châssis des véhicules SLI ont été révisés par SIDES en 2014 sur cinq (5) véhicules VIMP 91125 S sur les sites de M'vengué, Ndjamena, Bamako, Brazzaville et Douala.
- Révision d'organes de transmissions automatiques TWIN-DISC.
- Acquisition d'outillage pour 21 aérodromes.

Véhicules utilitaires

Au cours de la période 2011 à 2016, deux cent treize (213) véhicules au total ont été acquis. Ils sont répartis ainsi qu'il suit :

Centre de Synthèse	Principales actions réalisées
Siège	Acquisition de 21 véhicules
Représentations	Acquisition de 163 véhicules
Ecoles (ERNAM, EAMAC et ERSI)	Acquisition de 27 véhicules : 22 pour l'EAMAC et 5 pour l'ERSI
Délégations (Paris et Montréal)	Acquisition d'1 véhicule par Délégation

Synthèse des performances opérationnelles de la maintenance

	2014	2015	2016
Equipements NAVAIDS	98,5%	98,21%	98%
Equipements Communication	99%	99%	99%
Equipements Météo	91,65%	96,5%	98%
Equipements Energie/Balisage	98,63%	99,08%	99%
Equipements de Surveillance	99,17%	99,25%	100%
Véhicules SLI	91,12%	87,49%	89,32%
Sécurité Informatique	99%	100%	100%
Réseaux informatiques	100%	100%	100%
Climatiseurs	99,2%	98,76%	99,5%
Véhicules utilitaires	94%	95%	97%
DREEM	100%	100%	100%

Gestion du patrimoine

- Prise en compte par l'Agence des recommandations du Cabinet MAZARS et la CVC par l'organisation d'un inventaire tournant sur trois (03) ans : 2014, 2015 et 2016.
- Mise en œuvre de programmes de réhabilitation des bâtiments administratifs, techniques et des logements.
- Installation des équipements d'efficacité énergétique.
- Réhabilitation des DREEMS et des VRD.
- Remplacement de mobilier de bureau.
- Suivi des contrats divers, etc.



CONTROLE EN VOL



LE CONTROLE EN VOL

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

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

En outre, l'utilisation d'un banc de mesure numérique, couplé à un système de positionnement par GPS très performant, permet à l'Agence de fournir des prestations de grande qualité et de disposer désormais d'une reconnaissance certaine de son savoir-faire en la matière au sein de la communauté aéronautique internationale.

Réalisations effectuées en 2016

Les activités au cours de l'année 2016 ont été perturbées par le nombre très réduit du personnel de conduite (non remplacement d'un pilote démissionnaire) et surtout le retard connu dans la mise en œuvre du chantier RG Moteurs, ayant entraîné une longue immobilisation de l'avion.

Au 31 Décembre 2016, les prestations réalisées par le Contrôle en Vol portent sur un cumul de 579 heures qui ont été effectuées en 06 missions de calibration, couvrant 297 stations.

En dehors de l'objectif des 700 heures, les objectifs annuels en termes de nombres de calibrations et de chiffre d'affaires à l'export sont atteints et même dépassés. Nous pouvons conclure que de façon globale, les objectifs 2016 ont été atteints.

Répartition des stations calibrées au 31/12/2016

ANNEE 2016		PRESTATIONS INTERNES		PRESTATIONS EX-TERNES	TOTAL
ARTICLE 2		ARTICLE 10			
Nombre de calibrations	Prévu (a)	155	30	65	250
	Réalisé (b)	223	27	47	297
Taux de réalisation (b)/(a)*100		144%	90%	72.3%	118,8%

Ce tableau indique que les calibrations effectuées pour le compte des Pays membres de l'Agence est de 84,2% contre 15,8% pour le compte des clients externes.

Ces résultats qui montrent une nette inversion de tendance pour les activités du CEV par rapport aux années antérieures répondent aux orientations du Conseil d'Administration.

Opérations effectuées pour les clients externes

En 2016, seuls des anciens contrats ont été exécutés : Seychelles, Cap Vert, Nigeria, ESSO-Tchad, Gambie.

Le montant total des recettes à l'export s'élève à 262 500 000 FCFA, soit 105 % de l'objectif fixé à 250 millions.

Maintenance des moyens de production :

- Révision générale des moteurs
- Signature d'un marché de partenariat avec SABENA TECHNICS pour la maintenance de l'ATR42

PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS



PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS

Dans le cadre de sa politique d'amélioration continue de la qualité de services, l'Agence a consenti de lourds investissements à travers les programmes pluriannuels d'investissement qui se sont succédés.

• Exécution globale du PSE 2015 – 2017

Le nouveau PSE 2015-2017 a été adopté en juillet 2014 pour un montant de 214,260 milliards de francs CFA. Il est fortement inspiré du Plan mondial de Navigation aérienne (GANP), de l'évolution escomptée du trafic en zone AFI et dans le monde pour les 15 prochaines années. Son élaboration s'inscrit en outre dans le cadre de planification OACI pour l'harmonisation et l'interopérabilité mondiale basées sur les mises à niveaux par blocs du système de l'aviation (ASBU). Il est assorti d'un plan de financement.

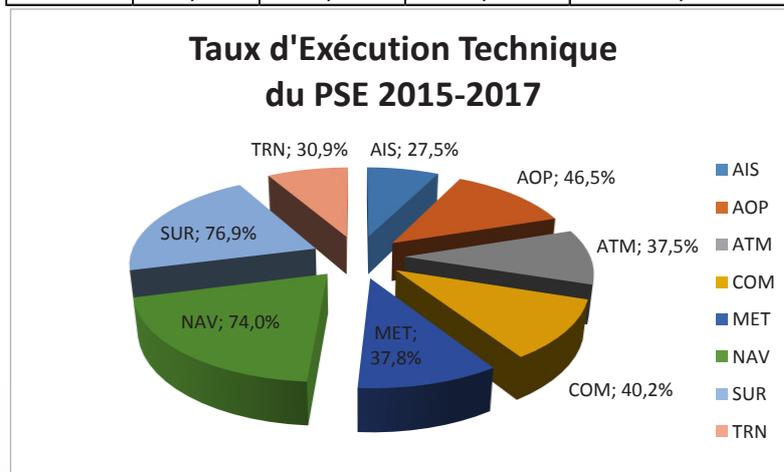
Les projets du PSE 2015-2017 comprennent le reversement des projets du PSE 2009-2013 actualisé (à l'exception des projets sur financement externes) mais non encore engagés ainsi que de nouveaux projets répondant à des besoins entrants dans le cadre des missions de l'Agence.

Ce plan est structuré comme ci-après :

DOMAINE	ANNEE 2015	ANNEE 2016	ANNEE 2017	TOTAL PSE 2015-2017
AIS	1 350	300	-	1 650
AOP	39 370	24 670	20 660	84 700
ATM	14 185	13 720	12 000	39 905
COM	8 125	5 905	2 915	16 945
MET	5 120	7 960	4 970	18 050
NAV	16 135	7 800	9 760	33 695
SAR	200	-	-	200
SUR	330	6 100	100	6 530
TRN	5 185	3 155	4 245	12 585
TOTAL	90 000	69 610	54 650	214 260

Le tableau et le graphique ci-dessous donnent l'état d'exécution technique des projets du PSE 2015-2017

Domaines	Etudes	AOM	Physique	Taux Exéc Technique
AIS	60,0%	38,0%	0,0%	27,5%
AOP	81,0%	52,1%	20,4%	46,5%
ATM	65,4%	46,7%	13,9%	37,5%
COM	65,1%	55,1%	15,3%	40,2%
MET	49,3%	45,9%	25,7%	37,8%
NAV	100,7%	75,5%	55,3%	74,0%
SUR	100,0%	75,0%	62,5%	76,9%
TRN	75,7%	30,0%	1,6%	30,9%
	74,7%	52,3%	24,3%	46,4%



Le taux moyen d'exécution technique des projets du PSE 2015-2017 est de 46,4% au 30 septembre 2016 (BV actualiser ces données au 31 décembre 2016).

- **Réalisations par domaine d'activité**

- **AIS**

- Mise en œuvre de l'outil AIMANT
- Lancement des projets e-TOD, AMDB

- **AOP**

- Construction des Représentations ASECNA en Guinée Bissau, Comores, Guinée Équatoriale
- Construction des Centrales Électriques de Moroni, Yaoundé, Bissau, Libreville, Abidjan, Nouakchott, la Centrale Électrique pour CRNA Dakar,
- Modernisation Imprimerie du Siège et de l'EAMAC
- Acquisition de véhicules SLI et des véhicules de 1ère intervention pour les sites
- Réhabilitation des bâtiments techniques et administratifs
- Construction d'un centre d'excellence abritant les bureaux de AFI – PBN - FPP et de AFI –GNSS et du bâtiment de DGDI (travaux en cours)
- Acquisition de l'outil GMAO
- Modernisation des infrastructures informatiques

- **ATM**

- Construction du Bloc technique et Tour de contrôle de Ndjamen, Nouadhibou, Pointe-Noire et Cotonou
- Construction tour de contrôle de Brazzaville (marché attribué et inscrit dans le budget 2017)
- Construction du CRNA de Niamey (en cours)
- Construction CDIV de Bamako, Ouagadougou
- Construction du CCR de Nouakchott,
- Construction CDIV de Douala (en cours d'achèvement)
- Construction CCR de Cotonou et de Lomé (travaux en cours)
- Acquisition de Tours mobiles (Moroni, Gao, Douala)
- Extension du CRNA et Standardisation du Bloc Technique d'Antananarivo
- Renouvellement des meubles tours des centres de Toamasina, Mahajanga, Yaoundé, Gao, Sarh, Mopti, Lomé et Niamtougou

- **COM**

- Autocom de l'ERSI, de Mopti, GAO, DEXP (celui de Gao en attente d'installation)
- Extension et densification de la couverture VHF
- Mise en œuvre de la visioconférence et de la GMAO
- Acquisition de chaînes radio pour les sites
- Début de déploiement des commutateurs AMHS dans les centres

- **NAV**

- Achèvement d'installation des NAVAIDs sur tous les sites
- Mise en œuvre d'un centre d'excellence de conception de procédures d'approches (AFPP)
- Mise en œuvre d'un bureau de soutien EGNOS en Afrique (JPO)

- **SUR**

- Installation RADAR + système ATM sur 11 sites
- Mise à niveau des Radar et système ATM sur les 6 premiers sites
- Acquisition de simulateurs de contrôle en route, d'Approche et d'aérodrome
- Début de déploiement des stations ADS-B terrestres pour le complément de couverture en surveillance des espaces aériens

▣ MET

- Réhabilitation des stations météo synoptiques des sites
- Construction des Stations météo de Mahajanga, Antananarivo, Ndjamenana, Sarh, Brazzaville, Pointe Noire, Nouadhibou, Man, Malabo, Bissau ;
- Procédure d'acquisition des équipements des stations synoptiques automatiques accomplie : il reste à notifier le marché
- Début de déploiement des systèmes météo aéronautiques automatiques
- Acquisition des nouveaux systèmes de production d'Hydrogène de Ouagadougou, Ndjamenana, Garoua, Mahajanga, Nouadhibou et Libreville ;
- Projet d'acquisition des systèmes de cisaillement de vent : en cours d'attribution

▣ TRN

- Elaboration d'un plan d'action destiné à l'automatisation des centres de formation (EAMAC, ERNAM, ERSI) et à en faire des centres d'excellence.

▣ Prospective (Il faut une phrase introductive)

- Expérimentation ADS-B à Dakar, N'Djamena et Nouakchott
- Mise en œuvre des systèmes ADS-B basés sur le satellite pour la couverture en surveillance des espaces océaniques et continentaux éloignés
- Acquisition d'un nouvel avion de calibration
- Mise en œuvre d'un système GNSS (SBAS et GBAS)
- Mise en œuvre d'un centre d'étalonnage pour les équipements électromagnétiques et capteurs météorologiques
- Caractérisation de l'ionosphère en zone équatoriale ASECNA
- Mise en œuvre d'un secours des liaisons satellites par fibres optiques
- Réorganisation du réseau de routes de l'espace aérien ASECNA (mise en œuvre de la spécification RNAV 5 en espace continental)
- Elaboration d'un canevas de Master Plan ATM 2016-2030 (en cours).

● Principaux projets en cours de réalisation

- Projet Surveillance : Neuf (09) Radars installés et trois (03) en cours d'installation ; Dix (10) systèmes TOPSKY installés et 2 en cours d'installation ; Simulateurs en cours d'installation dont six (6) réceptionnés ;
- Projet RSFTA/AMHS : installation en cours dont dix (10) sites réceptionnés ;
- Renouvellement des ILS/DME et VORs/DME effectués sur la quasi-totalité des sites à l'exception des DVOR/DME de Dakar et Brazzaville, des CVOR/DME de Berberati, Port Gentil, Ndélé, Bria, Gao et Tessalit en cours de finalisation et le DVOR de Fomba repoussé à 2017 pour des contraintes budgétaires ;
- Projet ADS-B : en cours de démarrage pour la tranche ferme.

FINANCES



Le tableau d'équilibre, ci-dessous, présente de façon synthétique le niveau de réalisation du budget général de l'Agence après prise en compte des modifications intervenues sur les enveloppes budgétaires autorisées en cours d'exercice 2016.

Tableau d'équilibre										
Fonctionnement										
en milliers FCFA										
CHARGES						PRODUITS				
GM	INTITULE	BUDGET MODIFIE	ENG	ORD	ORD %	GM	INTITULE	BUDGET VOTE	REALISATION	%
60	Achats	12 278 207	11 863 215	11 484 230	93,5%	70	Redevances aéronautiques et extra aéronautiques	194 423 000	190 563 428	98,0%
	Variation de stocks		0	-842 839						
61	Transports	16 849 357	14 559 966	13 892 294	82,4%	71	Subvention d'exploitation	939 039	783 503	83,4%
62	Services extérieurs	12 707 674	11 839 881	11 095 121	87,3%	72	Travaux faits P/ entreprise P/elle-même	0	0	-
63	Autres services extérieurs	7 605 077	5 426 364	5 252 326	69,1%					
64	Impôts et taxes	58 147	55 403	22 407	38,5%					
65	Autres charges	15 748 411	17 442 631	17 433 901	110,7%	75	Produits divers	5 350 000	10 848 118	202,8%
66	charges du personnel	104 030 373	101 723 976	101 686 883	97,7%					
67	Frais financiers	2 750 880	2 745 000	1 084 951	39,4%	77	Revenus financiers et produits assimilés	845 000	189 260	22,4%
68	Dotations aux amortissements	27 374 853	26 769 010	26 769 010	97,8%	78	Reprise de subventions/Transfert de charge financière			
69	Dotations aux provisions	5 034 060	1 334 515	1 334 515	26,5%	79	Reprise de provisions	2 880 000	3 978 138	138,1%
81-83-85	Charges HAO		0	252 064	-	82-84-86	Produits HAO		1 061 265	-
TOTAL CHARGES		204 437 039	193 759 960	189 464 863	92,7%	TOTAL PRODUITS		204 437 039	207 423 711	101,5%
RESULTAT NET									17 958 849	
Investissement										
EMPLOIS					RESSOURCES					
INTITULE	BUDGET AO VOTE	ENG	ORD	ORD %	INTITULE	BUDGET AO VOTE	REALISATION	%		
Remboursement d'emprunt	2 700 000	2 700 000	2 650 864	98,2%	Capacité d'autofinancement	25 800 000	41 260 782	163,0%		
Dépenses D'Equipements	48 917 000	10 253 724	28 113 892	57,5%	Financements Externes	28 817 000	26 000 000	90,2%		
PSEI 2007-2008	2 817 000	0	1 688 200	59,9%	Prélèvement Trésorerie	0	0	-		
PSE 2009-2013	40 100 000	0	13 575 219	33,9%						
PSE 2015-2017	6 000 000	10 253 724	12 850 473	214,2%						
TOTAL EMPLOIS	51 617 000	12 953 724	30 764 756	59,6%	TOTAL RESSOURCES	54 617 000	67 260 782	123,1%		
FONDS DE ROULEMENT (FDR)	3 000 000		36 496 026							

RESSOURCES HUMAINES



RESSOURCES HUMAINES

• Recrutements

Le tableau ci-dessous donne la répartition par métier des 128 recrutements effectués au cours de l'année 2016 :

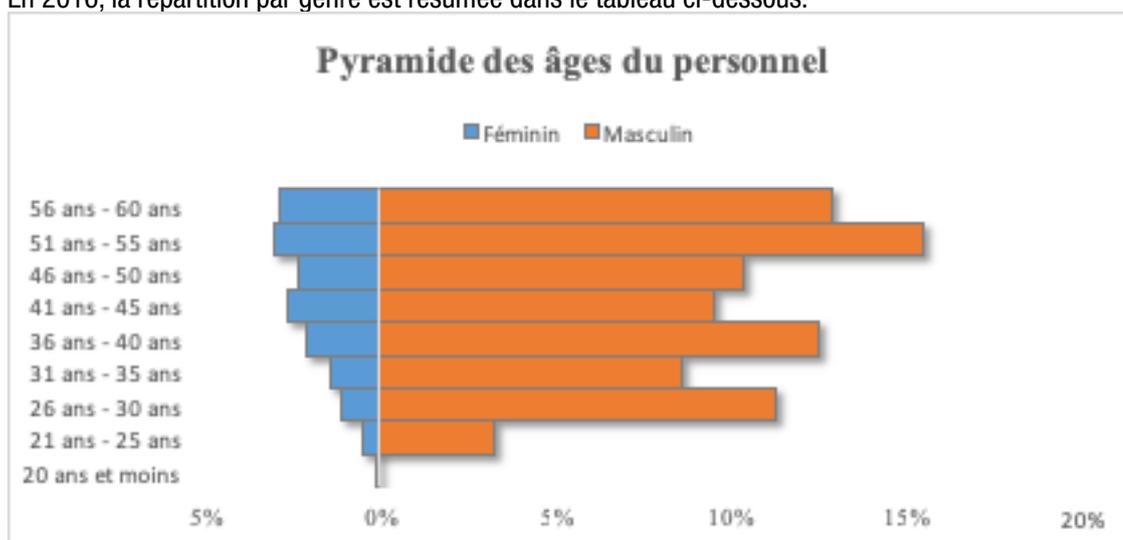
Métier	Encadrement	Exécution	TOTAL
ADG	8	1	9
ENA	55	20	75
IGC	2		2
IRE	14	3	17
MTO	19	6	25
Total général	98	30	128

• Effectifs

Au 31 décembre 2016, la répartition des effectifs se présente comme suit : 5698, dont 3459 agents d'encadrement et 2239 agents d'exécution.

Métier	Encadrement	Exécution	TOTAL
ADG	751	697	1448
IGC	1303	1018	2321
ENA	117	120	237
IRE	703	166	869
MTO	585	238	823
Total général	3459	2239	5698

En 2016, la répartition par genre est résumée dans le tableau ci-dessous.



- **Formation**

Les activités de la formation en 2016 se sont déroulées dans un contexte de poursuite de la mise en œuvre du plan de résorption du déficit en personnel technique et du renforcement des capacités du personnel.

Le budget alloué aux actions de formation en 2016 s'élève à la somme de 3 726 754 000 FCFA (combien exécuté ?).

Formation initiale dans les écoles de l'ASECNA

- **EAMAC**

La formation initiale à l'EAMAC en 2016 a concerné uniquement le cycle des contrôleurs de la circulation aérienne, avec trois promotions pour un nombre de 61 élèves de niveau 3 ou 4 en anglais à échelle de l'OACI.

Afin d'améliorer leur niveau en anglais 34 élèves de niveau 2 et 3 à l'échelle de l'OACI sont mis en formation de langue à Johannesburg en vue d'effectuer leur rentrée à l'EAMAC en 2017.

- **ERSI**

La formation de la promotion de pompiers d'aérodrome « PA 40 » composée de 20 élèves rentrés à l'ERSI en novembre 2015, s'est poursuivie en 2016.

Une nouvelle promotion « PA 41 » composée aussi de 5 élèves, a fait sa rentrée en mars 2016.

Formation continue

- **EAMAC et ERSI**

Les formations continues à l'ERSI et à l'EAMAC ont pour but essentiel, la mise à niveau et le renforcement des capacités au poste du personnel technique d'exploitation des centres.

- Formation par métier

Les statistiques se présentent comme suit :

AIM	EI	ATS	MTO	TELECOM	SLI	Total
54	73	145	62	68	75	477

- Anglais pour les Contrôleurs CA

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

L'immersion à Johannesburg : 28 contrôleurs ont effectué la formation « classique » pour un coût total de 192.388.004 FCFA et 9 autres ont bénéficié de la formation des « RATHERS » à Johannesburg pour un coût total de 53.362.745 FCFA.

- Formation locale

L'ensemble des contrôleurs opérationnels des 32 centres des activités communautaires était concerné pour un coût global de 135.039.351 FCFA.

- **Hors Ecoles ASECNA pour l'exploitation technique**

Des formations continues ont été réalisées en dehors des écoles de l'ASECNA en faveur de 169 agents en 2016 contre 152 agents en 2015 au profit du personnel de l'exploitation technique. Ces formations effectuées en Afrique et en Europe ont coûté la somme de 348.343.520 FCFA en 2016 contre 319.179.348 FCFA en 2015.

Elles couvrent les divers domaines : guidage Radar, PANS/OPS, IGC, AIM, ATS, recyclage équipage ATR 42, application informatique, maintenance, etc.

- **ERNAM et Centre AVSEC**

Le tableau ci-après donne la répartition par domaine du nombre de populations formées à l'**ERNAM (Division des Enseignements)** en 2016 :

DOMAINE	Nbre de stagiaires
LANGUES	20
MANAGEMENT	271
AIM / TELECOM/METEO/BNI	87
SECURITE	162
COMPTA / FACTURATION	0
PGI	205
TOTAL	745

Le tableau ci-après donne la répartition par domaine du nombre de populations formées au **Centre AVSEC OACI** en 2016 :

DOMAINE	Nbre de stagiaires
MAINTENANCE DES EQUIPEMENTS DE SURETE	08
MAINTENANCE DES EQUIPEMENTS DE SURETE	19
GESTION DE LA SURETE	25
GESTION DU RISQUE	18
GESTION DE CRISES	20
SYSTEMES DE CERTIFICATION AVSEC	16
IMAGERIE RADIOSCOPIQUE	11
TOTAL	117

Soit un total général de 862 populations formées à l'ERNAM en 2016

SYSTEME DE MANAGEMENT INTEGRE (SMI)



Mise en place du SMI

En 2016, l'Agence a poursuivi la mise en œuvre du Système de Management Intégré (SMI), sur ses différents volets : Sécurité, Sûreté, Qualité, Environnement et Sécurité Santé au travail.

En rappel, c'est dans le cadre de la politique du Système de Management de l'ASECNA signée le 31 mars 2013, un plan de mise en œuvre du SMI 2014-2016 a été élaboré et approuvé par le Directeur Général.

Ledit plan avait comme principales ambitions :

- de consolider l'architecture documentaire du SMI de l'ASECNA : 2014 ;
- d'intégrer les volets sûreté, environnement, santé et sécurité au travail : 2014-2016 ;
- de sensibiliser/former l'ensemble du personnel au SMI : 2014-2016 ;
- de disposer à l'Agence d'un SMI fonctionnel : 2014-2016 ;
- de consolider le fonctionnement du SMI : à compter de 2014.

La réalisation du plan a été déroulée en quatre phases :

- Phase 1 - Planification : déclinaison du plan de mise en œuvre SMI au niveau des structures
- Phase 2 - Promotion du SMI : sensibilisation/formation des acteurs et communication sur le SMI
- Phase 3 - Conception et déploiement des processus et procédures : élaboration et revues des fiches d'identification des processus et d'activités, et revue des procédures rattachées aux activités.
- Phase 4 - Conception et déploiement des outils et activités de surveillance et d'assurance du SMI : audits, revues, surveillance des performances, etc.

Niveau de certification SMS et SMQ

En 2016, l'état fonctionnel des volets SMS et SMQ du SMI a été confirmé par les résultats d'audits indépendants.

En effet, un audit SMS à blanc a confirmé la progression du système en terme de maturité, depuis le niveau de certification SMS atteint en 2014 comme exigé par le Conseil d'Administration. Cette performance démontre l'existence des mécanismes requis pour une certification ANS potentielle par les autorités de supervision de la sécurité.

Pour ce qui concerne le SMQ, l'audit de suivi N°2 a confirmé que la certification ISO 9001 : 2008 des activités de l'Agence, obtenue 23 octobre 2014, était valide jusqu'au 22 octobre 2017. Cette performance réalisée a permis à l'Agence :

- de confirmer le niveau qu'exige une certification SMQ atteint en 2014 comme exigé par le Conseil d'Administration ;
- de démontrer son aptitude à fournir régulièrement des services et produits conformes aux exigences des clients et aux exigences légales et réglementaires applicables à ses activités.
- rester conformer en particulier aux dispositions pertinentes de l'OACI dont la Norme 2.2.3 de l'Annexe 3 (Services d'information aéronautique) et la Norme 3.7.1, Annexe 15 OACI (Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale).

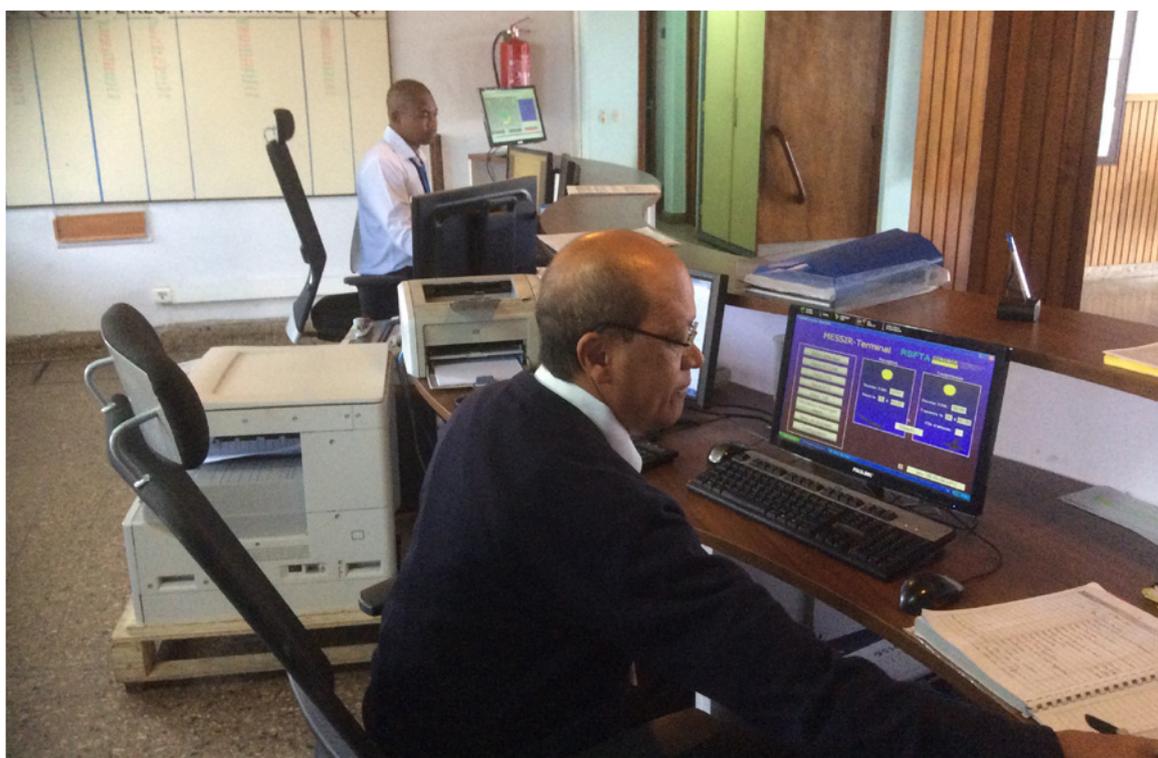
En perspective

Il est recommandé la poursuite de la mise en œuvre du SMI sur les axes suivants :

- la consolidation du fonctionnement du SMS de l'ASECNA dans ses différentes composantes ;
- Le renouvellement de la certification ISO 9001 suivant la version 2015 de la norme ;
- la certification ISO 9001 des DAAN et la certification d'aérodrome des sites dont la gestion est confiée à l'ASECNA ;
- la poursuite de l'implémentation progressive des volets du SMI relatifs aux volets Environnement, Sûreté, SST et sécurité du système d'information.

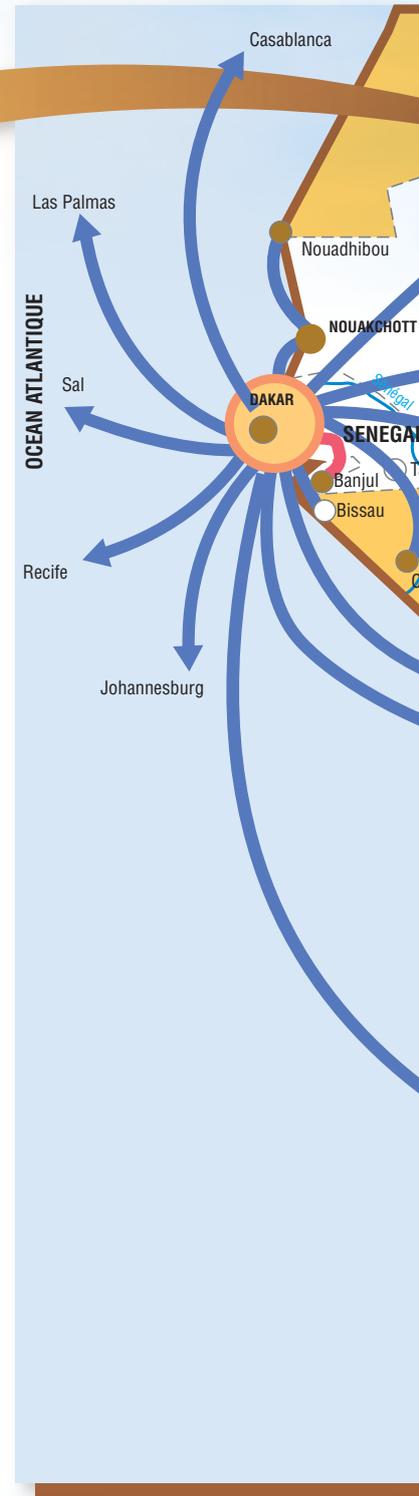
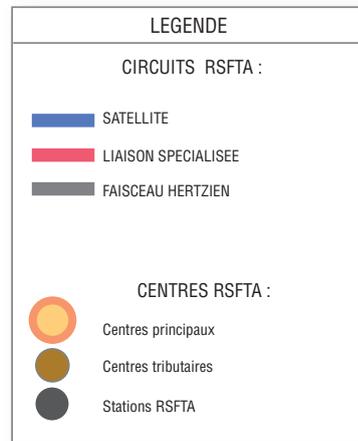
ANNEXES

- Cartes télécom
- Organisation et moyens techniques
- Annexes financières





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







Sur les aéroports ou en route par VOR/DME et par les Sub-stations

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	7
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
MALINTANIE	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 = Systeme 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

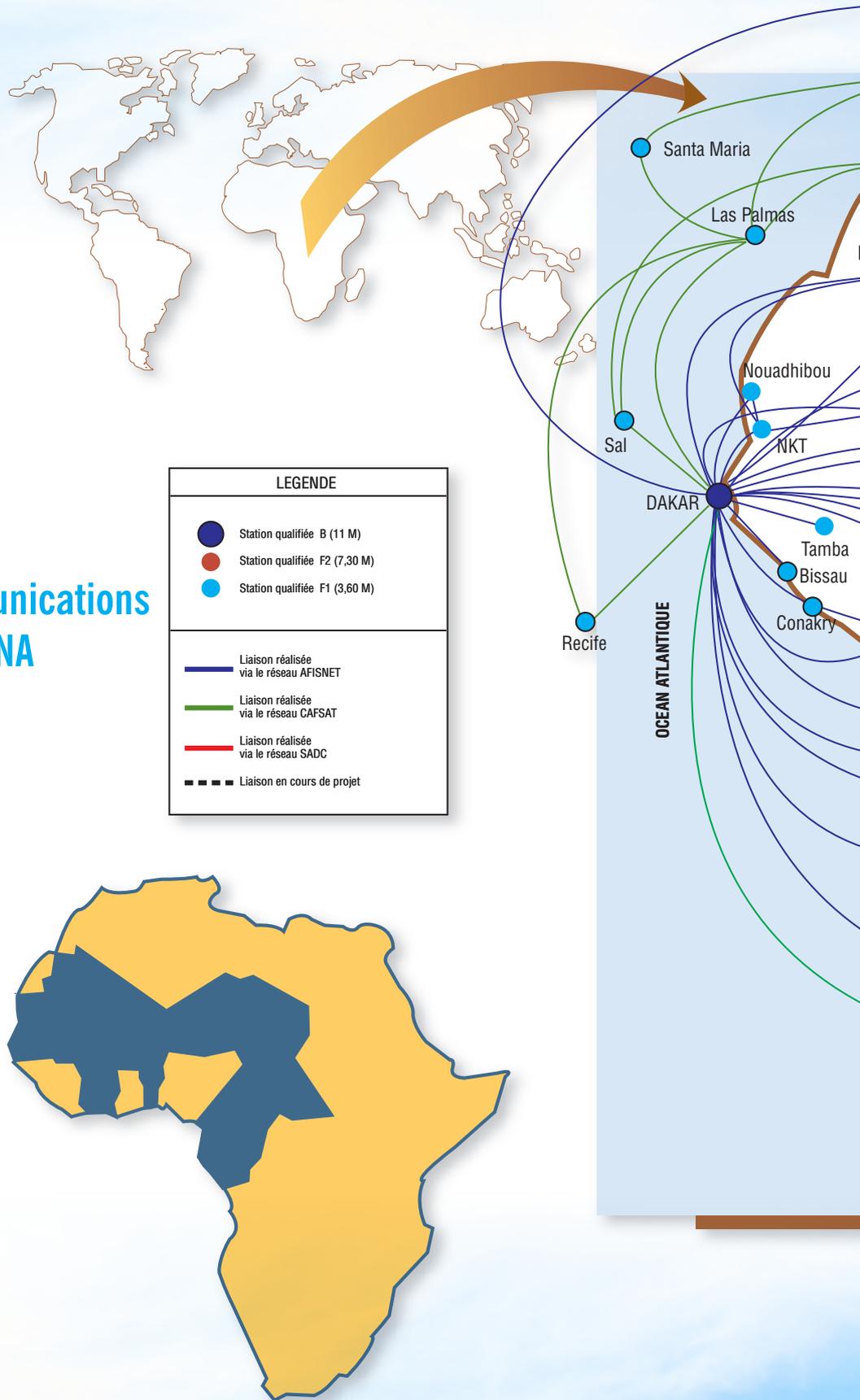
-  VOR Radiophare omnidirectionnel VHF
-  VOR DME (VOR associé à un dispositif de mesure de distance)
-  NDB Radiophare HF
-  Locator Radiobalise HF
-  ILS Systeme d'atterrissage aux instruments

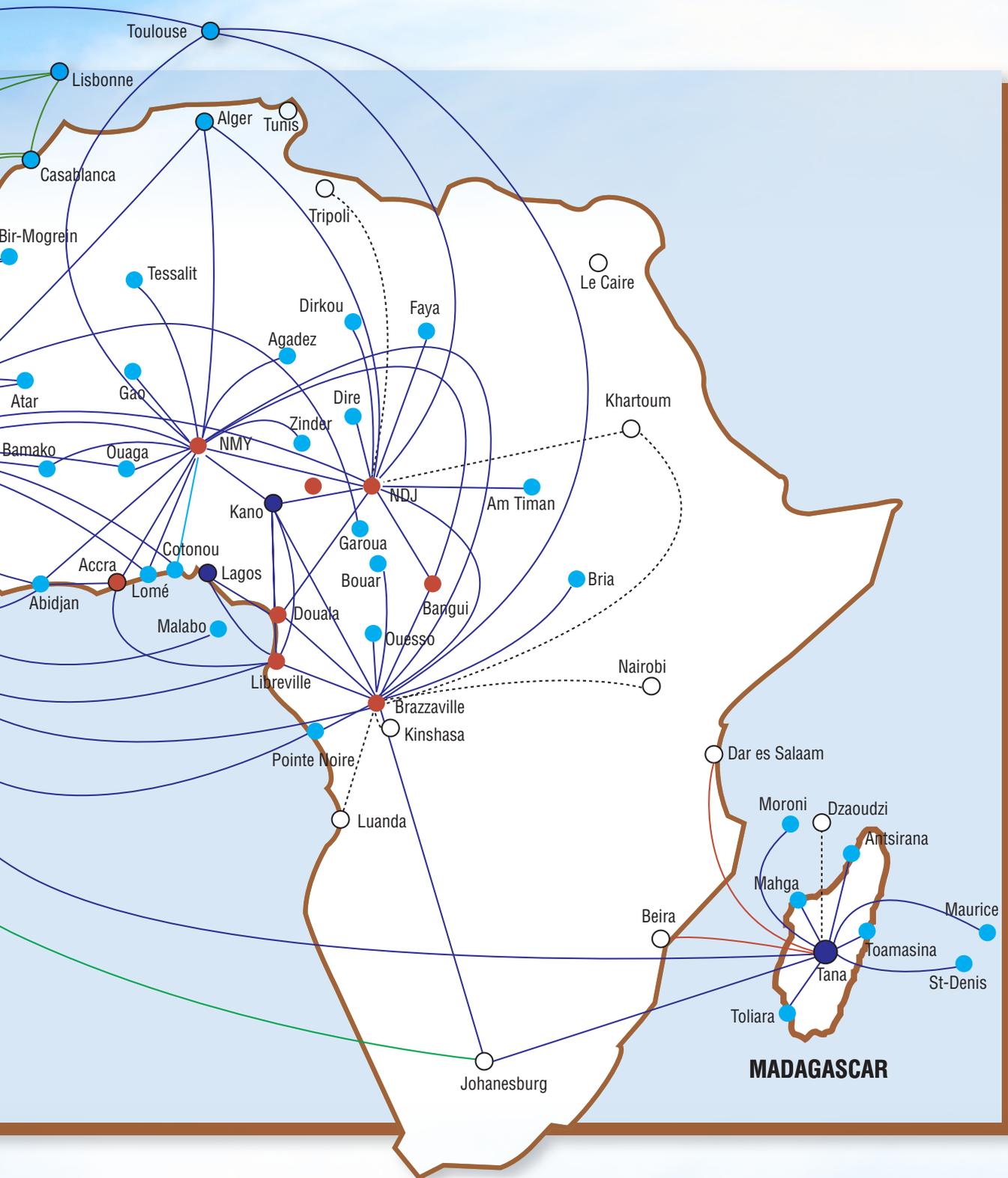




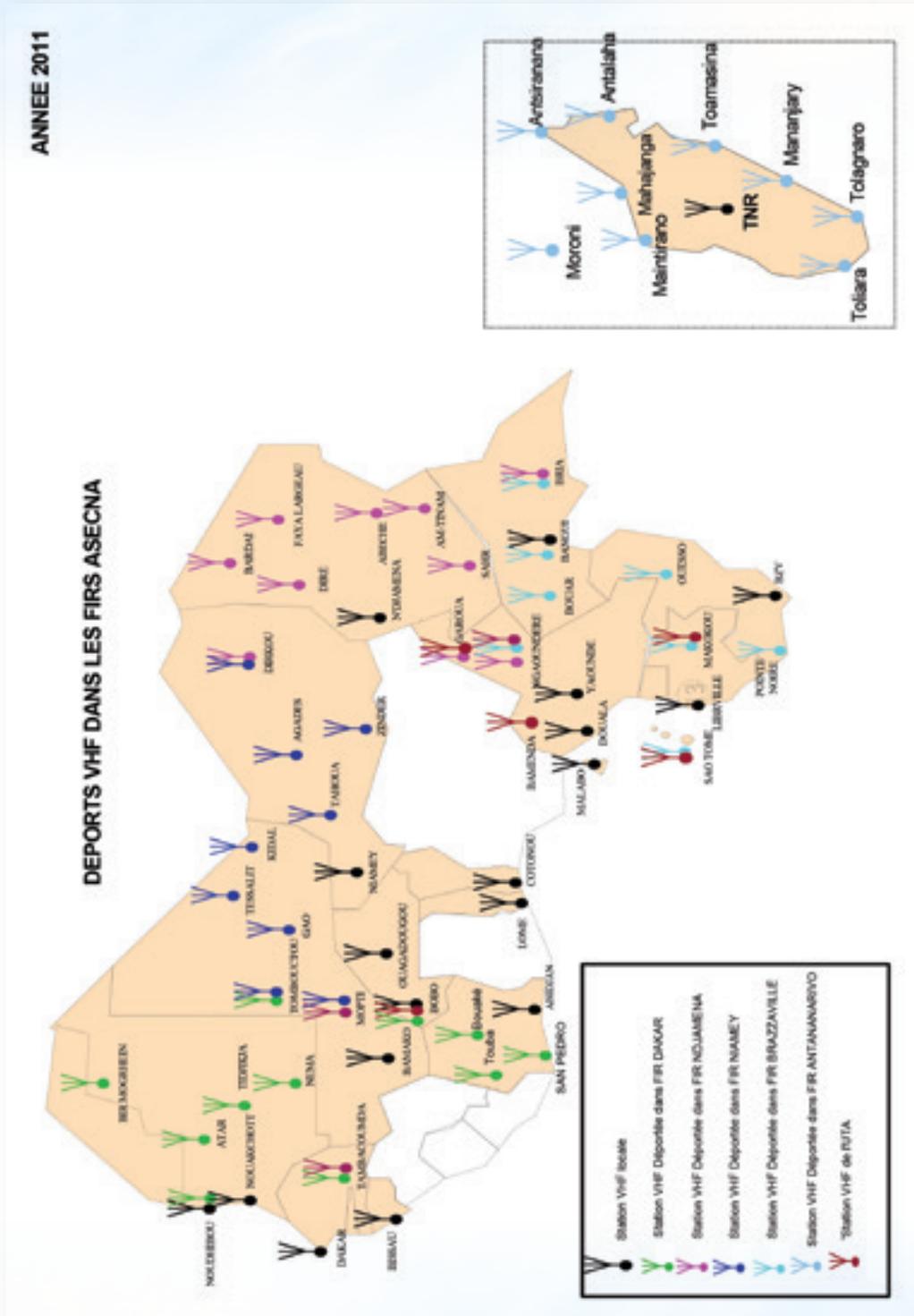
Réseau météorologique d'observation dans les Etats membres de l'ASECNA

Liaisons de télécommunications par satellite de l'ASECNA

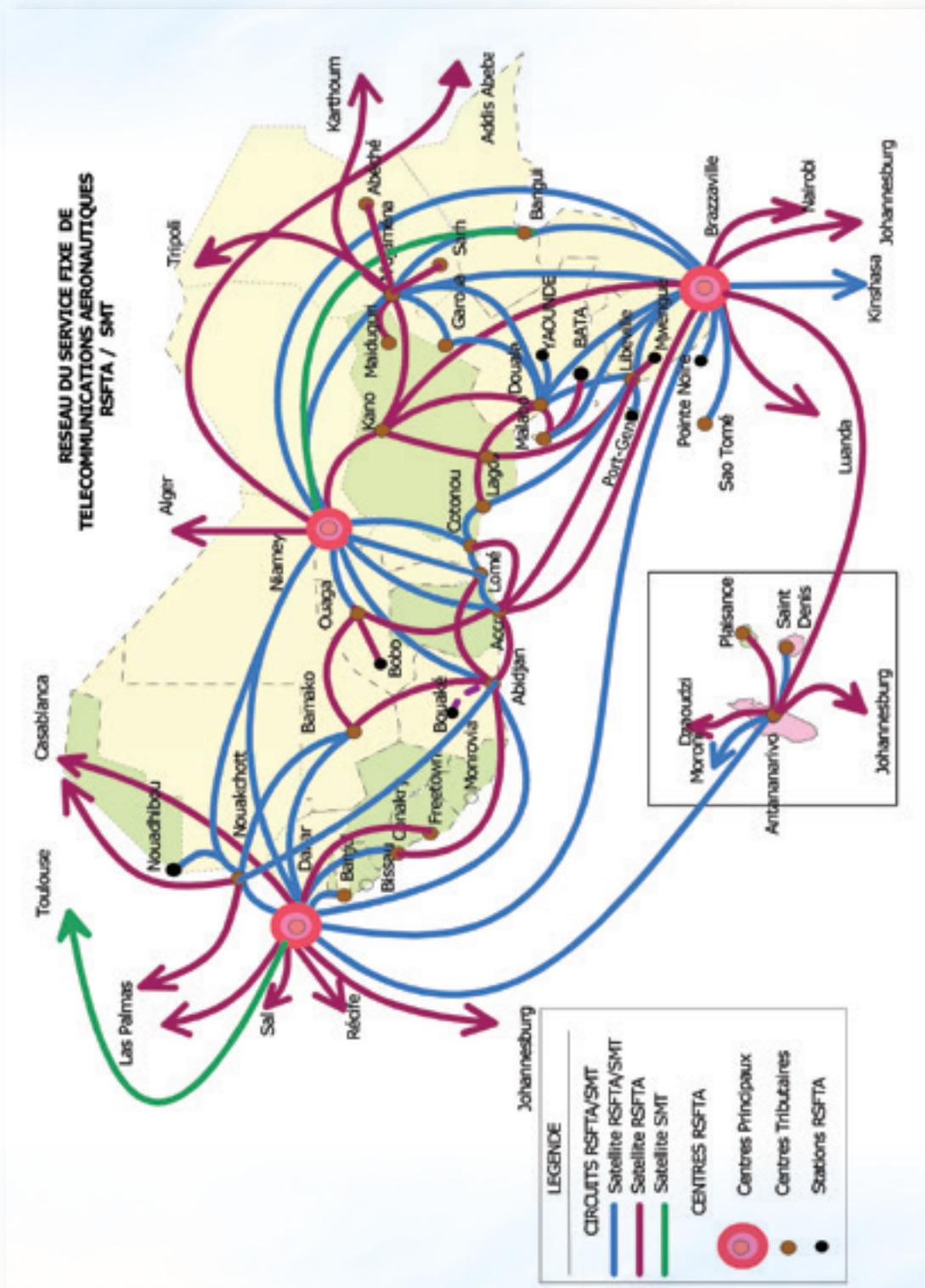




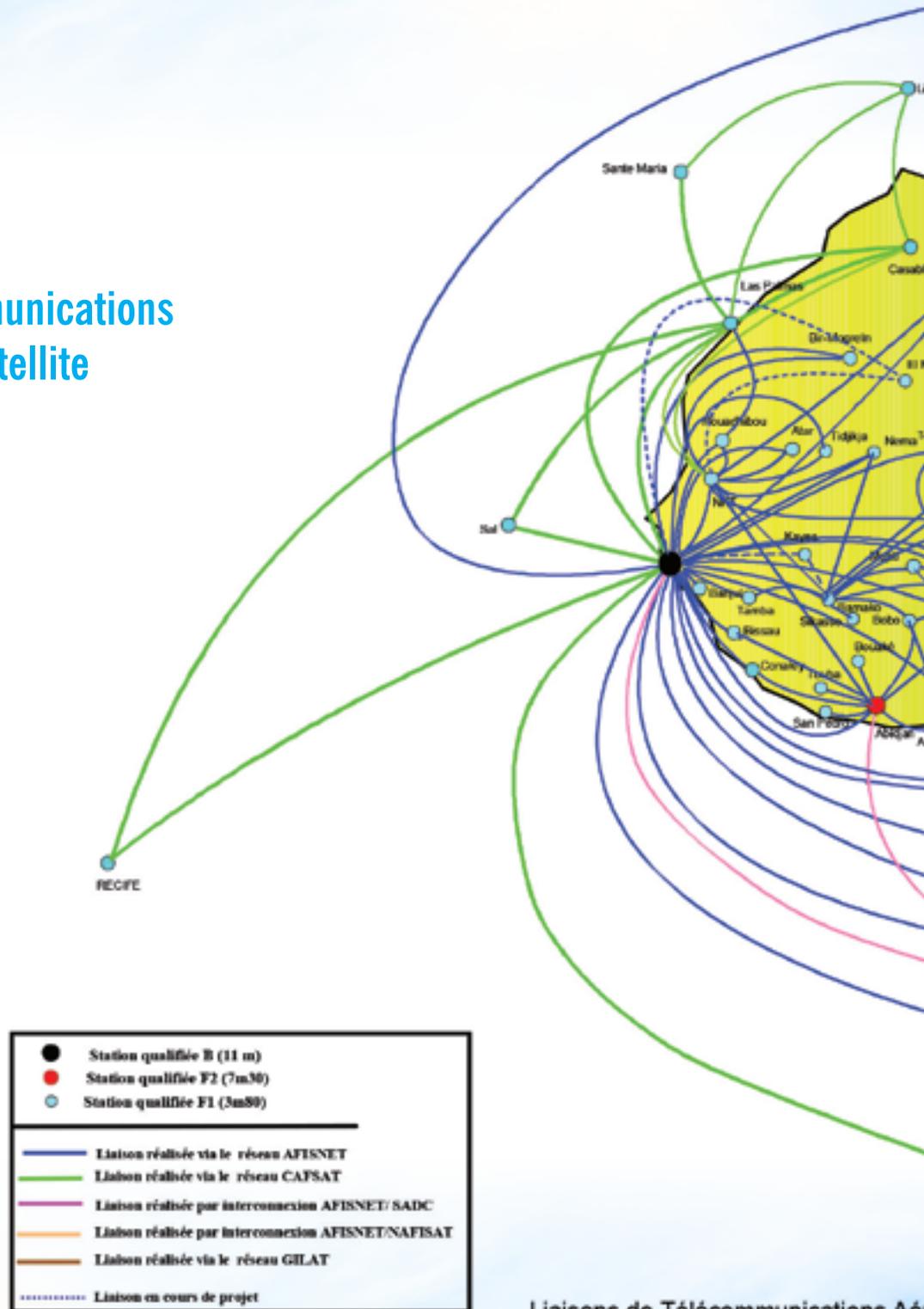
EXTENSION DE LA COUVERTURE VHF

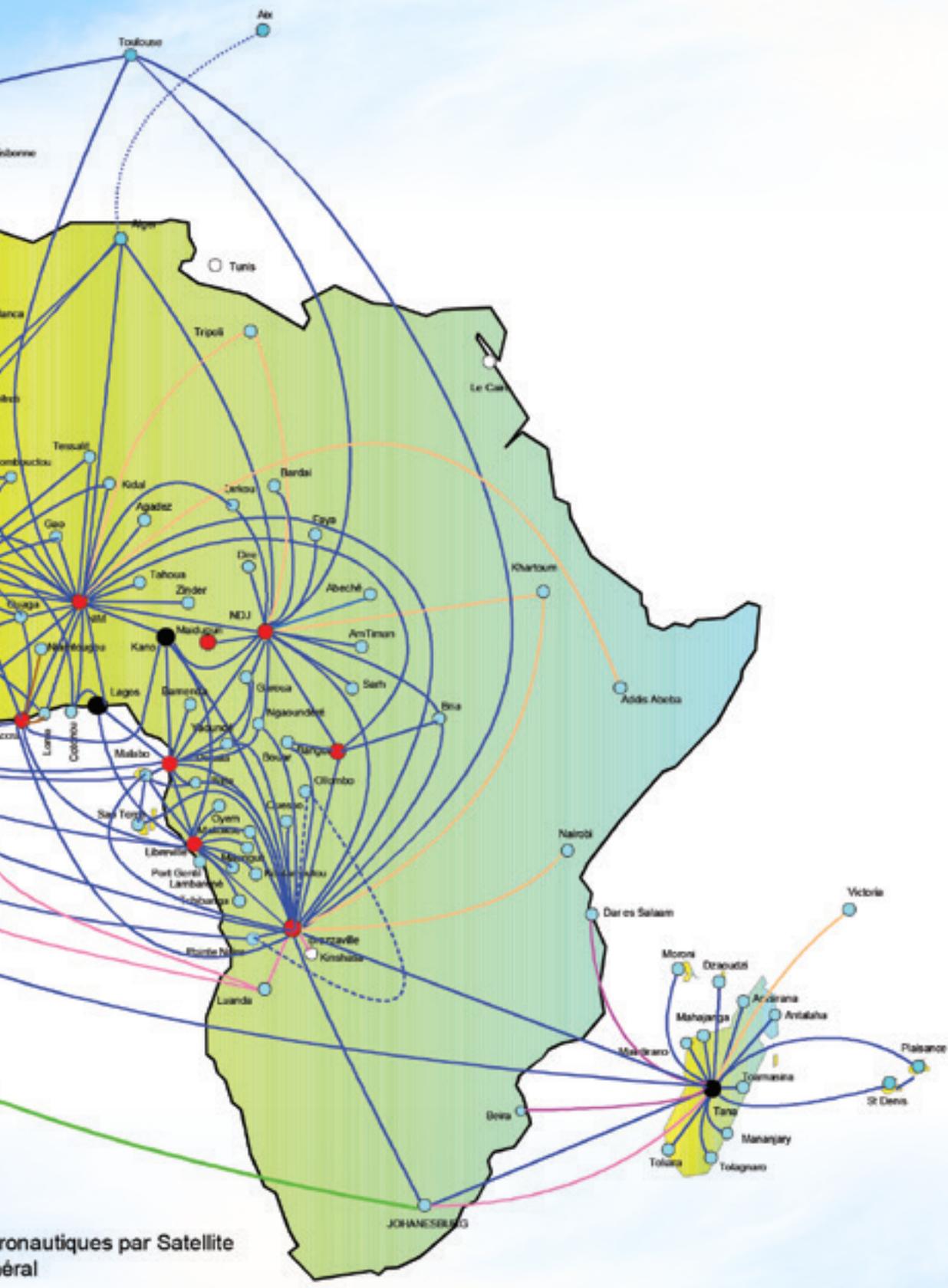


RESEAU DU SERVICE FIXE DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES



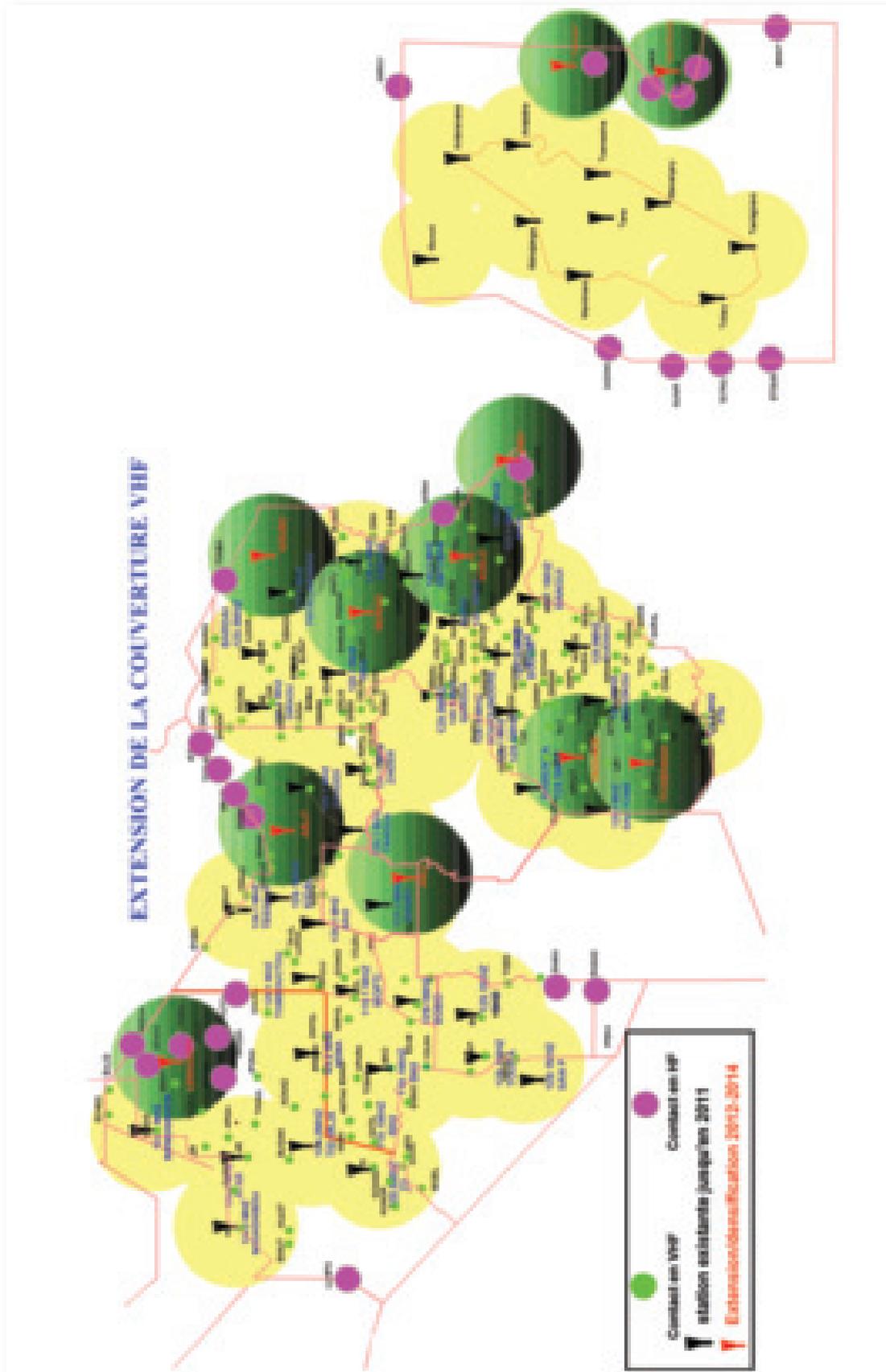
Liaisons de télécommunications aéronautiques par satellite synoptique général





Avioniques par Satellite
Général





ORGANISATION ET MOYENS TECHNIQUES

Les moyens techniques de l'ASECNA

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

➤ Liste des 31 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 2 de la convention de Dakar

A) Navigation Aérienne en route

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

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

- ▭ Contrôle d'approche
- ▭ Contrôle d'aérodrome

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

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

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

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

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

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

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

Aides à la navigation :

Stations de radiosondage :

LISTE DES AERODROMES ARTICLE 10 PAR PAYS

BENIN : (04 aérodromes)

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

BURKINA : (16 aérodromes)

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

GABON : (10 aérodromes)

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

NIGER : (14 aérodromes)

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

GUINEE EQUATORIALE : (01 aerodrome)

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
Bata	10	AFIS

MALI : (12 aérodromes)

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

CENTRAFRIQUE : (33 aérodromes)

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

TCHAD : (19 aérodromes)

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



DONNÉES COMPLÉMENTAIRES FINANCES

➤ •Le système de redevances de route tarifs et conditions d'applications

Préambule

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

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

Elle met en oeuvre, 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'indicateur 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 aérodromes suivants :

ABIDJAN, ANTANANARIVO, BAMAKO, BISSAU, BOBO DIOULASO, 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.



Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne
————— en Afrique et à Madagascar —————

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

Tel : (331) 44 95 07 18

Fax : (331) 42 25 73 11

Délégation à Montréal

999, University Street – Suite 740

Montréal – Québec – H3C 5J9

Tel : (1514) 954 83 87

Fax : (1514) 954 15 8151