



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

RAPPORT ANNUEL

2021



Bénin Burkina Faso Cameroun
Centrafrique Comores Congo
Côte d'Ivoire France Gabon
Guinée Bissau Guinée Equatoriale
Madagascar Mali Mauritanie
Niger Sénégal Tchad Togo

Les routes du ciel, notre métier

Agence pour la Sécurité de la Navigation

SOMMAIRE

Le Mot du Directeur Général

Présentation de l'ASECNA

Réunion des Instances statutaires

Relations avec les Etats membres et coopération internationale

Statistiques aériennes

Exploitation : activités et performances

Météorologie

Maintenance des infrastructures et équipements

Contrôle en vol

Données financières

Donnés comptables

Ressources Humaines

SMI

Annexes

Le Mot du

Directeur Général

La pandémie du COVID qui a durement frappé le monde entier, à partir de février-mars 2020 est, petit à petit, en train d'être contrôlée, après ses effets immédiats qui ont été la chute drastique du trafic aérien, due aux restrictions imposées par les Etats sur les déplacements et voyages.

L'ASECNA a ainsi enregistré, au début de cette pandémie, une baisse de trafic de l'ordre de 70%, en comparaison avec la même période de l'année 2019.

Comme tous les autres ANSP, l'ASECNA a dû procéder à une révision permanente des prévisions de trafic et de recettes, afin de garantir la fourniture de services de navigation aérienne sûrs et optimisés. Parallèlement aux prévisions, les restrictions initialement prises se sont vues progressivement allégées, conformément aux dispositions sanitaires prises par les Etats du monde entier.

La gravité et l'ampleur de cette crise ont été tout de suite comprises au niveau de l'Agence. C'est pourquoi en rapport avec ses Instances statutaires, quatre grandes orientations ont été prises, sans délai, pour assurer la résilience, à savoir :

- ▣▣▣ **Assurer la mission régalienne de l'ASECNA quoi qu'il en coûte.**
- ▣▣▣ **Prendre des mesures spécifiques pour assurer la fourniture de services opérationnels allant jusqu'aux réquisitions ou la fourniture de laisser passer au profit du personnel de l'Agence**
- ▣▣▣ **Réduire significativement les coûts grâce à un réaménagement aussi bien du budget de fonctionnement que de l'exécution du PSE pour ne s'en tenir qu'aux projets urgents concourant directement à la sécurité et qui ne pouvaient pas attendre.**
- ▣▣▣ **Soutenir les compagnies aériennes et préparer le redémarrage du trafic en accordant des facilités de paiement aux compagnies, et en offrant l'utilisation des routes directes pour réduire leur consommation de carburant grâce à l'ADS B.**



Le suivi quotidien de l'évolution de la pandémie a permis à l'Agence de se préparer à la reprise du trafic. Ainsi les études de sécurité y relatives ont été menées et toutes les mesures, tant au niveau des installations et équipements que du personnel, ont été prises pour satisfaire les exigences opérationnelles

La gestion de cette crise sanitaire a favorisé au niveau de l'ASECNA, l'apparition de plusieurs nouveaux défis, au rang desquels, le besoin de développer des services comme l'ATFM, l'utilisation des technologies et services innovants pour les besoins de l'ATM tels que la mise en œuvre de AIDC (ATS interfacility Data Communication), le SBAS et l'ADS B, l'introduction du e-learning, etc.

Avec l'évolution du trafic aérien de ces derniers mois, nous espérons qu'il retrouvera son niveau de 2019 en fin d'année 2023, même si, en ce qui concerne les recettes, il faudra attendre 2024, voire 2025, pour retrouver le niveau de 2019.

Une vigilance absolue est en outre observée face à toutes les situations exogènes ou endogènes tendant à perturber la fourniture des services de navigation aérienne continus et de qualité par l'ASECNA, conformément à la volonté de ses Etats membres.

Mohamed MOUSSA

ETATS MEMBRES ET AÉROPORTS COMMUNAUTAIRES





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

PRÉSENTATION DE L'ASECNA

5





L'ASECNA, un exemple de coopération interafricaine et malgache

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

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



Mission

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

Les Activités communautaires

L'Agence a la charge d'un espace aérien de 16 100 000 km² (1,5 fois la superficie de l'Europe) couvert par cinq centres d'information en vol (FIR) (Antananarivo, Brazzaville, Dakar Océanique et Terrestre, Niamey, N'Djamena).

Elle y assure le contrôle de la circulation aérienne, le guidage des avions, la transmission des messages techniques et de trafic, l'information de vol, ainsi que le recueil des données, la prévision et la transmission des informations météorologiques.

Ces prestations couvrent aussi bien la circulation en route que l'approche et l'atterrissage.

Elle assure les aides terminales sur les 28 aéroports principaux (classés Article 2) des 17 Etats membres du continent, c'est-à-dire le contrôle d'aérodrome, le contrôle d'approche, le guidage du roulement des aéronefs au sol, l'aide radio et visuelle à l'approche et à l'atterrissage, les transmissions radio, les prévisions météorologiques, le bureau de piste et d'information aéronautique ainsi que les services de sécurité incendie.

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

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

Les Activités nationales

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

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

Ainsi, l'ASECNA a assuré en 2017, la gestion des Activités Aéronautiques Nationales de neuf Etats membres (Bénin, Burkina, Centrafrique, Gabon, Guinée Equatoriale, Mali, Niger, Sénégal et Tchad) qui ont signé des contrats de délégation de gestion des AAN avec elle.

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

Autres activités

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





Les organes statutaires

Organisation

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

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

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

L'**Agent Comptable**, nommé par le Conseil d'Administration après agrément du Comité des

Ministres, tient la comptabilité générale et la comptabilité analytique d'exploitation. Il prépare le compte financier, qui est présenté au Conseil d'administration après avoir été soumis au contrôle de la Commission de Vérification des Comptes.

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

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



LES SERVICES DE L'ASECNA EXTERIEURS AU SIEGE



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

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

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

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

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

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



EAMAC

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

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





ERNAM

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

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

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

L'école est spécialisée dans les domaines du management (des ressources et du système

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

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





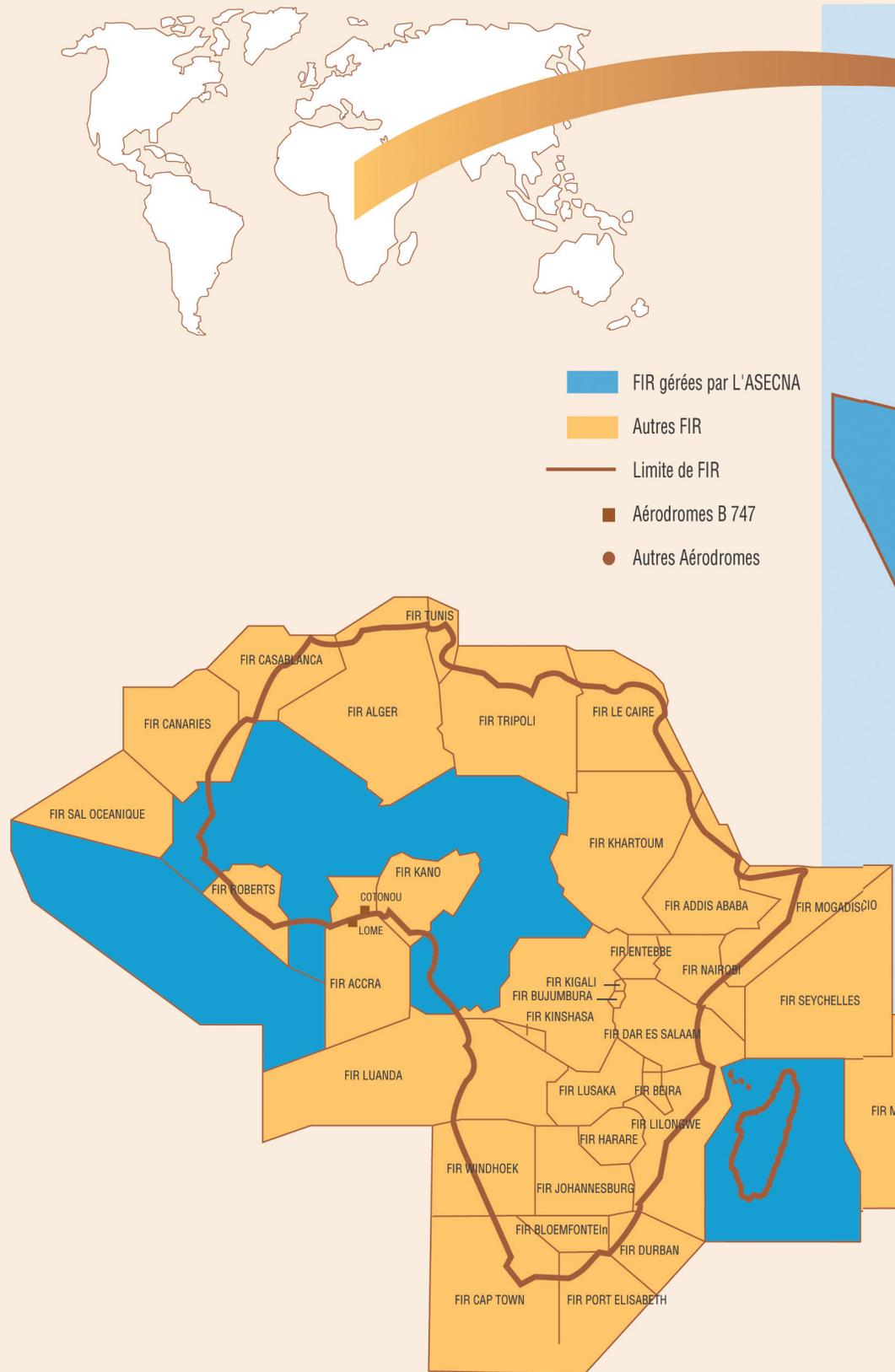
ERSI

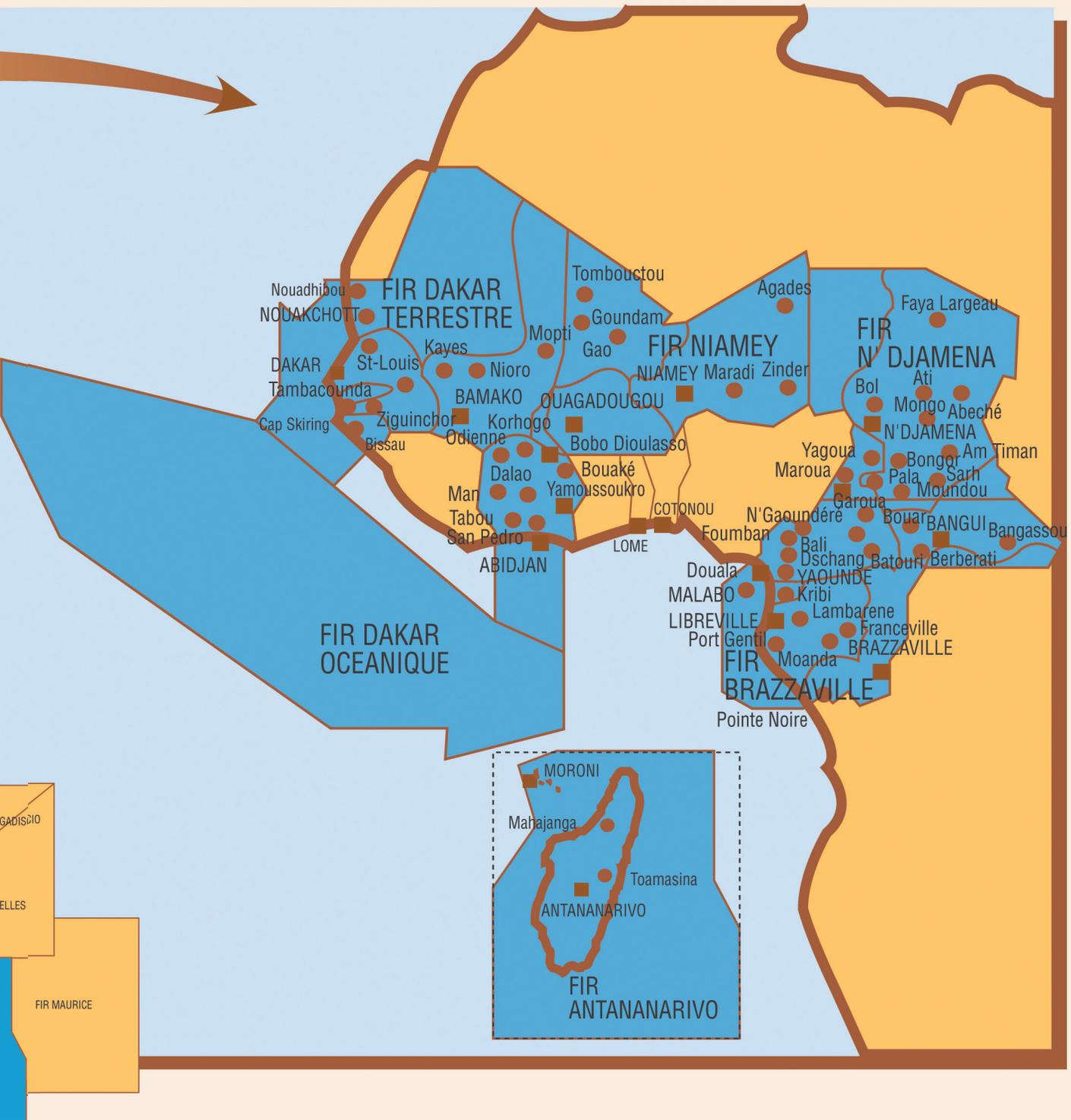
L'ERSI (Ecole Régionale de Sécurité Incendie), basée à Douala (Cameroun), est une école bilingue (français et anglais) créée en 1964, qui assure la formation des pompiers d'aérodrome, des techniciens (chefs d'équipes) et des techniciens supérieurs (Chefs de Section). Dotée d'un outil pédagogique de pointe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



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

Espace aérien ASECNA (CARTE)







REUNIONS DES INSTANCES STATUTAIRES

67^{ème} session du Comité des Ministres

Le Comité des Ministres a tenu sa 67^{ème} Réunion ordinaire par visioconférence à Dakar, République du Sénégal, le **30 juillet 2021**.

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

Au titre de la situation financière de l'ASECNA dans le contexte de pandémie mondiale, le Comité a souligné l'importance d'agir avec anticipation et de rechercher des financements externes et des recettes supplémentaires de nature à atténuer l'impact de la crise sanitaire sur la situation financière de l'Agence.

Au titre du Plan de Services et Equipements (PSE) 2018-2022, le Comité a approuvé son actualisation en réitérant, dans le contexte de crise sanitaire, la nécessité d'une approche prudente dans le processus de mise en oeuvre du PSE actuel.

Au titre du renforcement des Autorités Africaines et Malgaches des Aviations civiles (AAMAC), le Comité a décidé d'augmenter de 100% la subvention annuelle accordée à chaque Etat pour le renforcement des capacités, en la portant à 200 millions de FCFA.

Au titre du projet ciel unique pour l'Afrique (CUPA), le Comité a félicité le Directeur général pour l'implication de l'Agence dans la mise en oeuvre du projet CUPA de l'Union africaine, qui vise la création d'un espace aérien homogène sans discontinuité et participe à la mise en oeuvre du marché Unique du Transport Aérien en Afrique (MUTAA). Il a encouragé

le Directeur général dans sa stratégie pour que l'Agence joue tout son rôle dans la mise en oeuvre du projet CUPA, auquel contribuera grandement le programme SBAS d'aide améliorée à la navigation satellitaire.

Au titre de la désignation du contrôleur financier, le Comité a donné son agrément à la nomination par le Conseil d'Administration de Mme Lydia Marie Madjiguène NDIAYE CAMARA en qualité de contrôleur financier.

148^{ème} réunion du Conseil d'Administration

La 148^{ème} réunion du Conseil d'Administration s'est tenue, le 07 décembre 2021, à Dakar. Cette session a été précédée, le 06 décembre 2021, des réunions de la Commission du Conseil et de la Commission Sécurité. Au regard de la situation sanitaire, les réunions se sont déroulées par visioconférence.

Au cours ces travaux, le Conseil a adopté des résolutions portant sur les budgets de fonctionnement et d'investissement, sur le renouvellement des membres de la Commission du Conseil, de la Commission de Vérification de la Sécurité (CVS) et de la Commission de Vérification des Comptes (CVC) et sur des révisions relatives à la Règlementation des Marchés de Toute Nature passés au nom de l'ASECNA (RMTN). Concernant les ressources humaines, les résolutions adoptées portent sur le traitement des différences de rémunération en cas de mutation, le plan quadriennal de formation 2022-2025 et l'octroi d'une prime exceptionnelle aux agents.



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

RELATIONS AVEC LES ÉTATS ET COOPÉRATION INTERNATIONALE

17





Relations avec les Etats et coopération internationale

Mohamed Moussa installé dans ses fonctions après sa réélection pour un deuxième mandat

Le Directeur Général, Monsieur Mohamed MOUSSA a été installé dans ses fonctions, au titre de son second, le vendredi 8 janvier, dans la Salle Maurice RAJAOFETRA au Siège. La cérémonie a été présidée par Monsieur, le Ministre des Transports et des Infrastructures du Bénin, et Président en exercice du Comité des Ministres de l'ASECNA, en présence de M. Maguèye Maram Ndao, Directeur Général de l'ANACIM, représentant le Ministre du Tourisme et des Transports aériens du Sénégal, du Président du Conseil d'administration, M. Jean Lamy. A l'occasion, le Directeur Général a, de manière symbolique, reçu des mains du Président du Comité des Ministres, la Convention relative à l'ASECNA et la Lettre de missions, à savoir, les deux documents de référence dans la conduite des « affaires » de l'ASECNA.

Les Etats membres ont été saisis par une correspondance par le PCM pour demander leur avis sur la demande d'adhésion du Rwanda.

A noter que Monsieur Mohammed MOUSSA a été reçu en audience le 3 décembre par le Président rwandais, son Excellence Paul KAGAME. A l'occasion, le Directeur Général a notamment présenté les atouts qui militent en faveur d'une adhésion des autres Etats africains à l'ASECNA. Le Directeur Général a mis l'accent sur l'option prise par l'ASECNA d'être un instrument résolument tourné vers la réalisation d'un Ciel unique pour l'Afrique, ainsi que sur le rôle pionnier de l'Agence en matière de mise en œuvre des moyens et des solutions satellitaires de communication, de navigation et de surveillance.

Contrat de délégation de gestion des AAN de Guinée Equatoriale

Le Président du Conseil d'Administration et le Directeur Général se sont rendus à Malabo, à la demande du Ministre en charge des Transports Aériens de la Guinée équatoriale, afin de signer le transfert du Contrat de Délégation de Gestion des Activités Aéronautiques Nationales. Le gouvernement a finalement reporté le transfert.

Relations avec les Institutions

Commission de l'UA

Monsieur Mohamed MOUSSA, a été reçu en audience par le Président de la Commission de l'Union Africaine, Monsieur Moussa Faki MAHAMAT, le mardi 14 septembre 2021 à Addis Abeba. L'objet de cette audience était de présenter les innovations majeures de l'ASECNA qui visent à fournir à brève échéance un service de navigation par satellite SBAS (Satellites Based Augmentation System) pour toutes les phases de vol depuis

Adhésion du Rwanda à l'ASECNA

la route jusqu'à l'approche et l'atterrissage dans l'ensemble de l'espace aérien géré par l'Agence qui est extensible à l'ensemble de l'espace aérien de tout le continent africain.

AFRAA

Le Directeur général a accordé une audience au Directeur de AFRAA avec lequel il a échangé sur les initiatives africaines à mettre en place pour supporter le transport aérien intra africain et contribuer ainsi à l'opérationnalisation du SATAM.

IATA

Le panel technique avec IATA s'est tenu du 6 au 7 juin 2022 en présentiel à Dakar. L'anticipation de l'Agence a été saluée particulièrement avec l'expérimentation des routes directes, des routes flexibles et des entrées dans nos espaces par des points choisis par les usagers. L'IATA sollicite les Etats de l'ASECNA pour développer une application pour faciliter l'octroi des autorisations de survol et d'atterrissage. L'Agence a rappelé aux usagers que la disposition de gèle des redevances jusqu'en fin 2022 reste valide. Toutefois pour les années suivantes, des changements pourraient intervenir au regard du long délai que l'Agence a observé jusqu'à ce jour sans augmenter les redevances et surtout prenant en compte des investissements majeurs réalisés et applaudi par les usagers eux-mêmes.

Le Directeur Général a procédé à la signature de plusieurs accords de coopérations et mémorandums d'entente avec divers institutions et partenaires dans le cadre de l'appui, l'accompagnement, la coordination ou l'expérimentation de nouvelles initiatives visant à renforcer la position stratégique de l'Agence. Ainsi :

- Avec L'ESA et le CNES, un accord de coopération plus étendu dans le domaine de la navigation par satellite et d'un accord cadre pour l'accompagnement dans la maîtrise d'ouvrage du développement du projet SBAS ont été signés. Ces deux institutions accompagneront l'équipe ASECNA à construire son programme à côté de l'industriel et permettront à terme à l'Agence de disposer des compétences internes propres autonome à même de poursuivre l'activité et de transmettre les connaissances aux autres experts de la région AFI. Le Président du conseil d'administration a participé à la signature de ces accords ;
- Avec ENAIRE, l'ANSP de l'Espagne, c'est un MoU qui a été signé pour une expérimentation de mise en œuvre de la VHF mobile par satellite dans le corridor EUR/SAM suivant un projet pilote. Le MoU prévoit également la possibilité pour chaque partie d'étendre sa couverture VHF en implantant dans le territoire de l'autre ses stations lorsque de besoin pour renforcer la couverture de l'espace aérien.
- Le MoU avec AIREON a permis de lancer l'expérimentation en cours engagée par l'Agence avec ce partenaire pour la mise en service de

l'ATFM dans la zone ASECNA (premier du genre en Afrique) à l'image de ce qui est réalisé aujourd'hui par EUROCONTROL avec le CFMU. Depuis l'adoption de la feuille de route CANSO de Mombasa sur l'ATFM, cette expérimentation est la véritable concrétisation d'un début de mise en œuvre des gestions anticipés et prédictives des vols. Le MoU prévoit la mise en œuvre effective avec des annonces au cours de la réunion CANSO prévue en septembre à Dakar.

- Pour anticiper la mise en service du SBAS, le Directeur Général a conclu un MoU avec l'ESSP, pour préparer la mise en service opérationnel du centre de l'ASECNA qui sera à l'image de l'ESSP pour toute la région AFI. D'ores et déjà, les plans en termes d'architectures sont en cours et les procédures de travail seront initiées dès le lancement de l'activité avec l'industriel.
- Le Directeur Général a été élu au comité directeur mondial de CANSO à l'unanimité par acclamation. Il a été choisi pour siéger dans ce comité au regard de son expérience et de sa vision des services de navigation aérienne qui vont au-delà de sa zone de responsabilité.
- Le Directeur Général a accordé une audience à la nouvelle Directrice générale de ATNS qui a manifesté un plus grand rapprochement avec l'Agence pour bâtir ensemble une vision commune pour la navigation aérienne pour la région AFI. Les deux Directeurs généraux ont pris rendez-vous à Dakar une semaine avant la tenue de la rencontre CANSO pour revoir leur coopération et mettre à jour leur MoU.
- Une rencontre entre le Directeur général de l'ASECNA et le Directeur général de l'Aviation Civile de France accompagnée de la DSNA a eu lieu au cours du WAC de Madrid ; les sujets de coopération ont été évoqués et l'accord de coopération a été introduit pour signature au niveau de la DGAC. En ce qui concerne le dossier de l'espace aérien au niveau de l'océan Indien, les activités techniques engagées par les deux parties se poursuivent à la satisfaction de chacune des parties prenantes.

L'ASECNA honorée du prix Maverick Awards

L'ASECNA vient de se voir décerner l'un des plus prestigieux prix dans le domaine de l'aviation civile internationale. Il s'agit des « Maverick Awards » qui récompensent chaque année des réalisations exceptionnelles en matière d'innovation, de collaboration et de durabilité dans la gestion du trafic aérien (ATM). Pour la 2ème édition de ces prix, l'ATCA (l'Association du contrôle du trafic aérien) et CANSO (l'Organisation des services de navigation aérienne civile), initiatrices de ces distinctions, ont reçu plus de 60 candidatures de fournisseurs de services de navigation aérienne (PSNA), de l'industrie et du milieu universitaire. La remise des prix a eu lieu le 26 octobre à Madrid, en Espagne, en marge du World ATM Congress 2021. Le prix a été réceptionné au nom du Directeur Général par le Directeur de l'Exploitation de la Navigation Aérienne.



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

STATISTIQUES AERIENNES

20





Statistiques du trafic

La situation du trafic au cours de l'année 2021 est illustrée dans le tableau des statistiques du trafic aérien de 2013 à 2021 ci-dessous :

	STATISTIQUES DU TRAFIC DANS L'ESPACE AERIEN GERE PAR L'ASECNA DE 2013 A 2021								
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
SURVOL	116 815	118 273	121 892	126 628	133 446	142 054	150 477	60 490	65 409
Tx Evolution		1,25%	3,06%	3,89%	5,38%	6,45%	5,93%	-59,80%	8,13%
ARR/DEP	134 341	142 809	142 975	149 963	152 487	152 959	154 106	98 694	126 970
Tx Evolution		6,30%	0,12%	4,89%	1,68%	0,31%	0,75%	-35,96%	28,65%
Cumul	251 156	261 082	264 867	276 592	285 933	295 013	304584	159 184	192 379
Tx Evolution		3,95%	1,45%	4,43%	3,38%	3,18%	3,24%	-47,74%	20,85%

Il ressort de ces statistiques, en matière de survol, une croissance moyenne de plus de 4% du trafic aérien de 2013 à 2019 avec une pique de 6,45% d'évolution en 2018 contre une chute brutale de 60% environ du trafic en 2020 et une remontée de 8% environ en 2021. Comparé à 2020, le cumul du trafic est en progression de 21% environ en 2021.

Cela dénote une reprise effective du trafic aérien et montre bien la volonté de l'humanité de vivre avec la pandémie de COVID-19, tout en prenant des précautions.



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

EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES





EXPLOITATION : ACTIVITES ET PERFORMANCES

Performances de sécurité

Les niveaux de performance relatifs à la sécurité sont globalement satisfaisants. Au 31 décembre 2021, le nombre d'Airprox enregistré était de 09 dont 05 imputables à l'ASECNA (soit 1,15 Airprox imputables à l'Agence pour 100 000 mouvements) contre 08 enregistrés au cours de l'année 2020 dont 06 imputables à l'ASECNA (soit 1,81 Airprox imputables à l'Agence pour 100 000 mouvements).

L'indicateur relatif au taux d'Airprox imputables à l'Agence de 2021 respecte l'objectif cible prescrit dans la lettre de mission du Directeur Général qui

est de 2 au plus pour 100 000 mouvements. Nous notons par ce chiffre une légère amélioration par rapport à l'année 2020.

Tous les Airprox de l'année 2021 sont survenus dans des portions d'espaces aériens où le guidage est déjà mis en place (100% avec une prédominance dans le centre de Ndjaména qui en a enregistré à lui seul 2). Nous notons par ailleurs que l'occurrence de ces dits évènements s'est produite dans des zones couvertes par les moyens de surveillance.

La répartition des AIRPROX enregistrés en 2021 par centres ATS se présente comme suit :

Centres	2020		2021	
	Airprox	Imputables ASECNA	Airprox	Imputables ASECNA
Abidjan	1	1		
Brazzaville	1	1		
Dakar	1	1	3	1
Lomé			1	0
Mopti	1	0	0	0
Ndjaména	2	2	3	2
Nouakchott	0	0	1	1
Ouagadougou	1	1	1	1
Total	7	6	9	5

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

On enregistre également une baisse des facteurs liés à la coordination ATS et aux conditions météorologiques.

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

On peut affirmer sans risque de se tromper que la culture sécurité est installée à tous les niveaux de l'Agence ; ce qui se traduit par le fait que tous les événements sécurité sont systématiquement analysés. Le niveau de report volontaire des événements sécurité par le personnel, notamment les contrôleurs de la circulation aérienne est évalué à plus de 85% au cours de la période.

La CVS dans son rapport de 2020, a fait ressortir que le Système de Management de la Sécurité (SMS) de l'Agence a atteint un niveau de maturité qui confirme l'existence des mécanismes requis pour une certification ANS potentielle par les autorités de supervision de la sécurité.

En termes de défis à relever, certains points restent toujours pertinents :

- le niveau peu satisfaisant de la couverture VHF dans la partie Nord du Mali (dans FIR Niamey), et sur l'Est de l'espace aérien de la RCA (dans la FIR Brazza) ;
- l'impérieuse nécessité d'associer la visualisation des foyers orageux dans le système TOPSKY des contrôleurs pour leur permettre une meilleure maîtrise du guidage
- la recrudescence du risque animalier sur certaines plateformes aéroportuaires, nonobstant les mesures de sensibilisation et la mise en place des équipes de sécurité de piste par les gestionnaires des aéroports concernés ;
- le phénomène de cisaillement de vent enregistré par les aéronefs en basse couche, et pour lesquels l'Agence est en train d'acquiescer des systèmes appropriés de leur détection ;
- les coupures d'électricité sur des périodes assez longues avec pour conséquence l'interruption de l'approvisionnement en énergie des installations techniques sensibles sur les sites concernés de l'Agence (Bangui, Moroni, Bissau, etc...), bien que ces dysfonctionnements connaissent à l'heure actuelle des débuts de solutions, les efforts devront se poursuivre pour la réhabilitation des centrales électriques ;
- l'état de dégradation des chaussées aéronautiques à Bissau et Moroni.
- le niveau d'anglais des personnels, surtout des

contrôleurs aériens qui de plus en plus, devient un écart, à être comblé au plus vite.

AIM

L'ASECNA a démarré la formation et le transfert des compétences au Service AIM, pour la collecte des données WGS-84 dans les États membres. Cette action permettra à terme à l'Agence, d'offrir plus de capacités à répondre de façon autonome à la collecte des données critiques d'aérodrome mises à la disposition des usagers de la navigation aérienne. La maîtrise de ces données de base est essentielle pour améliorer la qualité de l'information et réduire les réclamations des usagers liées à la publication des produits et services d'information aéronautique (AIP, SUP AIP, NOTAM, PIB, AIC, cartes).

Les défis majeurs sont relatifs à :

- L'autonomisation de l'Agence avec l'acquisition et la maintenance des données WGS-84 ;
- La mise à jour des cartes de radionavigation ;
- L'acquisition de la base de données AIXM 5.2 et applicatifs de production compatibles au module B0-DATM de la planification ASBU pour mieux assurer la mise en œuvre du Système global de gestion de l'information (SWIM) : Termes de référence disponibles ;
- L'intégration du signal de code du satellite SBAS dans le traitement des données cartographiques en temps réel.

SLI

Le niveau de protection SLI est assuré à 100% pour tous les aéroports gérés par l'Agence,

Néanmoins, des tensions d'effectifs ont été enregistrées dans certains sites dues au fait que la formation initiale à l'ERSI, ainsi que le recrutement ont été suspendus depuis 2020 à cause de la pandémie COVID 19, heureusement, l'effort a été fourni et la formation initiale à l'ERSI a repris depuis le mois de septembre 2021 et ce, en vue de remédier dans un meilleur délai les déficits constatés.

Par ailleurs, les dotations en urgences des centres sont en cours pour résorber les problèmes des pneumatiques des centres en attendant la mise en œuvre du marché y relatif ; de même en ce qui concerne la livraison des émulseurs de niveau de performance C pour les aérodromes de l'intérieur est en cours.

Télécommunications Aéronautiques

Malgré les effets conséquents du COVID 19 qui ont beaucoup impacté le secteur aéronautique

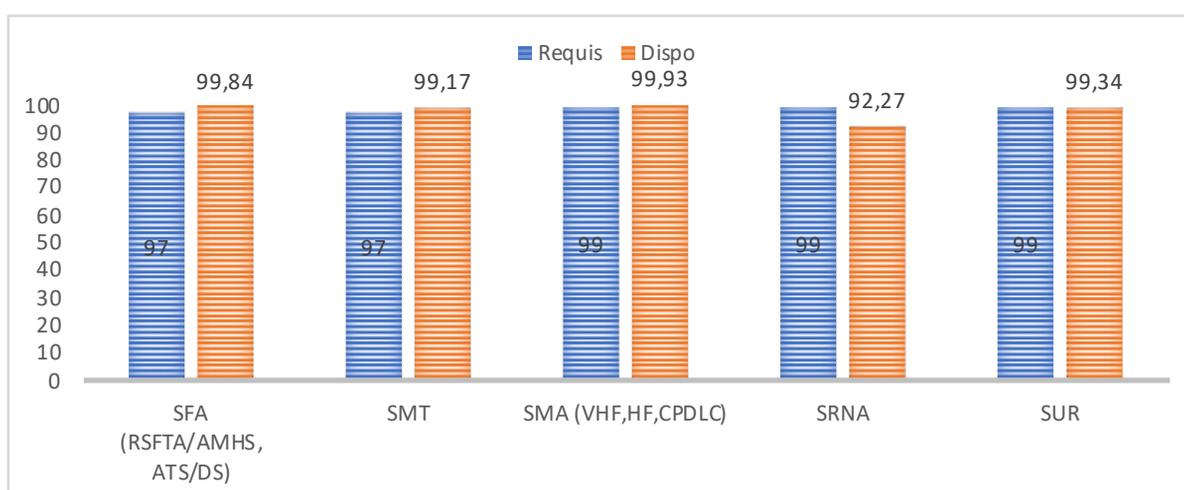
durant les années 2020-2021, les efforts consentis par l'ensemble des acteurs du domaine des Télécommunications aéronautiques au sein de l'Agence, ont permis de maintenir la performance des liaisons et des équipements du service fixe

aéronautique, du service mobile aéronautique et du service de radionavigation ainsi que la Surveillance.

Le tableau ci-dessous récapitule la réalisation faite sur les circuits SFA/SMT :

Service	Circuits planifiés	Circuits mis en œuvre	Taux de mise en œuvre AFI	Circuits bilatéraux mis en œuvre	Observations
RSFTA/AMHS	51	51	100%	71	18 circuits planifiés et 22 bilatéraux migrés en AMHS
ATS/DS	133	129	96,99%	46	
SMT	58	43	74,14%	31	

En 2021, le fonctionnement des services de télécommunications aéronautiques a enregistré les performances fournies ci-après :



PANS/OPS

La poursuite suite de l'analyse périodique et la reconstitution des dossiers des procédures de vol conformément au Doc OACI 9906, relatif à l'assurance qualité.

Dans le cadre de la contribution de l'agence en matière de réduction des émissions de Carbone, un projet de réalisation des trajectoires de montées continues (CCO) et descentes continues (CDO) sur les aéroports des Etats membres de l'ASECNA est engagé et se poursuit.

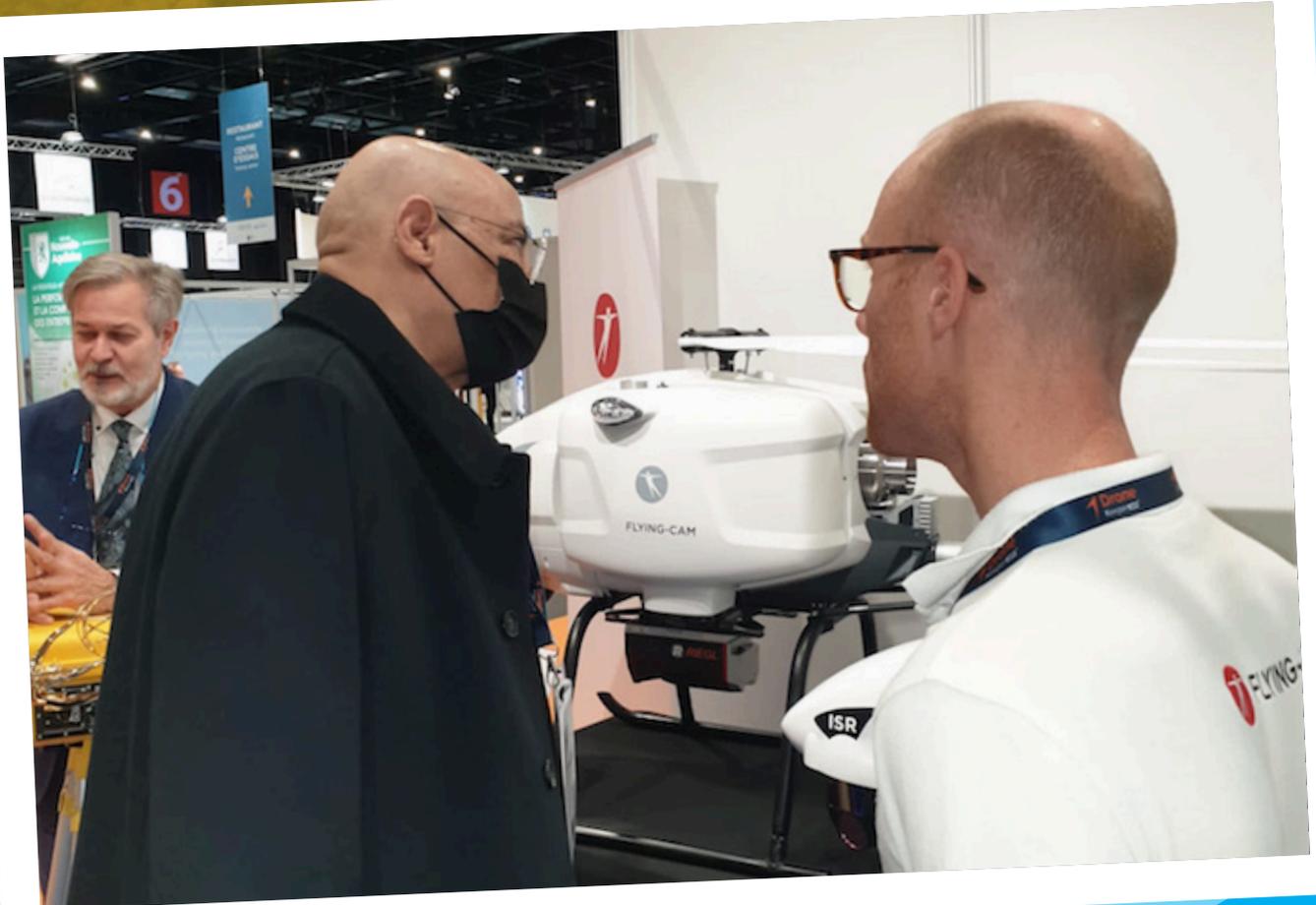
Après les deux (02) sites pilotes Libreville et à Ouagadougou (sites pilotes retenus dans le cadre de projet d'assistance OACI/UE), l'Agence a prévu de généraliser ces trajectoires de montées continues et descentes continues sur les principaux aéroports des Etats membres de l'ASECNA à partir de 2022. . Ainsi les aéroports de Dakar, d'Abidjan et de Douala sont programmés courant cette année 2022. Les autres seront programmés dans les années à venir.

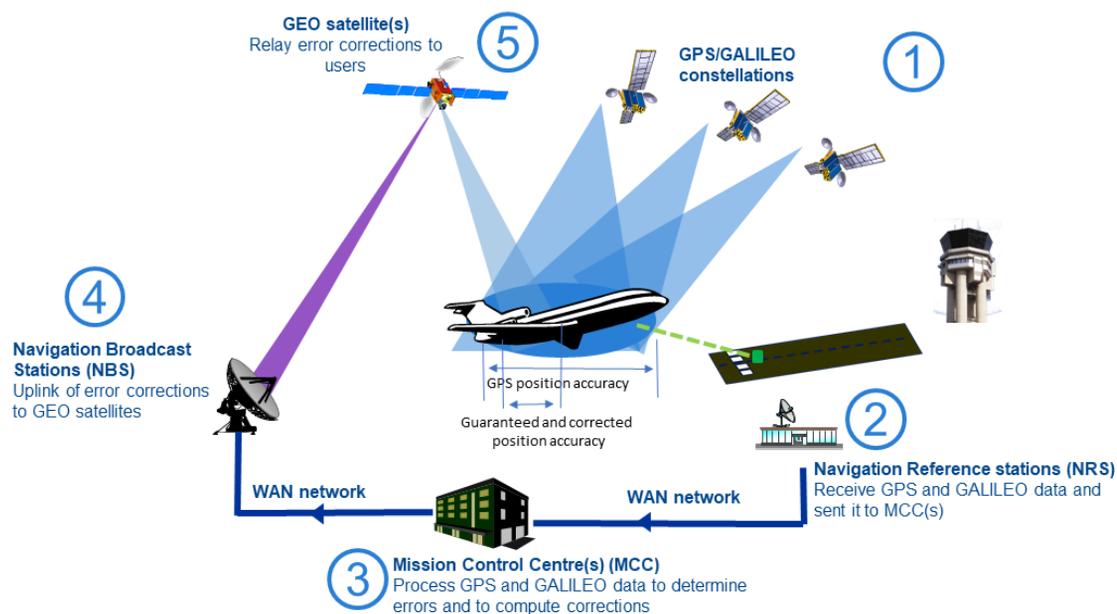


AGENCE POUR LA SECURITE
DE LA NAVIGATION AERIENNE
EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR

PROSPECTIVE

26





PROSPECTIVE

ADS-B satellite

Les études de sécurité préalables à l'introduction de la technologie ADS B par satellite dans la gestion du trafic aérien sont terminées et acceptées par toutes les Autorités de l'Aviation Civile. L'ADS B est utilisable dans nos centres depuis la date AIRAC du 19 mai 2022. Un supplément AIP a été publié le 24 mars 2022 à cet effet.

La mise en œuvre opérationnelle de l'ADS B en mai 2022 permettra de faire du guidage même en cas de panne du radar. Les séparations en TMA et en UTA seront également identiques à celles utilisées avec le radar.

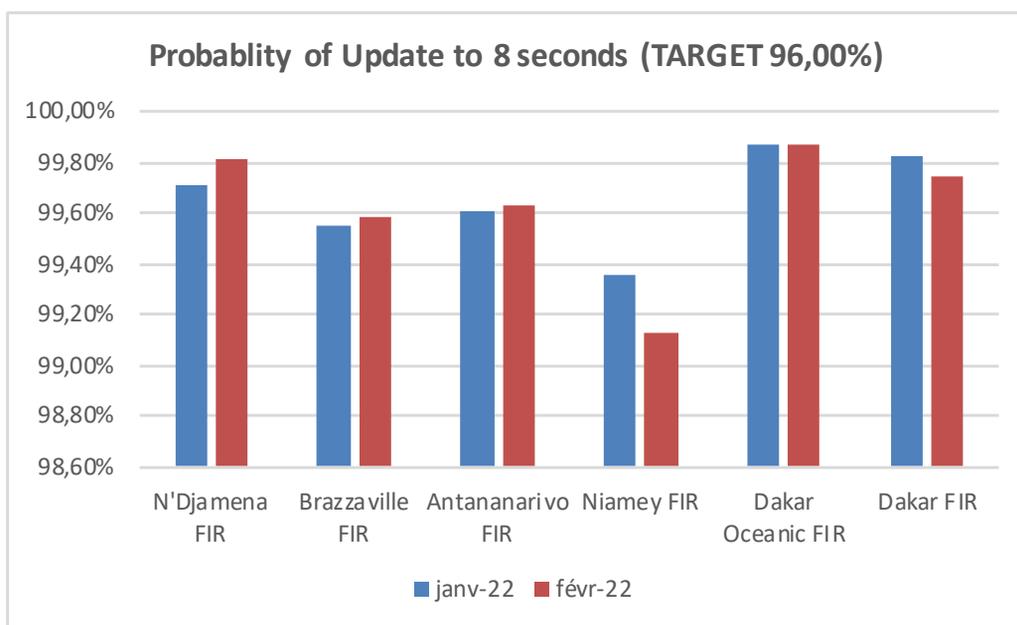
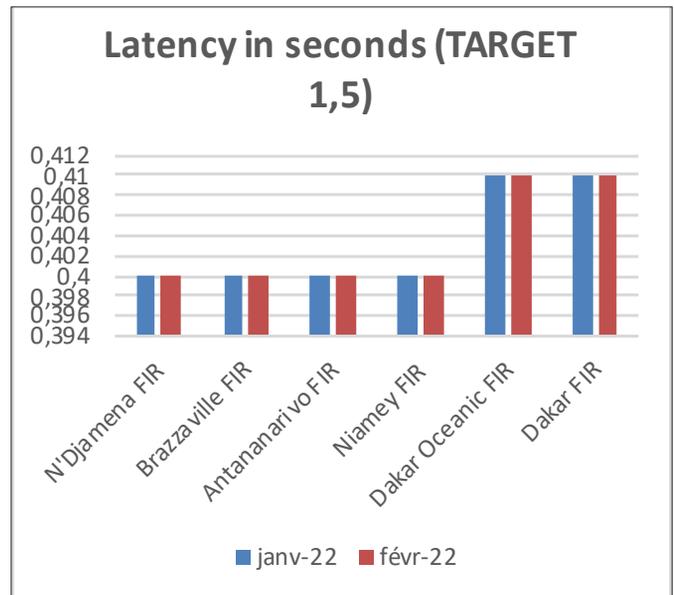
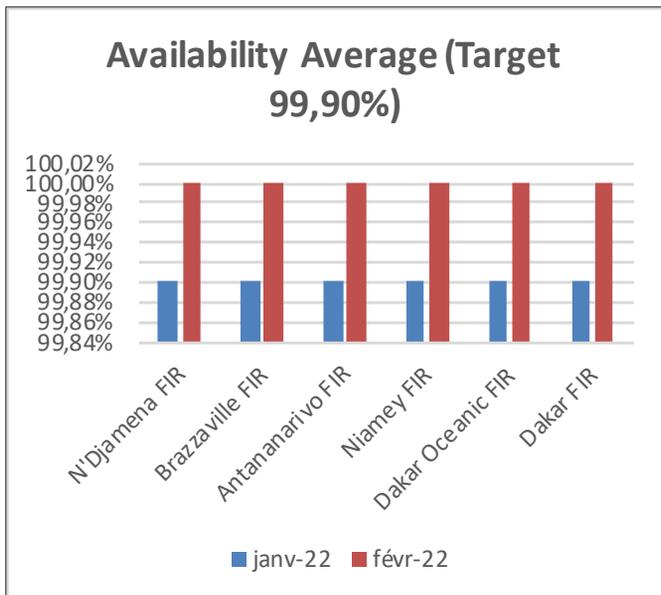
L'Agence prévoit la mise en œuvre de la réduction des minimums de séparations aux procédures, appliquées actuellement en route en espaces océaniques et en espaces continentaux éloignés avant la fin de l'année 2022. Ces réductions normalisées qui sont connues sous le vocable ASEPS. Advanced Surveillance Enhanced Procedural Separations nous permettra de ramener les séparations longitudinales de 80NM actuellement à 20NM. Les EDS liées à la mise en œuvre de telles séparations sont en cours de lancement.

L'ADS-B fournit une meilleure situation aérienne au contrôleur et l'aide pour la détection des conflits et le SAR. Il permet également d'augmenter la capacité de l'espace aérien grâce à l'application de minimums de séparation réduits.

Les bénéfices escomptés sont entre autres :

- Amélioration de la connaissance de la situation aérienne par le contrôleur et amélioration de la gestion tactique du trafic aérien (profil de vol optimisé, itinéraires adéquats, etc.) ;
- Amélioration des services d'arrivée et de départ dans les aéroports non-radar ;
- Réduction de l'impact du mauvais temps en route ;
- Renseignements exacts et opportuns pour les recherches et le sauvetage.
- Gain de temps pour les usagers
- Accroissement de l'offre en espace aérien (capacité offerte plus importante).

Le monitoring des paramètres requis pour une telle technologie depuis 2020 notamment la disponibilité, la latence, l'intégrité/périodicité de mise à jour ont été les éléments majeurs déclencheurs de cette prise de décision.



SBAS

Le statut de développement du programme SBAS est le suivant :

- Les zones géographiques de services sont validées, et comprennent la couverture de l'ensemble des FIRs de la région AFI et des aéroports des Etats membres de l'ASECNA dès 2025, avant une extension progressive sur le reste du continent ;
- L'architecture est définie et la conception préliminaire du système est finalisée ;
- Les plans de développement et de qualification, ainsi que le plan de migration vers la prochaine génération, sont développés ;
- L'US Space Force des Etats-Unis, propriétaire du GPS, a attribué deux codes PRN nécessaires à la diffusion dans l'espace des signaux SBAS ;
- Le service pré-opérationnel SBAS est diffusé depuis septembre 2020.

Sur le plan de l'infrastructure, la prochaine étape consistera à conduire les phases C/D/E1 de développement, déploiement et mise en service du système SBAS, en vue de la déclaration des services à partir de 2025. La passation de marché pour ces phases C/D/E1 est en cours, avec déjà l'achèvement de la procédure de préqualification des industriels.

La mise en place de l'Assistance à maître d'ouvrage pour les Phases C/D/E1 est en cours avec le Centre National des Etudes Spatiales (CNES) et l'Agence Spatiale Européenne (ESA).

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

En parallèle, le signal pré-opérationnel a permis de conduire une série de démonstrations de terrain. Dans le prolongement des vols de démonstration avions conduits à Lomé en janvier 2021, une

démonstration hélicoptère a eu lieu en juin 2021 entre Douala et les plateformes pétrolières de Kribi avec la participation des autorités et des acteurs institutionnels (Union Africaine ...). Enfin, en juillet 2021, une démonstration a également été réalisée à Brazzaville pour les applications hors aviation, notamment pour les alertes aux populations en cas d'urgence.

Au-delà du succès technique, ces essais ont permis de démontrer sur le terrain les avantages du SBAS, qui ont fait l'objet d'une promotion internationale dans le cadre de séminaires de sensibilisation ayant accompagné les démonstrations.

Etude CBA continentale

L'étude coûts-bénéfices sur la mise en œuvre du SBAS en Afrique conduite par la Commission de l'Union Africaine, a conclu à des résultats très positifs en termes de profits générés pour les différents secteurs d'application, y compris au-delà de l'aviation.

Cette étude a été validée par les parties prenantes à Kigali début juin, et sera soumis pour approbation au Comité Technique Spécialisé de l'UA courant juin.

Au cours de cette validation, les usagers ont reconnu les bénéfices du SBAS et ont indiqué soutenir son développement en Afrique.

Ces résultats vont insuffler une dynamique très positive pour le développement du SBAS sur le continent, notamment au-delà de nos Etats membres.

Dans le prolongement des études de faisabilité, les missions de prospections ont été réalisées à l'ESSP en Europe pour anticiper sur les locaux devant abriter les services futurs.

Une équipe devant conduire le programme SBAS sera proposée au CA/CM pour permettre la révision des effectifs et son insertion dans les effectifs de l'Agence. Une structure déléguée rattachées au DG sera mise en place à cet effet.

Adoption par les utilisateurs

Dans le prolongement des études de rentabilité (Business Case) conduites pour ASKY, Air Côte d'Ivoire et Air France, des études similaires vont être réalisées pour Air Sénégal et Rwandair en coordination avec le JPO. Les autres compagnies ont été approchées et celles désireuses de faire leur propre business case se verront accompagnées par le programme.

Des actions de promotion des capacités SBAS sol et bord sont également été conduites auprès des compagnies aériennes, en partenariat avec Collins Aerospace. L'objectif est de permettre aux compagnies de planifier l'intégration du SBAS

dans leur gestion de flotte.

Communication et visibilité

Dans le cadre du développement d'une marque SBAS propre, le développement de l'identité visuelle comprenant un nom, un logo, une signature et une charte graphique est en courte finale.

Un plan est en cours de préparation pour permettre un lancement de cette identité visuelle.

Par ailleurs, des publications (brochure, magazine, posters ...), un site internet, des comptes de médias sociaux et une vidéo promotionnelle sont en développement pour une mise en place à compter de cette même date de juillet 2022.

Enfin, une démonstration est envisagée au Nigeria

CUPA

Le concept vise à une harmonisation des procédures de gestion du trafic aérien de la région à l'image de ce que l'ASECNA a développé depuis plus de 60 ans et que Eurocontrol expérimente à l'échelle du continent européen.

Cette harmonisation permettra le renforcement de la sécurité et de l'efficacité des opérations et la réduction de leur impact environnemental, et offrira aux populations et aux opérateurs économiques du continent, plus de connectivité à des tarifs plus abordables pour la relance des économies de nos Etats.

Il sera mis en place sous l'égide de l'UA à cet effet, un organisme chargé du monitoring et de gestion proactive et prédictive des données et échanges, participants à la gestion du trafic aérien dénommée AFI CONTROL sur la base du modèle de l'ASECNA.

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

La réussite du projet passe obligatoirement par une coordination et collaboration de tous les Etats. Les aspects de cyber sécurité et d'interopérabilité sont essentiels pour protéger et optimiser la mise en œuvre de ce CUPA et assurer son bon fonctionnement.

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

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

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

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





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

METEOROLOGIE AERONAUTIQUE

31



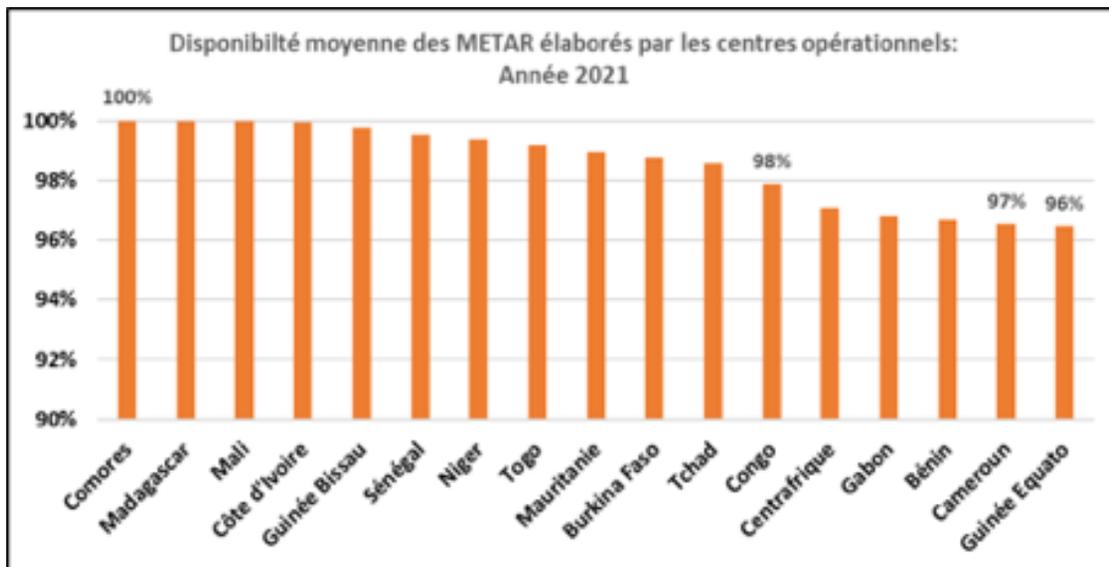


Météorologie aéronautique

Prévisions et protection des vols

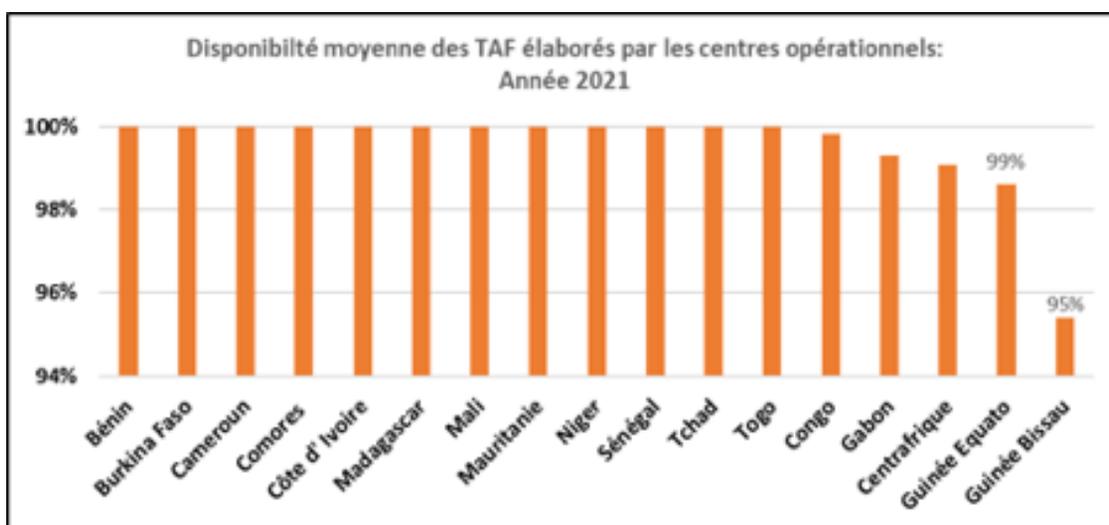
L'année 2021 a été caractérisée par :

- ▶ Poursuite de la mise en œuvre des systèmes de détection de cisaillement du vent en atmosphère convective et non convective dans la zone ASECNA, marquée par :
 - ▣ L'installation du radar de détection de cisaillement de vent convectif à Cotonou et Libreville ;
 - ▣ L'installation de l'équipement de détection de cisaillement de vent non convectif à Nouakchott, suivie de la formation des exploitants en début 2022 ;
- ▶ Renforcement des compétences sur l'exploitation du système de détection et de localisation des orages dans l'espace ASECNA ;
 - ▣ Poursuite de la mise en œuvre (SAAPI).
 - ▣ La tenue d'un séminaire sur l'exploitation des impacts de foudre dans la prévision et le suivi des phénomènes orageux ;
- ▶ Réalisation de l'enquête satisfaction client de l'année 2021 ;
- ▶ Participation en ligne aux réunions WACAF sur :
 - » La disponibilité des données OPMET dans la région AFI ;
 - » L'utilisation des prévisions aux points de grille du SMPZ ;
 - » Le QMS pour la météorologie aéronautique ;
 - » L'exercice sur les cendres volcaniques (AFI VOLCEX 21).
- ▶ Participation en ligne aux réunions EUMETSAT sur les nouveaux produits du MTG
- ➔ **Disponibilité des messages METAR**



On constate que les CMA de la Guinée Equatoriale ont enregistré un taux annuel moyen de disponibilité des messages METAR égal à 96.46%. Ce taux n'est pas loin de celui requis par l'OACI (97%).

➔ **Disponibilité des messages TAF**

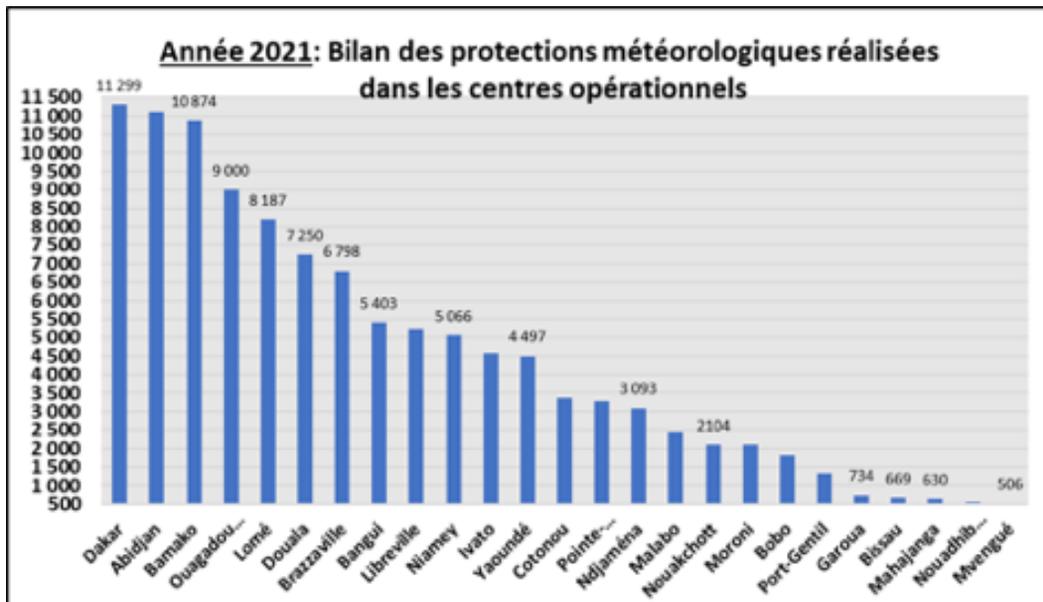


On note que le CMA de Bissau a enregistré une performance moyenne en dessous des SLA et du taux requis par l'OACI. Ceci est dû au fait que l'aéroport fonctionne H12 durant les restrictions liées à la gestion du COVID 19. Il n'ouvre la nuit que sur demande des compagnies (en cas de vol).

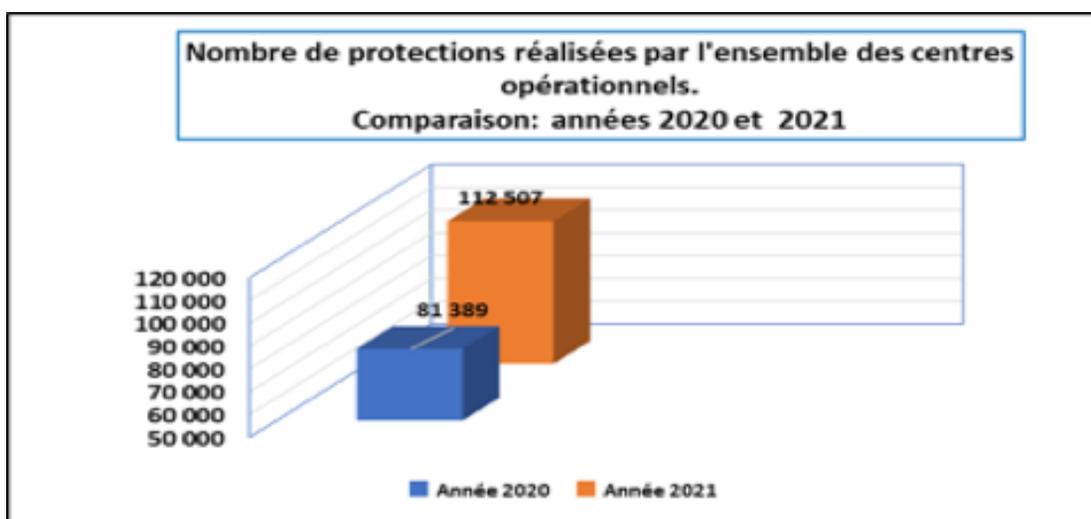
Protections météorologiques des vols :

112 507 protections de vols ont été réalisées contre 81.839 en 2020. Ce bilan global connaît une hausse de 38.23% par rapport à l'année précédente. Hausse liée à la reprise progressive de toutes les activités de l'agence après l'avènement de la crise sanitaire.





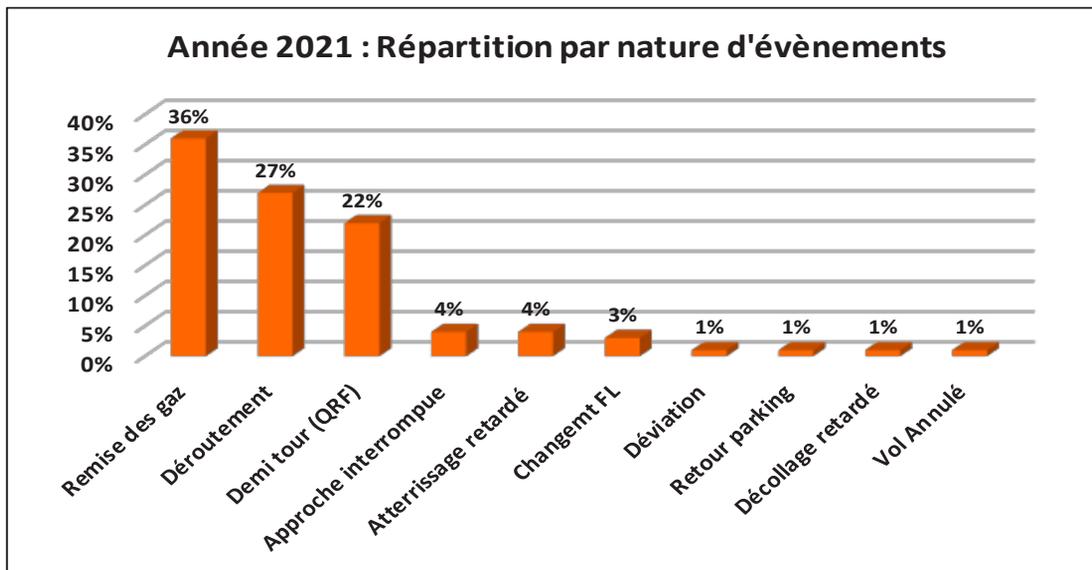
Le bilan ci-dessus comprend l'ensemble des dossiers de vols fournis pour les vols internationaux, nationaux et des renseignements communiqués verbalement aux équipages.



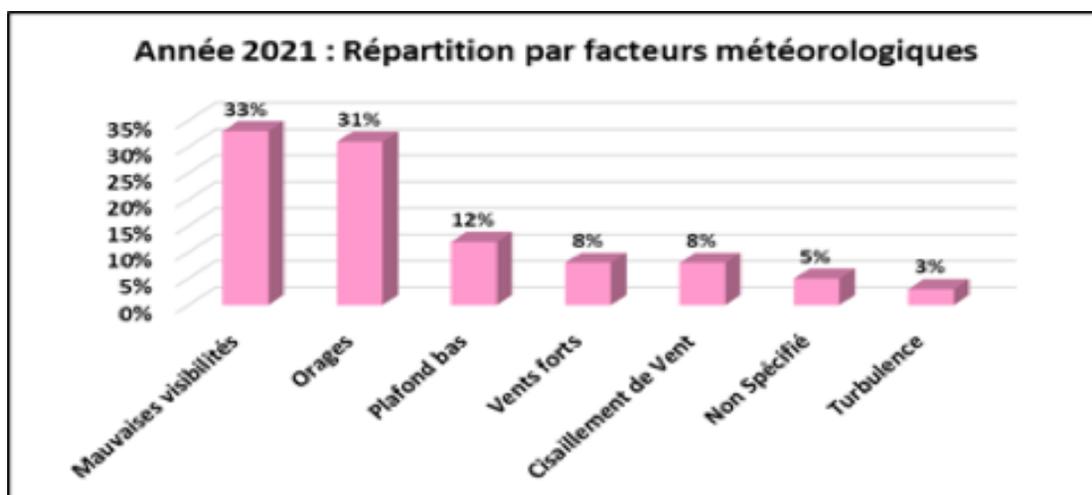
Evènements sécurité ATS imputables aux conditions météo.

215 évènements sécurité imputables aux conditions météorologiques ont été répertoriés sur l'ensemble de la zone ASECNA au cours de cette année contre 161 en 2020 soit une augmentation de 33,5%.

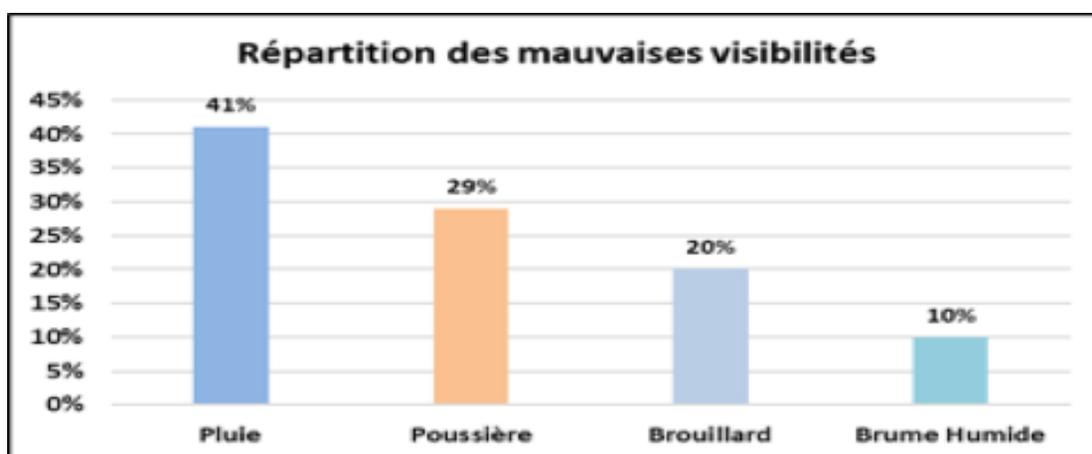




Les déroutements, les remises des gaz et les demi-tours (QRF) constituent les principaux évènements sécurité de l'année 2021.

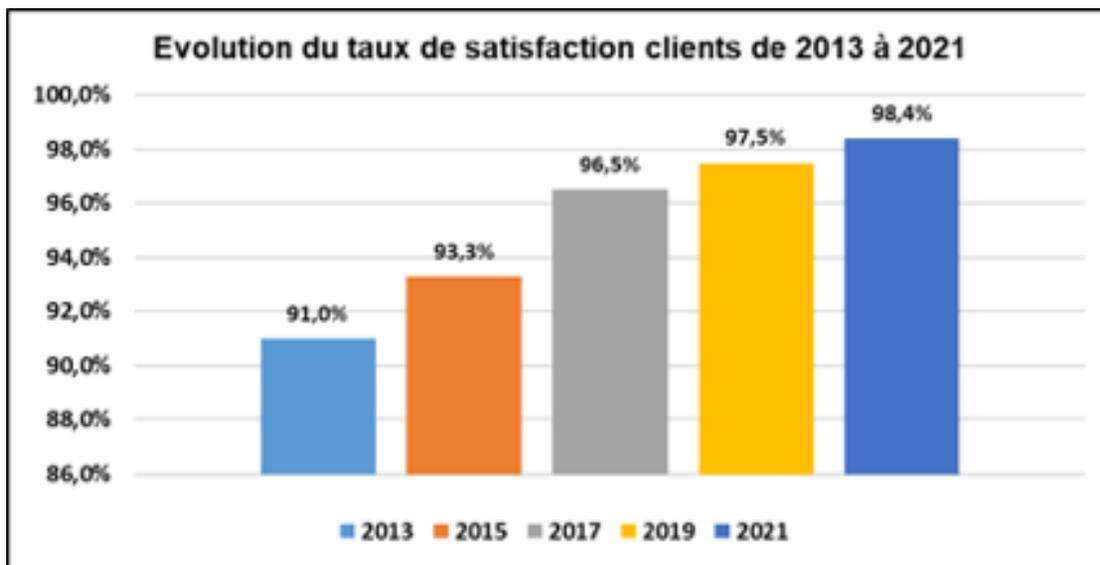


Les mauvaises visibilité (33%) et les orages (31%) constituent les principales causes des irrégularités enregistrées en 2021.



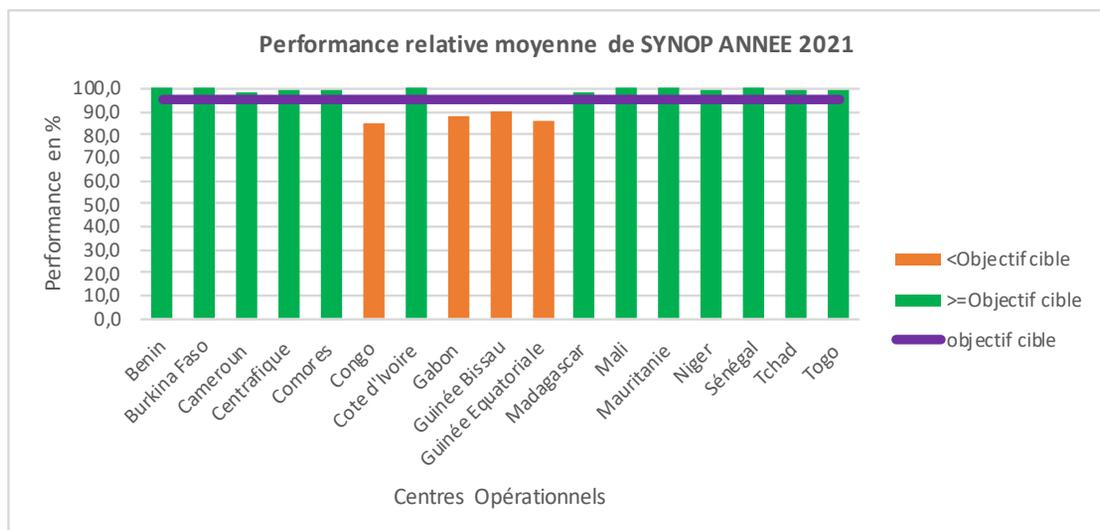
La pluie est à la base de 41% des irrégularités causées par les mauvaises visibilité.

Enquête satisfaction client 2019 : synthèse des résultats

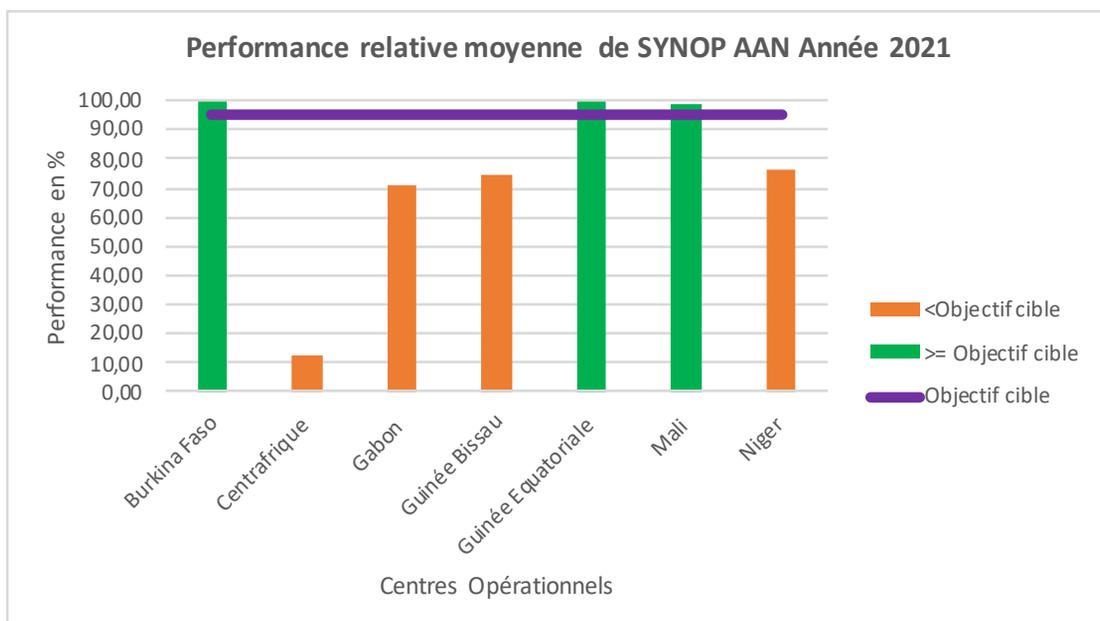


Développement et exploitation Réseaux

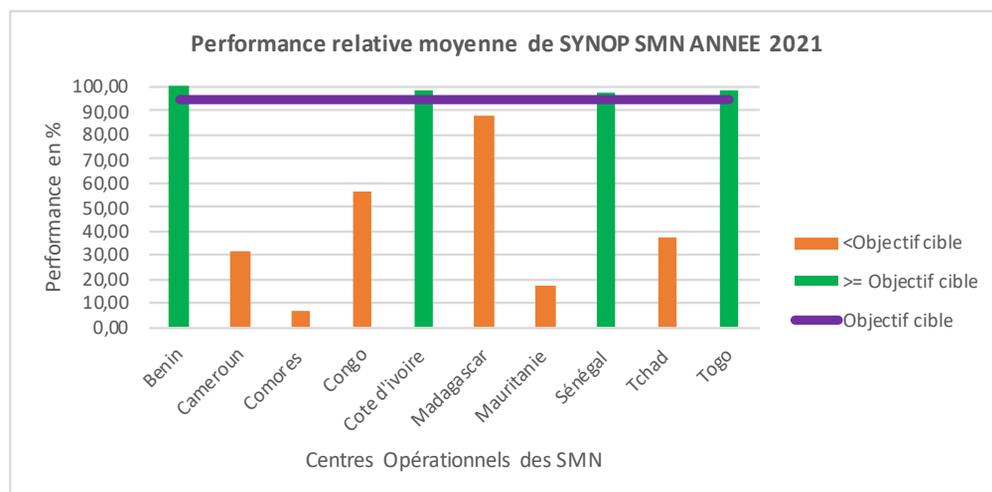
La performance moyenne des stations d'observation synoptique en surface relevant des activités communautaires en 2021 est de 96,6%. Elle est légèrement au-dessus du seuil de 95%.



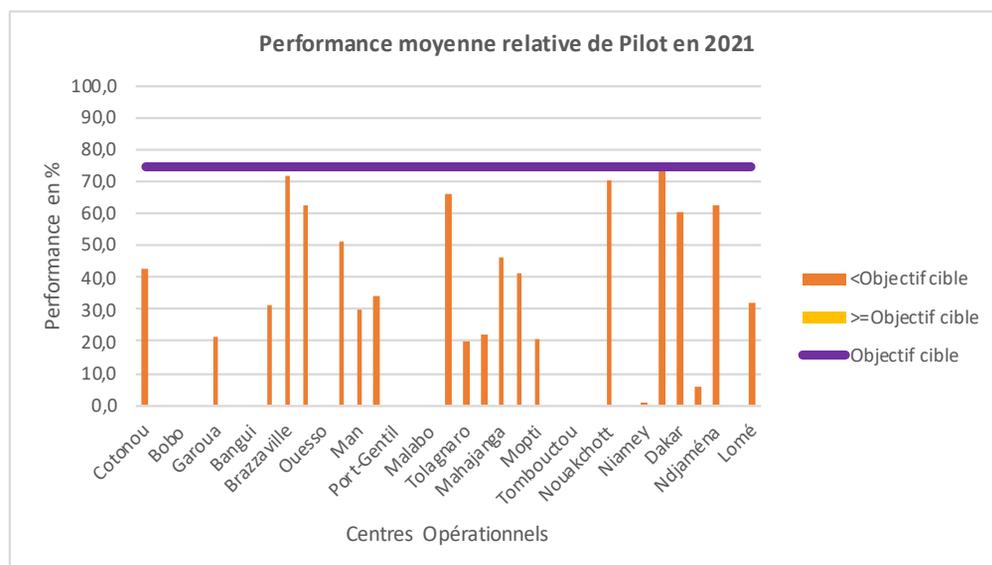
La performance moyenne des stations relevant des activités nationales au cours de l'année 2021 est de 76,26%. La plus faible performance a été enregistrée en Centrafrique (12,96%).



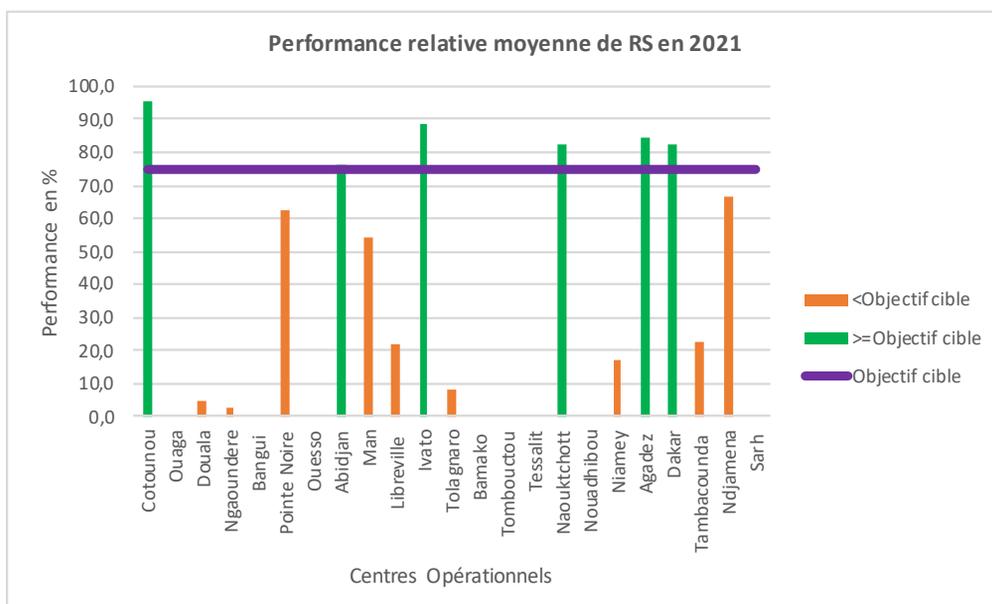
La performance moyenne des stations relevant des services météorologiques nationaux au cours de l'année 2021 est de 62,42%. Les SMN du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Sénégal et du Togo ont relevé des performances supérieures au seuil de 95%.



La performance moyenne du réseau des stations d'observation en altitude PILOT est de 29,77%. Elle est en dessous du seuil de 75%.



La performance moyenne du réseau des stations de radiosondage est 39,44%.





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

MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

38



Maintenance

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

Pour 2021, le graphe ci-dessous indique une disponibilité appréciable (96,8% à 98,9%), dans le domaine de la communication, navigation, surveillance et la production et distribution de l'énergie et balisage.

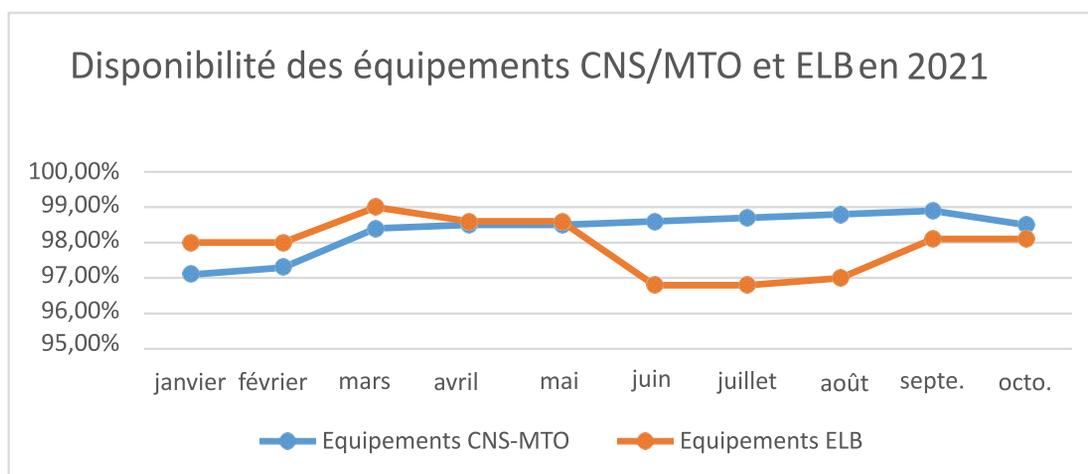


Tableau des taux de disponibilité enregistrés en 2021

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	août	sept.	oct
Equipements CNS-MTO	97,1%	97,3%	98,4%	98,5%	98,5%	98,6%	98,7%	98,8%	98,9%	98,5%
Equipements ELB	98,0%	98,0%	99,0%	98,6%	98,6%	96,8%	96,8%	97,0%	98,1%	98,1%

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

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

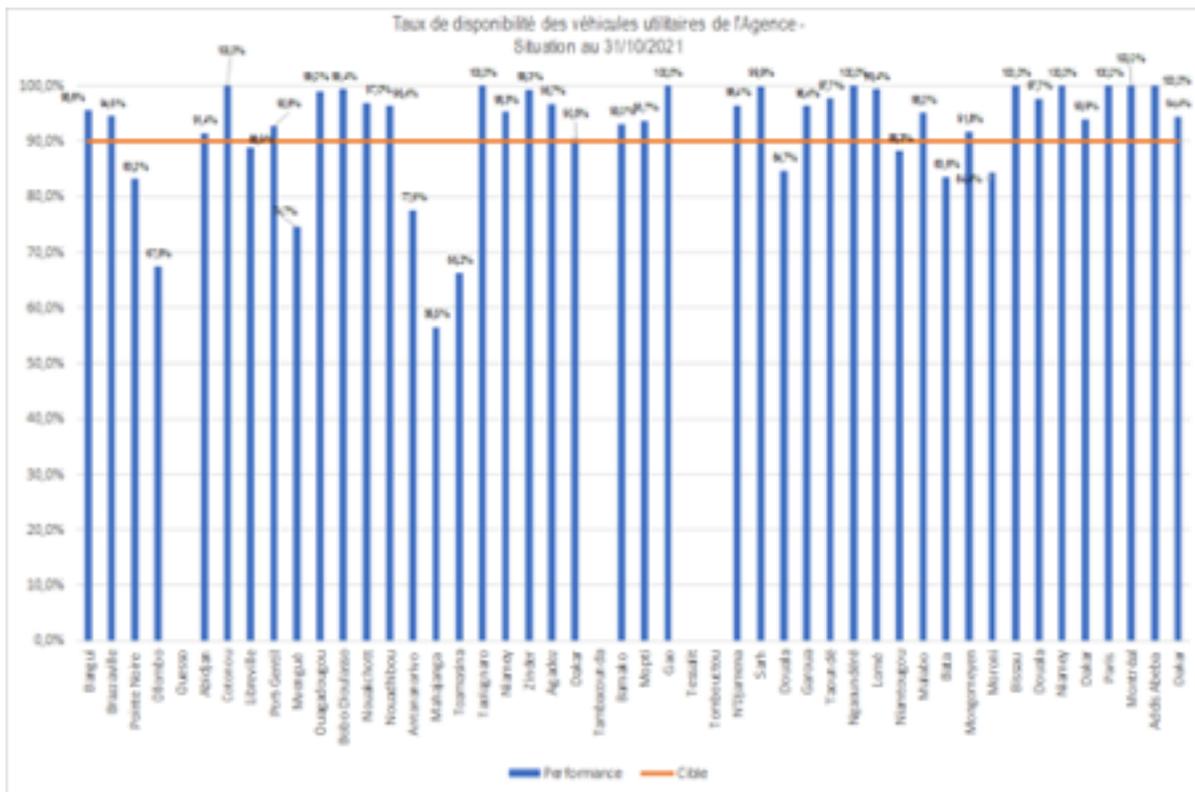
Dans le domaine CNS, on notera la mise en œuvre et le maintien en condition opérationnelle des Equipements et systèmes suivants :

- ADS-B terrestre via les récepteurs co-localisés au niveau des certaines Stations VHF/VSAT déportées ;
- ADS-B par satellite via les HUB de Dakar et d'Abidjan ;
- CPDLC, via les HUB de Dakar, Abidjan et Fuchsstadt ;
- VHNO (Internet par satellite haut débit), via le HUB de Fuchsstadt ;
- RADAR, TOPSKY : remplacement de certains moteurs d'antenne, corrections de tuning ;
- Partage des données des Surveillance (Radar) pour tous les centres ASECNA équipés de Radar et système de traitement ATC (TopSky) ;
- Réseau VDI « Corporate » pour l'accès aux applications et plateformes (PGI, Messagerie, Freda, EvalRH, GMAO...) depuis les sites distants.

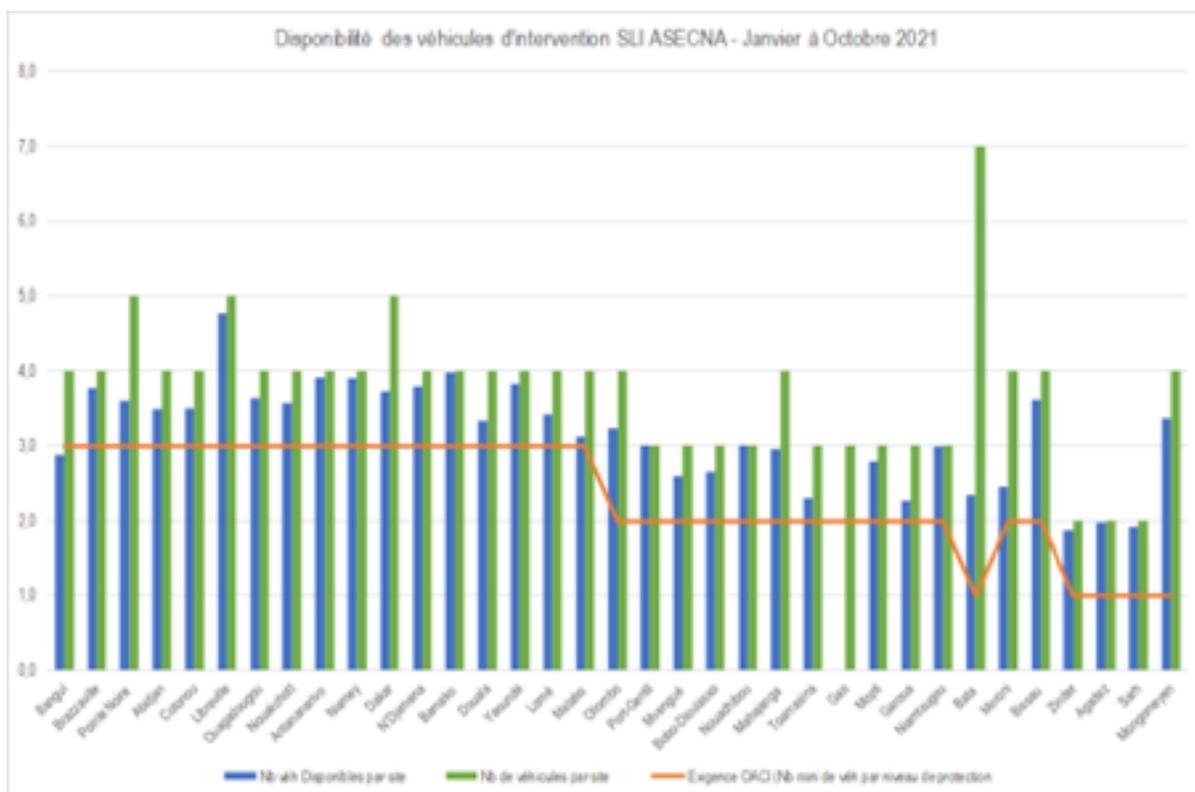
Pour les équipements météorologiques, malgré le contexte sanitaire, la mise en œuvre des nouveaux projets s'est poursuivie à travers les formations liées aux projets délocalisées.

Pour le parc véhicules de service, de liaison et de fonction, au 31 octobre 2021, le taux de disponibilité moyen est de 92.1% contre 93.9% en octobre 2020. Cette légère baisse est consécutive à la décision de

suspension de la mise en œuvre du programme de renouvellement des véhicules de l'Agence intervenue en novembre 2020 suite aux conséquences de la crise sanitaire de la Covid-19, entraînant ainsi le maintien dans le parc des véhicules ayant dépassé la limite d'amortissement. En effet, sur 158 et 44 véhicules prévus respectivement en 2020 et 2021, 35 seulement ont été acquis en 2020 et 7 exceptionnellement en 2021 (remplacement de véhicules accidentés et ayant fait l'objet d'indemnisation par les assureurs). Par ailleurs, l'inexécution des marchés signés pour Madagascar qui présente le plus faible taux de disponibilité impacte la performance susmentionnée. Le graphique ci-dessous illustre ce qui précède :



Pour le parc véhicules SLI, en raison de la politique de redondance adoptée au sein de l'Agence pour garantir le nombre minimum requis de véhicules suivant le niveau de protection exigé, au regard des exigences OACI, la disponibilité des véhicules SLI est globalement satisfaisante au 31 octobre 2021 à l'exception du site de Bangui. Mais la mise en service d'un nouveau VIMP 91125 S3X depuis le 28 octobre 2021 permettra d'améliorer significativement la disponibilité des véhicules de ce site. Le graphique ci-dessous illustre



La crise sanitaire et ses conséquences ont fortement perturbé le planning de livraison des véhicules destinés au remplacement des véhicules ayant dépassé la limite d'âge. Sur 31 véhicules SLI commandés de 2016 à 2019, 26 ont été livrés et 25 ont été mis en service : le véhicule restant est celui du site de Antananarivo livré le 31 août 2021 et dont la mise en service est conditionnée par la réouverture des frontières. La livraison des 5 derniers véhicules (Libreville, Bamako, Antananarivo, Mvengué et Malabo) est prévue au cours de cette année 2021 et garantira la disponibilité dans les sites concernés.

Pour les locaux techniques, les DREEM et équipements associés (climatiseurs, ascenseurs) au 31 octobre 2021, l'objectif que j'ai fixé est de respectivement disponible H24 soit 100% et 98 % sur l'ensemble de nos plates-formes.

Pour les climatiseurs, ils sont satisfaisants sur l'ensemble des sites ASECNA.

Pour les DREEM et les ascenseurs, les taux disponibilités sont globalement atteintes.

Pour les raisons de la pandémie du COVID -19, la réalisation des travaux d'inventaire pour 2020 n'a pu se faire sur l'ensemble des sites ASECNA. Ils sont en cours et seront terminés avant le 31 décembre 2021. Ils sont réalisés avec l'outil inventif.

Pour l'Approvisionnement et les Achats

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

- **72** dossiers d'importations ont été traités, par conséquent autant de livraisons pour un délai moyen de mise à disposition des colis de **14** jours, la valeur globale relative à ces importations de matériels est de 918 014 752 FCFA.
- **51** demandes d'exonérations relatives aux achats de matériels ont été reçues et traitées. Le montant des achats exonéré du paiement de droits de douanes est de 5 069 235 971 FCFA et le montant des achats exonéré de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) est 105 034 055 FCFA.
- **38%** des DM ayant abouti à une demande d'achats sur l'ensemble des demandes reçues des différentes structures, **20%** ont fait l'objet d'une demande d'expédition ou de redéploiement et **42%** sont intégrés dans les commandes groupées.

Pour l'Exploitation informatique, durant la période de mai à octobre 2021, nous avons pu réaliser les actions suivantes notamment pour :

PGI,

- Surveillance des environnements ;
- Maintenance des applications ;
- Support aux utilisateurs ;
- Gestion des incidents ;
- Sauvegardes et tests des sauvegardes ;
- Tests des fonctionnalités de la nouvelle version du PGI ;
- Migration en production vers la version 12.2.9 d'e-business suite ;
- Prise en main et Exploitation de la nouvelle version.

FREDA :

- Assistance aux utilisateurs ; Surveillance des sauvegardes ;
- Mission de stabilisation de l'application FREDA à Douala.
- Infrastructure et sécurité :
- Migration de la messagerie OnPrime vers la version exchange 2016 nécessaire à la stabilisation de la plateforme de la messagerie Onprime ;
- Sécurité : configuration du reset du password sur le cloud rendant accordant plus d'autonomie aux utilisateurs en garantissant la sécurité des accès.



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

CONTROLE EN VOL

42



CONTROLE EN VOL

Missions

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 aérienne et à l'atterrissage, et à la validation en vol des procédures de vol.

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 et depuis 2021 d'un Cessna C680+.

Ce dernier en remplacement de l'ATR cédé début 2022 à l'Armée de l'air sénégalaise. De plus, 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. En septembre 2020 a été livré neuf le deuxième avion de calibration type Cessna Citation Sovereign+ C680 du constructeur Textron Aviation, équipé d'un banc de calibration dernière génération AFIS1310 de AERODATA.

Les organisations et procédures qui régissent la maintenance et les opérations des avions laboratoires ATR42-300 immatriculé 6V-AFW et CESSNA C680 Immatriculé 6V-CEV doivent respecter les normes et pratiques recommandées contenues dans les RAS (Règlements Aéronautiques Sénégalais), publiées par l'Autorité de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal (ANACIM), et se conformer aux annexes de l'OACI.

Effectifs

- 1 Chef Service Contrôle en Vol avec rang de Chef de Département
- 3 Cadres Calibration (Ingénieurs CEV)
- 5 Pilotes
- 4 Cadres Maintenances (3 mécaniciens et 1 avionique)
- 1 Cadre Maintenance chargé d'animer la qualité

Heures de vol total au 31/12/2021

- ▶ ATR 42-300 6V-AFW: 24006H25
- ▶ CESSNA Citation Sovereign+: 331H47

Année 2021		Prestations externes		Prestations externes	Total
		Article 02	Article 10		
Nombre de calibrations	Prévu (a)	220	45	85	350
	Réalisé (b)	194	10	95	303
Taux de réalisation (a)/(b)*100		80,2	22,22	111,76	86,57

Opérations effectuées pour les clients externes

Des calibrations de mises aux normes périodiques, de mises en services, des validations de procédures GNSS/RNAV ont été effectuées pour nos clients extérieurs qui sont :

- Nigeria (NAMA) ;
- SNA-OI (Réunion et Mayotte)
- ADEMA
- Mozambique



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

DONNEES FINANCIERES

44





Section de fonctionnement

Le budget de l'exercice 2021 a été exécuté de la manière présentée ci-dessous.

Recettes

Les recettes totalisent 151 643 MFCFA, (dont 9,156 MFCFA de régularisations d'ordonnancement de recettes au titre des exercices 2012 à 2020), soit un taux de réalisation de 98,78% des prévisions rectificatives de décembre 2021 d'un montant de 153 514 MFCFA (non compris les 36 491 MFCFA imputés aux comptes de charges calculées non décaissables sur autorisation du Conseil d'Administration mais qui ne sont pas des produits).

Par rapport aux prévisions initiales (158 688 MFCFA), les réalisations de recettes sont en baisse de 4,44% et par rapport aux réalisations de 2020 (158 900 MFCFA) et de 2019 (237 456 MFCFA), elles sont respectivement en régression de 4,57% et de 36,14%.

Dans ces recettes, les produits encaissables s'élèvent à 135 813 MFCFA pour des prévisions de 131 588 MFCFA, soit un taux de réalisation de 103,21%. De 2020 (114 073 MFCFA) à 2021 (135 813 MFCFA), les produits encaissables enregistrent une augmentation de 19,10% après la baisse importante de 47,88% enregistrée de 2019 (218 877 MFCFA) à 2020 (114 073 MFCFA). Comparées aux réalisations de 2019 (218 877 MFCFA), celles de 2021 sont en baisse de 38,06%

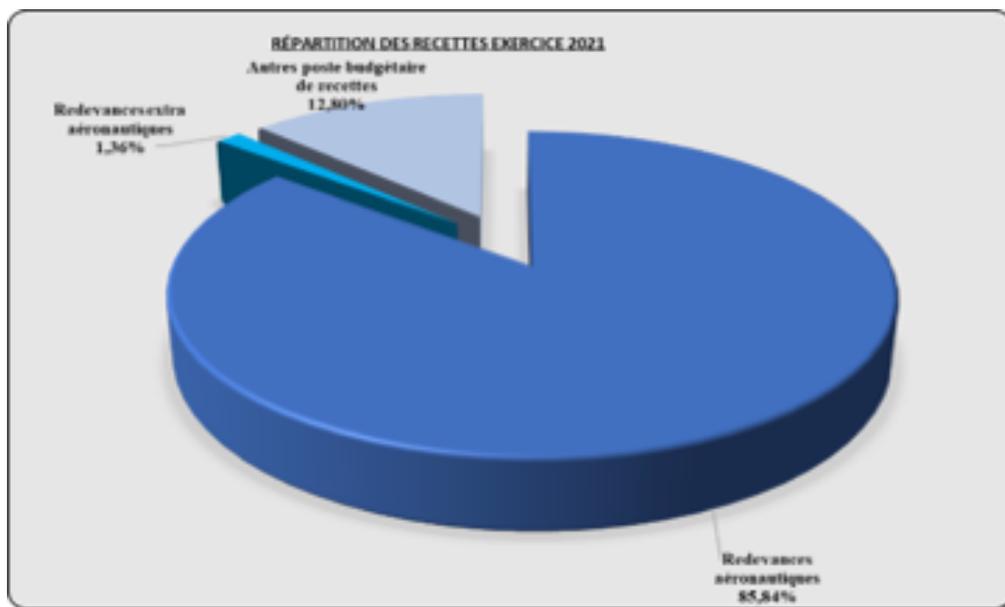
MFCFA (-37,95%).

Cette augmentation des produits encaissables enregistrée de 2020 à 2021 qui n'est rien d'autre qu'une régression de la chute enregistrée entre 2019 et 2020 traduit la reprise progressive du trafic aérien puisqu'elle est essentiellement portée par l'augmentation des produits d'exploitation (recettes aéronautiques et extra-aéronautiques et subvention d'exploitation), qui ont été réalisés en 2021 à hauteur de 132 257 MFCFA (soit un taux de réalisation de 102,37% par rapport aux prévisions de 129 196 MFCFA), alors qu'en 2019 (année de référence), la réalisation a été de 215 162 MFCFA. On note donc une régression de 38,53% des produits d'exploitation dont 38,85% pour les redevances aéronautiques, 32,65% pour les redevances extra-aéronautiques et une progression de 28,30% de la subvention d'exploitation.

Quant aux produits non encaissables, ils se chiffrent à 15,830 Mrds, soit 27,10% des prévisions (58,417 Mrds FCFA). Par rapport aux exercices 2020 et 2019, ils sont en baisse respectivement de 64,79% et de 14,69%.

Les produits d'exploitation (recettes aéronautiques, extra-aéronautiques et subvention d'exploitation) constituent la partie des recettes la plus impactée par les effets de la pandémie de COVID-19.

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



Il ressort de ce graphique que les redevances aériennes représentent la part la plus importante des recettes avec un taux de 85,84% contre 1,36% pour les redevances extra-aériennes et 12,80% pour les autres types de produits. Ce constat est logique compte tenu de la mission principale de l'Agence qui est d'assurer la sécurité de la navigation aérienne en contrepartie des redevances aériennes perçues.

Produits aériennes

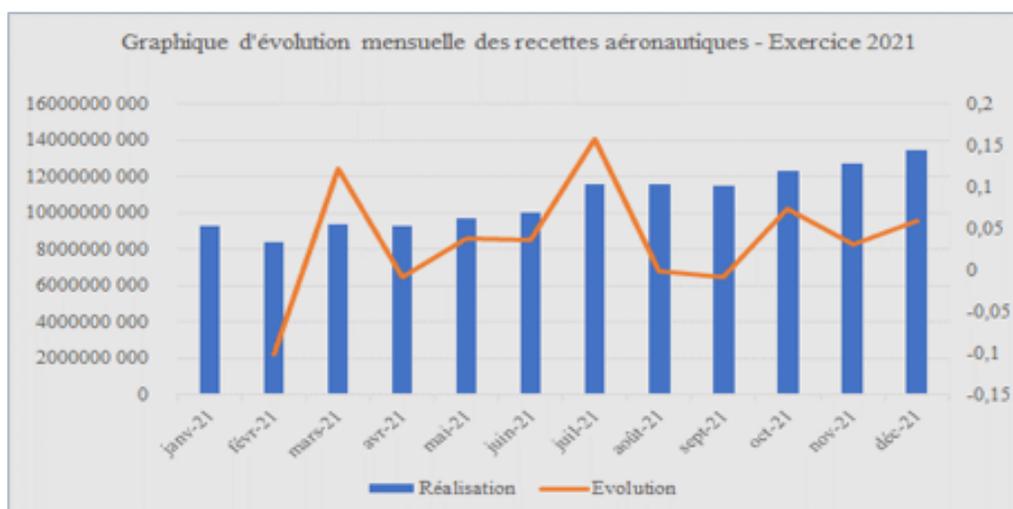
Les produits aériennes (GM706) représentent à eux seuls 85,84% des recettes. Les redevances aériennes ont été réalisées à hauteur de 129 268 MFCFA pour des prévisions de 127 604 MFCFA, soit un taux de réalisation de 101,30% des prévisions rectificatives. Rapportées aux prévisions initiales (132 117 MFCFA), elles sont en régression de 2,16% et de 38,85% comparées aux réalisations de l'exercice 2019 (211 393 MFCFA).

Les redevances aériennes sont en progression de 21,35% comparées aux réalisations de l'exercice 2020 (106 522 MFCFA) et en régression de 38,85% par rapport à l'exercice 2019 (211 393 MFCFA).

Cette hausse par rapport à l'exercice 2020 s'explique par l'augmentation des fréquences des vols des compagnies aériennes, ce qui a induit par conséquent une croissance du chiffre d'affaires de l'ordre de 22 746 MFCFA.

Le tableau et le graphique ci-après illustrent l'évolution des recettes aériennes de l'Agence au cours de l'exercice 2021 :

Recettes aériennes - Exercice 2021												
Mois	janv-21	févr-21	mars-21	avr-21	mai-21	juin-21	juil-21	août-21	sept-21	oct-21	nov-21	déc-21
Réalisation	9311	8364	9385	9308	9658	10 012	11 597	11 588	11 493	12 338	12 724	13 448
Evolution		-10,17%	12,20%	-0,81%	3,76%	3,66%	15,84%	-0,08%	-0,82%	7,35%	3,13%	6,00%



Tout au cours de l'année 2021, les recettes ont connu globalement une évolution progressive mais lente. On note, cependant, une inflexion légère au mois de février et une situation quasi stationnaire entre avril et juin, d'une part, et août et juillet, d'autre part. Une progression continue est remarquée de septembre à décembre.

La comparaison des réalisations des exercices 2019, 2020 et 2021 illustrée par le tableau et le graphique ci-dessous, permettent de mieux apprécier l'évolution des recettes au cours de l'exercice 2021 (N.B. : apparition du COVID-19 en mars 2020).

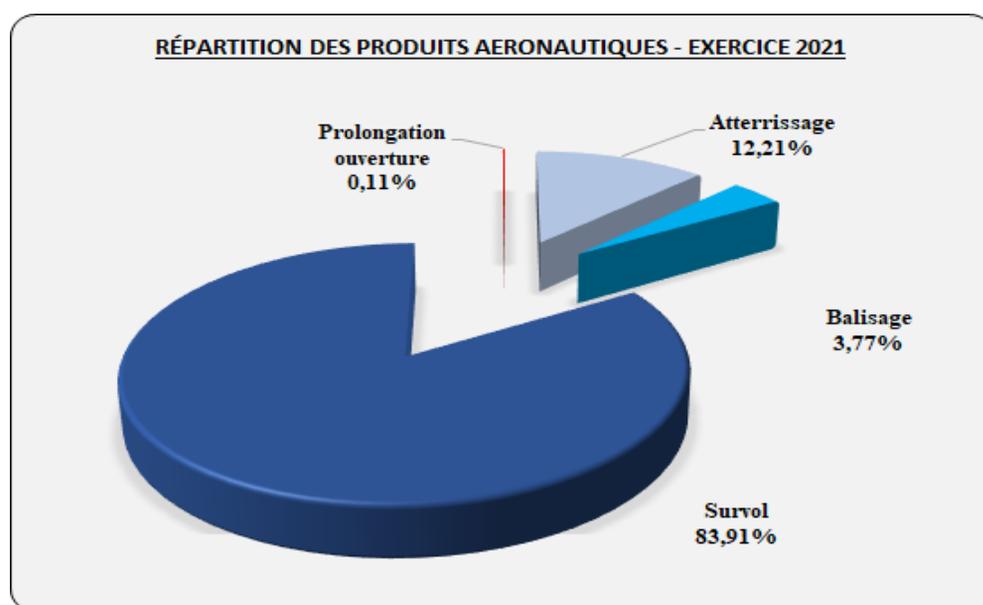
Mois	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Exercice 2019	18 686	16 224	17 736	16 865	16 709	16 520	18 519	18 916	17 278	17 168	17 226	19 725
Exercice 2020	18 390	16 453	12 223	2 763	3 596	4 547	5 699	6 519	7 344	8 508	8 986	11 494
Exercice 2021	9 311	8 364	9 385	9 308	9 658	10 012	11 597	11 588	11 493	12 338	12 724	13 488
Variation	-50,17%	-48,44%	-47,09%	-44,21%	-42,19%	-39,40%	-37,37%	-38,74%	-33,48%	-28,13%	-26,13%	-31,62%



Comparant le niveau des recettes mensuelles de l'exercice 2021 à celui de 2019 qui est l'année de référence, on constate malgré le fait que les recettes 2021 soient nettement en-deçà de celles de 2019, soit une progression du taux de variation entre les deux (2) exercices. En effet, le taux de variation entre 2021 et 2019 est allé de manière décroissante (de -50,17% à -26,13%) avec une petite remontée en août et en décembre.

Cette situation confirme une fois de plus l'évolution lente et progressive du trafic aérien dans la zone de couverture de l'ASECNA.

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



Il ressort de ce graphique que la redevance de survol est la principale recette de l'Agence avec une part représentant 83,91% des produits aéronautiques. Les redevances d'aéroport, quant à elles, ne représentent que 16,09% des redevances aéronautiques.

En termes de délai moyen de facturation de survol, une amélioration significative a été enregistrée de 2016 à nos jours : 38 jours en 2016, 20 jours en 2017, 13 en 2018 et en 2019, 10 jours en 2020 et 13 jours en 2021. Ce délai moyen de facturation répond aux exigences des indicateurs de performance du Directeur Général (M+14 au plus).

MOIS	EMISSIONS DE FACTURE (en Mrds FCFA)	DELAIS FACTURATIONS SURVOL (en jour)
JANVIER	9	10
FEVRIER	9	18
MARS	10	13
AVRIL	9	14
MAI	10	11
JUIN	10	16
JUILLET	12	13
AOÛT	12	10
SEPTEMBRE	12	12
OCTOBRE	12	11
NOVEMBRE	12	9
DECEMBRE	13	13
DELAJ MOYEN FACTURATION		13

Cette performance est la résultante d'un suivi plus rigoureux et quotidien de l'intégration des survols de tous les centres dans l'application de facturation FREDA.

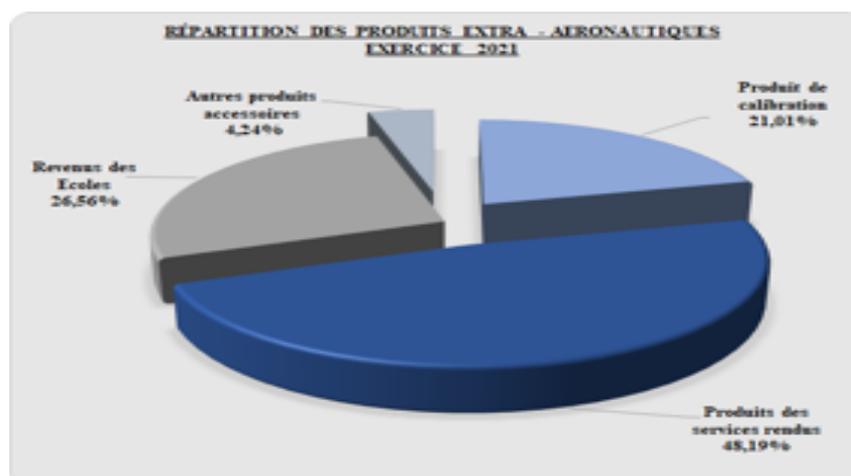
Produits extra-aéronautiques

Les produits extra-aéronautiques (**GM707**) ne représentent que **1,36%** des recettes d'exploitation. Pour l'exercice **2021**, elles ont été réalisées pour un montant total de **2 041 MFCFA** pour des prévisions annuelles de **1 592 MFCFA**, soit un taux de réalisation de **128,16%** au 31 décembre 2021.

Rapportées aux prévisions initiales (**2179 MFCFA**), elles sont en régression de **6,33%** et de **32,65%** comparées aux réalisations de l'exercice 2019 (**3 030 MFCFA**).

Les réalisations produits extra-aéronautiques en 2021 sont en régression de **1,80%** par rapport à celles de l'exercice 2020 (**2 078 MFCFA**) et de **32,65%** par rapport à celles de l'exercice 2019 (**3 030 MFCFA**).

La répartition des recettes extra-aéronautiques entre les différents produits est présentée dans le graphique ci-dessous :



Ce graphique fait ressortir une prédominance des produits des services rendus (**48,19%**) et des revenus des écoles (**26,56%**) qui représentent à eux deux (2) trois quarts (3/4) des produits extra-aéronautiques (**74,75%**).

Autres postes budgétaires des recettes

Les autres produits sont constitués des subventions d'exploitation, des produits divers, des revenus financiers, des reprises sur provisions et des produits Hors Activités Ordinaires (HAO). Ils représentent ainsi **12,78%** des recettes de l'Agence et ont été réalisés à hauteur de **19 386 MFCFA**.

Ils s'analysent comme suit :

Les subventions d'exploitation

La subvention d'exploitation a été réalisée à hauteur de **948 MFCFA** (soit **1,445 M€**), correspondant au montant net de la tranche 2021 de la subvention de **4,5 M€ (2 952 MFCFA)** accordée par l'Union Européenne (UE) à l'ASECNA, objet du contrat n° **DCI/PANAF/426-928** signé le 20 octobre 2021, pour financer la mise en œuvre du « Programme de soutien à la navigation par satellite en Afrique III ».

Les produits divers et produits financiers

Les produits divers sont réalisés à hauteur de **3 015 MFCFA**, soit **26,52%** par rapport au budget rectificatif de décembre 2021 (**11 336 MFCFA**) et sont constitués essentiellement des écarts d'arrondis, des pénalités sur marchés et des reprises de charges provisionnées dans le cadre notamment de la mise à jour des reprises de provisions des opérations retenues dans le plan d'assainissement des comptes.

Les produits financiers quant à eux sont réalisés pour un montant de **3 122 MFCFA**, soit un taux de réalisation de **130,53%** par rapport aux prévisions (**2 392 MFCFA**). Ce montant correspond à la rémunération des titres de placement (DAT) constitués auprès des différentes banques commerciales, les gains de change et la rémunération des comptes courants (intérêts sur fonds propres).

► Les produits Hors Activités Ordinaires (HAO)

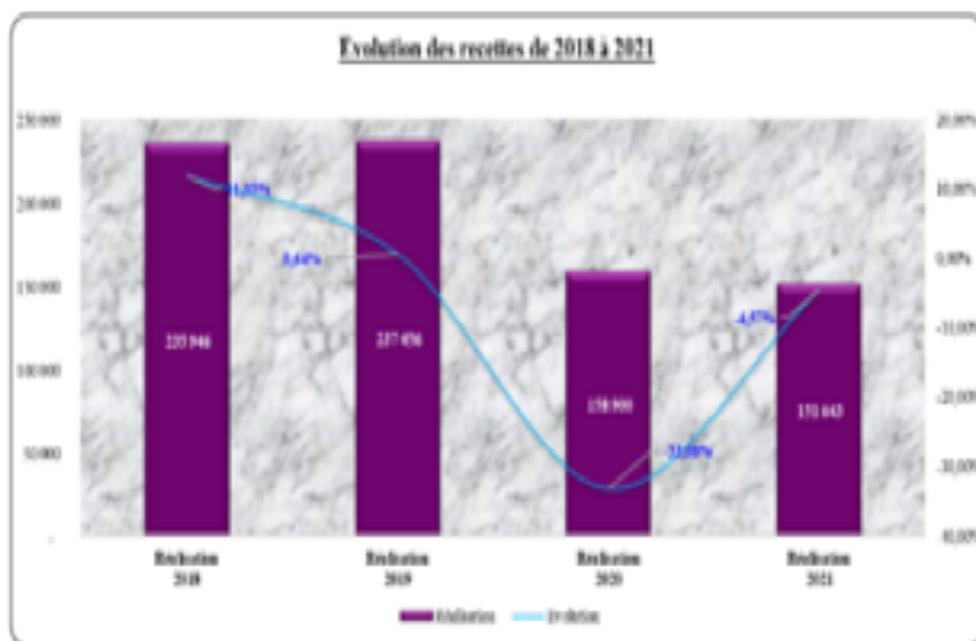
Les produits HAO sont réalisés pour un montant de **9 038 MFCFA**, soit un taux de réalisation de **85,59%**. Ce montant correspond aux amortissements des biens acquis par subventions (intégration de l'aéroport de Zinder).

Il est important de signaler que les reprises de provisions (GM79) sont réalisées à hauteur de **4 211 MFCFA**.

Evolution de la réalisation des recettes de 2018 à 2021

La situation de la réalisation de recettes de 2018 à 2021 et de leur évolution est matérialisée dans le tableau et le graphe ci-après (en MFCFA) :

Compte GM	Produits	Réalisation 2018	Réalisation 2019	Réalisation 2020	Exercice 2021		Taux de réalisation
					Prévisions	Réalisation	
70	Redevances aéronautiques et extra aéronautiques	209 301	214 423	108 600	129 196	131 310	101,64%
71	Subventions d'exploitation	749	739	1 432	-	948	
72	Travaux faits P / entreprise P/elle-même	-	-	-	-	-	
75	Produits divers	6 817	7 669	30 590	11 366	3 015	26,53%
77	Revenus financiers et produits assimilés	3 776	2 943	3 530	2 392	3 122	130,52%
78	Reprise de subventions/Transfert de charges financières	-	-	-	-	-	
79	Reprise de provisions	1 754	2 772	5 962	-	4 210	
82-84-86	Produits HAO	13 549	8 910	8 786	10 560	9 038	85,59%
Total des recettes de fonctionnement		235 946	237 456	158 900	153 514	151 643	98,78%
Evolution des recettes de 2017 à 2020		11,95%	0,64%	-33,08%		-4,57%	



De l'évolution des recettes de 2018 à 2021, on observe un important fléchissement des recettes entre 2019 et 2020, de **33,08%** et une inflexion légère de **4,57%** entre 2020 et 2021. Cette situation de chute des recettes a été causée par les conséquences néfastes de la pandémie de COVID-19 sur le trafic aérien.

Concernant la réalisation des recettes (hors imputation comptable), on note une réalisation provisoire de **98,78%** des prévisions (**153 514 MFCFA**). La baisse significative de **33,08%** observée en 2020 durant le pic de la crise de la COVID-19 s'est amoindrie avec la reprise timide du trafic aérien rendue possible par la levée des restrictions. Elle se situe actuellement à **-4,57%** des recettes de 2020.

Dépenses

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

GM	Intitulés	Autorisation Budgétaire Rectificative	Exécution AE	Exécution AO	Taux Consommation AO / Consommation AE	Taux Consommation AE / Budget Rectifié (BR)	Taux Consommation AO / Budget Rectifié (BR)	Taux Exécution
60	Achats	9 983	9 871	9 485	96,09%	98,88%	95,01%	95,01%
61	Transports	9 639	10 427	10 224	98,05%	108,18%	106,07%	106,07%
62	Services Extérieurs	13 923	14 053	13 928	99,11%	100,93%	100,03%	100,03%
63	Autres Services Extérieurs	5 812	6 278	6 229	99,21%	108,02%	107,17%	107,17%
64	Impôts et taxes	54	50	35	70,31%	93,19%	65,52%	65,52%
65	Autres Charges	2 800	2 760	2 758	99,94%	98,58%	98,51%	98,51%
66	Charges du Personnel	81 432	80 817	80 596	99,73%	99,24%	98,97%	98,97%
67	Frais Financiers	7 945	7 308	7 041	96,34%	91,98%	88,62%	88,62%
	CHARGES DECAISSABLES	131 588	131 565	130 295	99,03%	99,98%	99,02%	99,02%
65	Autres Charges	6 650	6 884	6 884	100,00%	103,5%	103,52%	0,00%
68	Dotations aux Amortissements	50 257	39 663	39 663	100,00%	78,9%	78,92%	0,00%
69	Dotations aux Provisions	1 510	217	217	100,00%	14,4%	14,39%	0,00%
81-83-85	Charges HAO	0	0	0				
	CHARGES NON DECAISSABLES	58 417	46 764	46 764	100,00%	80,05%	80,05%	0,00%
	TOTAL	190 005	178 329	177 059	99,29%	93,85%	93,19%	93,19%

Au 31 décembre 2021, les charges ont été exécutées (ordonnancées) à un montant de **177 059 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **93,19%** des prévisions (**190 005 MFCFA**).

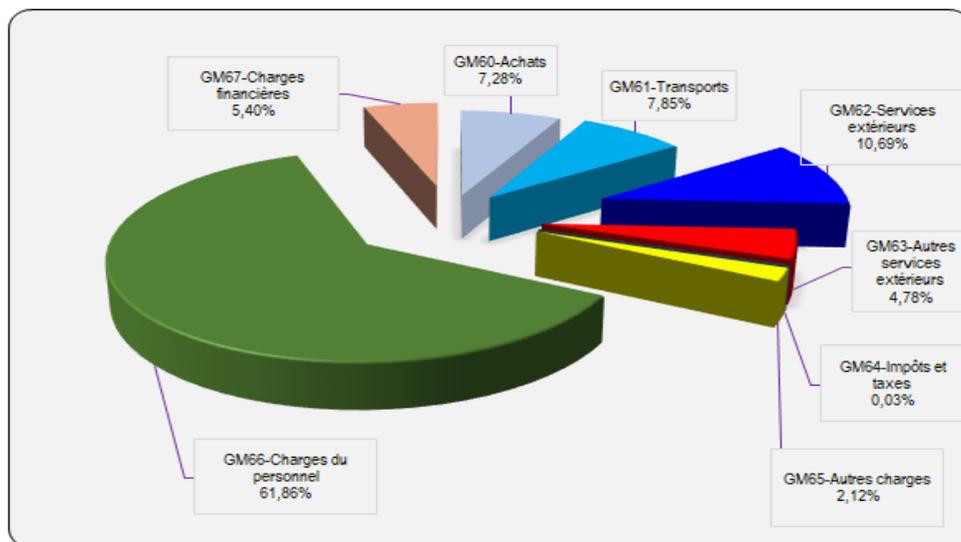
Sur ce montant exécuté, les dépenses (charges décaissables) ont été engagées à l'échelle de l'Agence, pour un montant total de **131 565 MFCFA**, soit **99,98%** de l'enveloppe d'Autorisations d'Engagement (AE) d'un montant de **131 588 MFCFA**.

Les Autorisations d'ordonnancement (AO) sur charges décaissables ont été consommées à hauteur de **130 295 MFCFA**, soit **99,03%** des dépenses engagées (**131 565 MFCFA**) et **99,02%** des prévisions de **131 588 MFCFA** (décaissables).

Dans ce contexte de COVID, les taux d'exécution satisfaisants des dépenses s'expliquent notamment par un dialogue de gestion permanent avec les centres, une actualisation et une adaptation des prévisions au contexte tout au long de l'exercice.

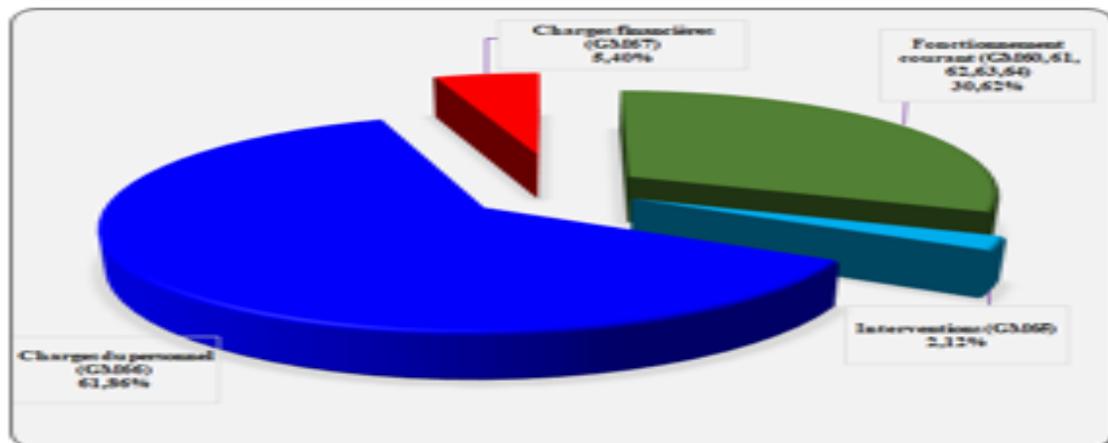
La répartition des charges (décaissables) par compte de grande masse (GM) est indiquée dans les tableau et graphique ci-après :

Intitulé	Budget rectifié	Exécution	% Exéc/Budg
GM60-Achats	9 983	9 485	95,01%
GM61-Transports	9 639	10 224	106,07%
GM62-Services extérieurs	13 923	13 928	100,03%
GM63-Autres services extérieurs	5 812	6 229	107,17%
GM64-Impôts et taxes	54	35	65,52%
GM65-Autres charges	2 800	2 758	98,51%
GM66-Charges du personnel	81 432	80 596	98,97%
GM67-Charges financières	7 945	7 041	88,62%
TOTAL	131 588	130 295	99,02%



La répartition des charges entre les quatre (4) principales composantes (fonctionnement courant, intervention, personnel, charges financières) est indiquée dans le graphique ci-après :

Intitulé	Budget rectifié	Réalisation	% Exéc/budg	% Total Réal
Fonctionnement courant (GM60, 61, 62, 63, 64)	39 411	39 900	101,24%	30,62%
Interventions (GM65)	2 800	2 758	98,51%	2,12%
Charges du personnel (GM66)	81 432	80 596	98,97%	61,86%
Charges du financières (GM67)	7 945	7 041	88,62%	5,40%
TOTAL	131 588	130 295	99,02%	100,00%



Les charges du personnel représentent la part la plus importante des dépenses (décaissables) avec un taux de **61,86%** contre 30,62% pour les charges de fonctionnement courant, **5,40%** pour les charges financières et **2,12%** pour les interventions.

Ce niveau des charges de personnel s'explique par le fait que l'Agence a pour mission la prestation de services, qui traditionnellement utilise beaucoup de ressources humaines. Cependant, cette proportion de 61,86% des charges du personnel est encore inférieure à celle des autres entités (ANSP Air Navigation Service Provider) opérant dans le même domaine d'activité que l'ASECNA, notamment NAV CANADA, ATNS, la Nigerian Airspace Management Agency (NAMA) ou encore la Roberts Flight information region (FIR) qui affichent des niveaux supérieurs à 70% du budget. Ce poste constitue donc, chez tous les prestataires de services de la navigation aérienne (PSNA), le principal poste de dépenses (hors investissements). En outre, il est important de signaler que l'ASECNA gère un espace aérien de plus de seize millions de km² (une très grande superficie avec des composantes de la chaîne complète de services : NA, AIM, MTO, MAINT, SLI, AGA).

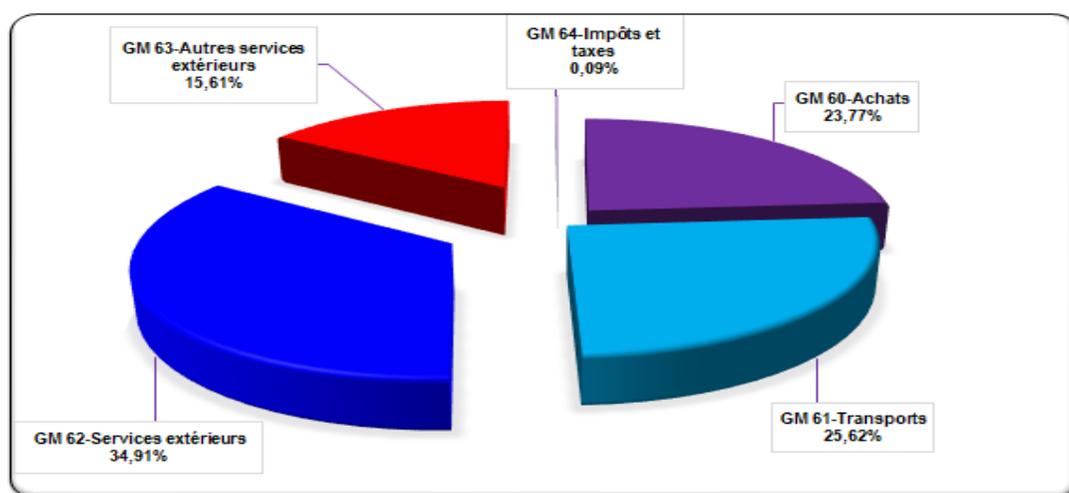
Décomposition par grande enveloppe

Les charges de fonctionnement courant sont celles qui permettent aux centres et aux structures du Siège de rendre quotidiennement les services aux usagers, correspondent aux montants cumulés des comptes GM 60 à 64, représentent **30,62%** des charges décaissables de l'exercice 2021 et ont été exécutées à hauteur de **39 900 MFCFA** sur des prévisions de **39 411 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **101,24%** (grâce à la fongibilité des crédits) des prévisions rectificatives. Rapportées aux prévisions initiales (**44 622 MFCFA**), elles sont en nette régression de **-10,58%** et de **-18,60 %** comparées à l'exécution de l'exercice 2019 (**49 018 MFCFA**).

Elles se décomposent comme suit :

Intitulé	Budget rectifié	Réalisation	% Exéc/budg
Fonctionnement courant (GM60, 61, 62, 63, 64)	39 411	39 900	101,24%
Interventions (GM65)	2 800	2 758	98,51%
Charges du personnel (GM66)	81 432	80 596	98,97%
Charges du financières (GM67)	7 945	7 041	88,62%
TOTAL	131 588	130 295	99,02%

Leur répartition par nature de dépenses par compte de grande masse (GM) se présente ainsi :



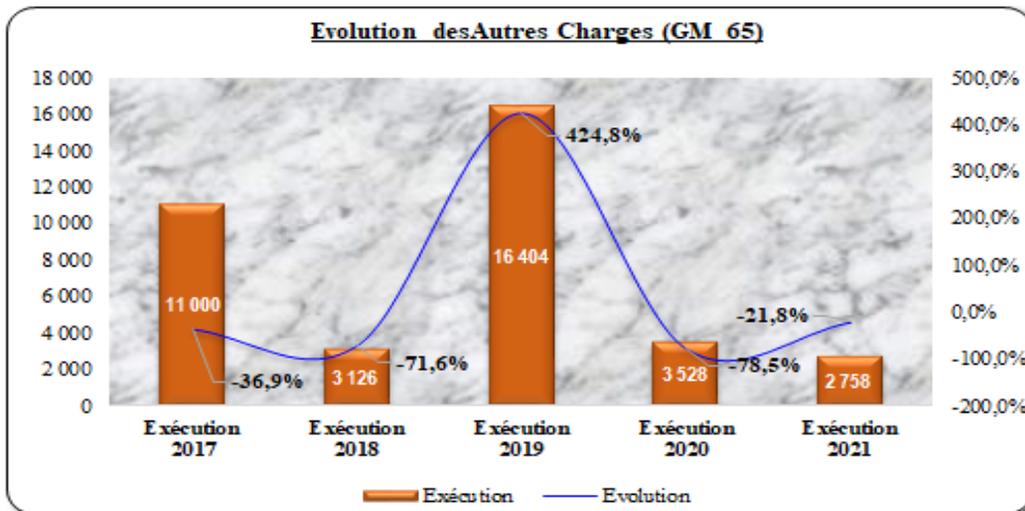
Ce graphique fait ressortir une prédominance des services extérieurs (**34,91%**), transports (**25,62%**), des achats (**23,77%**) et des autres charges (**15,61%**) qui représentent à eux quatre (4) **99,91%** environ des charges de fonctionnement courant.

Les charges d'intervention

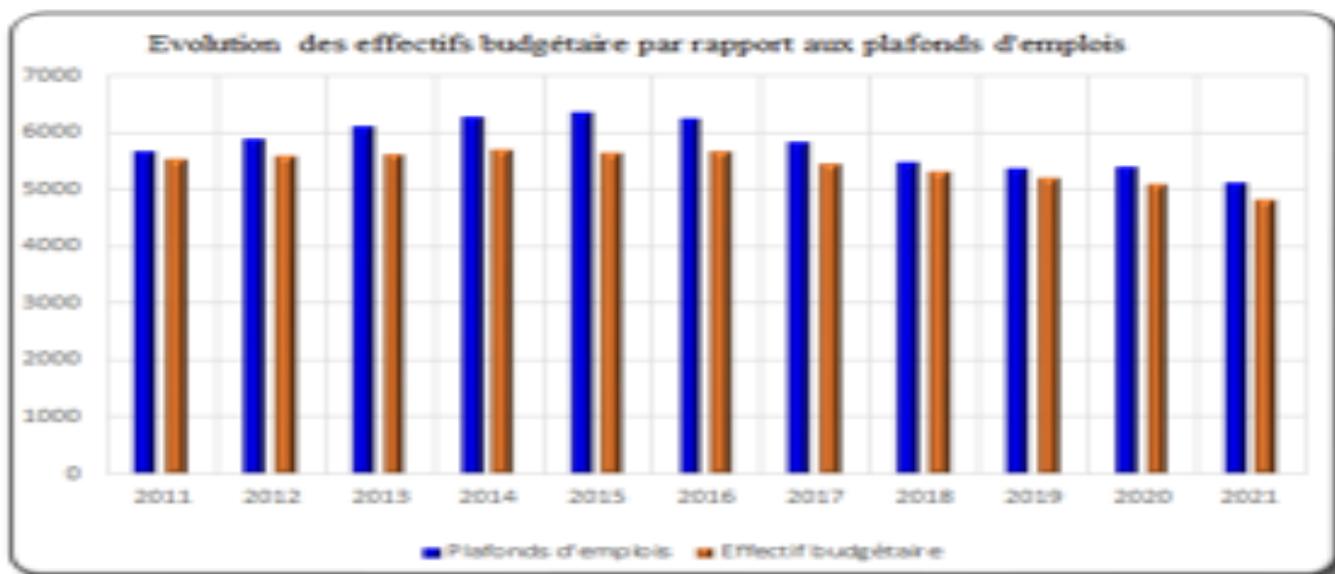
Elles correspondent aux dépenses imputées sur le compte GM 65 (Autres charges). Elles représentent **2,12%** des charges décaissables et ont été exécutées pour un montant total de **2 758 MFCFA** pour des prévisions de **2 800 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **98,51%**. Par rapport aux prévisions initiales (**2 280 MFCFA**), elles sont en nette hausse de **20,80%** et en baisse de **22,48%** comparés à l'exécution de l'exercice 2020 (**3 528 MFCFA**).

L'évolution du compte Autres Charges (GM65) de 2017 à 2021 est matérialisée dans le tableau et le graphe ci-après (en MFCFA) :

Compte GM	Charges	Exécution 2017	Exécution 2018	Exécution 2019	Exécution 2020	Exercice 2021		
						Budget rectifié	Exécution 2021	Taux d'exécution
65	Autres charges	11 000	3 126	16 404	3 528	2 800	2 758	98,51%
Total Autres Services extérieurs		11 000	3 126	16 404	3 528	2 800	2 758	98,51%
Evolution des Services extérieurs		-36,9%	-71,6%	424,8%	-78,5%		-21,5%	



Charges du personnel

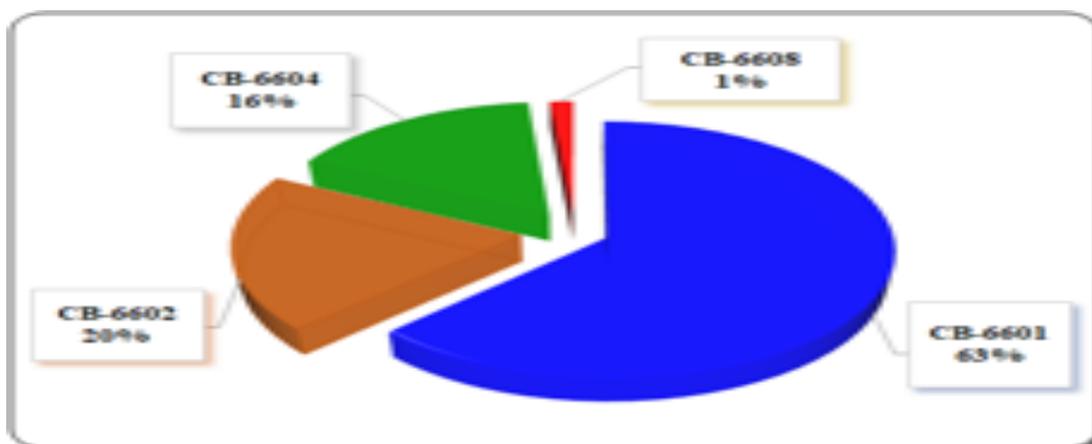


Masse salariale

Elles ont été exécutées pour un montant total de **80 596 MFCFA** pour des prévisions de **81 432 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **98,97%**, ce qui traduit une amélioration dans les prévisions, le suivi et le pilotage des charges de personnel.

Par rapport aux prévisions initiales (**79 983 MFCFA**), elles sont en légère hausse de **0,77%** et en baisse de **9,40%** comparés à l'exécution de l'exercice 2020 (**89 885 MFCFA**) et de **-12,51%** comparés à l'exécution de l'exercice 2019 (**93 080 MFCFA**).

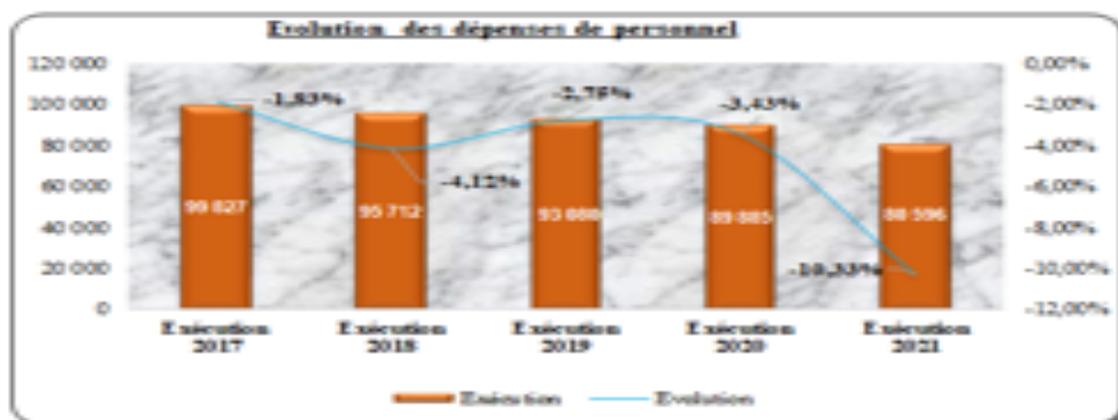
La répartition de l'exécution par CB se présente comme suit :



De ce graphique, il ressort que la rémunération des Agents d'encadrement (Cadres) représente à elle seule **63%** de la masse salariale contre **20%** pour les Agents d'exécution.

L'évolution du compte Charges de personnel (GM66) de 2017 à 2021 est matérialisée dans le tableau et le graphe ci-après (en MFCFA) :

Compte GM	Charges	Exécution 2017	Exécution 2018	Exécution 2019	Exécution 2020	Exercice 2021		
						Prévisions	Exécution 2021	Taux d'exécution
66	Charges de personnel	99 827	95 712	93 889	89 885	81 432	80 596	98,97%
Total Charges de personnel		99 827	95 712	93 889	89 885	81 432	80 596	98,97%
Evolution des dépenses de personnel			-1,83%	-4,12%	-2,78%		-3,43%	-10,33%



Frais financiers et charges assimilées (GM67)

Ils ont été exécutés à hauteur de **7 041 MFCFA**, soit un taux d'exécution de **88,62%** des prévisions (**7 945 MFCFA**). Ce taux d'exécution s'explique essentiellement par la non mobilisation de la 3ème tranche du financement AFD au titre de laquelle des frais financiers avaient été prévus ainsi que par le transfert de l'imputation de toutes les commissions sur emprunts sur le CB 6311 « frais bancaires ».

Evolution de l'exécution des dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement totalisent un montant de **177 059 MFCFA** d'exécution, soit un taux d'exécution de **93,19%** des prévisions (**190 005 MFCFA**) et une diminution de 15,44% par rapport à 2020 (**209 388 MFCFA**).

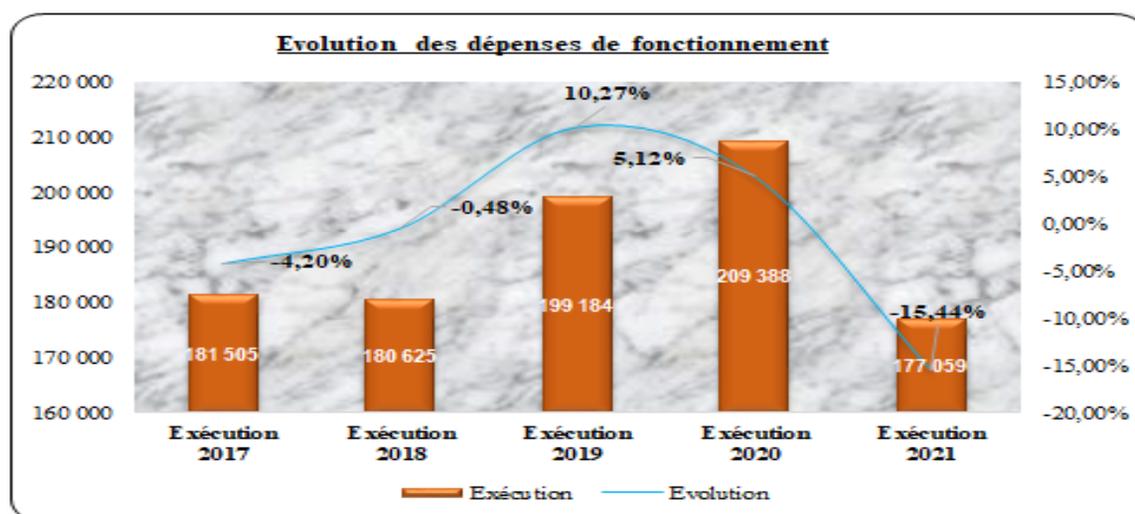
Elles se décomposent comme suit :

GM	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juillet 2021	Budget rectificatif Décembre 2021	Exécution 2021	Tx Exec° Bud. Rectifié
60	Achats	10 767	10 698	9 983	9 485	95,01%
	Variation de stocks	0	0	0	0	
61	Transports	11 378	12 562	9 639	10 224	106,07%
62	Services extérieurs	16 490	14 812	13 923	13 928	100,03%
63	Autres services extérieurs	5 858	7 295	5 812	6 229	107,17%
64	Impôts et taxes	129	59	54	35	65,52%
65	Autres charges	2 280	3 075	2 800	2 758	98,51%
66	Charges du personnel	79 983	79 983	81 432	80 596	98,97%
67	Frais financiers	9 878	8 278	7 945	7 041	88,62%
	Imputation encaissable	0	0	0	0	
Sous-total I (Charges décaissables)		136 763	136 763	131 588	130 295	99,02%
65	Charges provisionnées	6 650	6 650	6 650	6 884	103,52%
68	Dotations aux amortissements	50 257	50 257	50 257	39 663	78,92%
69	Dotations aux provisions	1 510	1 510	1 510	217	14,39%
81	Charges HAO	0	0	0	0	
	Imputation non encaissable	0	0	0	0	
Sous-total II (Charges non décaissable)		58 417	58 417	58 417	46 764	80,05%
TOTAL DES CHARGES		195 180	195 180	190 005	177 059	93,19%

Sur ce total de **177 059 MFCFA**, les charges décaissables se sont élevées à **130 295 FCFA**, soit **73,59%** des charges totales de l'exercice 2021.

Le tableau et le graphique ci-dessous montrent l'évolution des dépenses de fonctionnement (en MFCFA) de 2017 à 2021 :

Compte GM	Charges	Exécution 2017	Exécution 2018	Exécution 2019	Exécution 2020	Exercice 2021		
						Prévision	Exécution 2021	Taux d'exécution
60	Achats et variation de stocks	11 496	11 278	11 097	9 976	9 983	9 488	95,01%
61	Transports	11 749	9 850	16 394	8 744	9 639	10 224	106,07%
62	Services extérieurs	10 984	9 906	14 313	14 362	13 923	13 928	100,03%
63	Autres services extérieurs	4 664	6 569	7 178	4 802	5 812	6 229	107,17%
64	Impôts et taxes	20	30	36	53	54	35	65,52%
65	Autres charges	11 000	3 126	16 404	31 468	9 450	9 642	102,03%
66	Charges de personnel	99 827	95 712	93 080	89 885	81 432	80 596	98,97%
67	Frais financiers et charges assimilées	3 143	1 350	1 528	7 437	7 945	7 041	88,62%
68	Dotations aux amortissements	28 139	42 402	38 080	39 584	40 267	39 663	78,92%
69	Dotations aux provisions	460	401	1 072	3 078	1 610	217	14,37%
81-83-85	Charges HAO	24	0	0	0	0	0	-
Total des dépenses de fonctionnement		181 505	180 625	199 184	209 388	190 005	177 059	93,19%
Evolution des dépenses de Fonctionnement		-4,20%	-0,48%	10,27%	5,12%		-15,44%	



Entre 2020 et 2021, les dépenses de fonctionnement enregistrent une baisse significative de 15,44% (passant de **209 388 MFCFA** en 2020 à **177 059 MFCFA** en 2021). Cette baisse s'explique par les mesures de restriction des dépenses prises dans le cadre de la stratégie de résilience face à la COVID-19, notamment la diminution des charges du personnel qui passent de **89 885 MFCFA** en 2020 à **80 596 MFCFA** en 2021.

Ci-après l'exécution de la section de fonctionnement présentée avec les imputations aux comptes de charges calculées autorisées par le Conseil d'Administration :

A - SECTION FONCTIONNEMENT 2021													
CHARGES						PRODUITS							
GM	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juillet 2021	Budget rectificatif Décembre 2021	Exécution	Tx Exec' Bud. Rectifié	GM	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juillet 2021	Budget rectificatif Décembre 2021	Réalisation	Tx Real' Bud. Rectifié
60	Achats	10 767	10 698	9 983	9 485	93,01%	706	Redevances aéronautiques	132 117	132 117	127 604	129 268	101,30%
	Variation de stocks	0	0	0	0		707	Redevances extra-aéronautiques	2 179	2 179	1 592	2 041	128,16%
61	Transports	11 378	12 562	9 639	10 224	106,07%	71	Subvention d'exploitation	47	47	0	948	
62	Services extérieurs	16 490	14 812	13 923	13 928	100,03%	72	Travaux faits P/ entreprise P/elle-même	0	0	0	0	
63	Autres services extérieurs	5 838	7 293	5 812	6 229	107,17%						0	
64	Impôts et taxes	129	59	54	35	65,52%						0	
65	Autres charges	2 280	3 073	2 800	2 738	98,31%	75	Produits divers	0	0	0	434	
66	Charges du personnel	79 983	79 983	81 432	80 596	98,97%						0	
67	Frais financiers	9 878	8 278	7 945	7 041	88,62%	77	Revenus financiers et produits assimilés	2 420	2 420	2 392	3 122	130,53%
	Imputation encaissable	0	0	0	5 518			Imputation décaissable	0	0	0	0	
Sous-total I (Charges décaissables)		136 763	136 763	131 588	135 813	103,21%	Sous-total I (Produits encaissables)		136 763	136 763	131 588	135 813	103,21%
65	Charges provisionnées	6 650	6 650	6 650	6 884	103,52%	75	Rapris charges provisionnées	11 366	11 366	11 366	2 581	22,71%
68	Dotations aux amortissements	50 257	50 257	50 257	39 663	78,92%	78	Rapris de subventions/Transfert de charge financiers	0	0	0	0	
69	Dotations aux provisions	1 510	1 510	1 510	217	14,39%	79	Rapris de provisions	0	0	0	4 211	
81	Charges HAO	0	0	0	0		86	Produits HAO	10 560	10 560	10 560	9 038	85,59%
	Imputation non encaissable	0	0	0	0			Imputation non décaissable	36 491	36 491	36 491	30 934	84,77%
Sous-total II (Charges non décaissables)		58 417	58 417	58 417	46 764	80,05%	Sous-total II (Produits non encaissables)		58 417	58 417	58 417	46 764	80,05%
TOTAL DES CHARGES		195 180	195 180	190 005	182 577	96,09%	TOTAL DES PRODUITS		195 180	195 180	190 005	182 577	96,09%

Ci-après l'exécution de la section de fonctionnement présentée sans les imputations aux comptes de charges calculées autorisées par le Conseil d'Administration :

A - SECTION FONCTIONNEMENT 2021													
CHARGES						PRODUITS							
GM	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juillet 2021	Budget rectificatif Décembre 2021	Exécution 2021	Tx Exec' Bud. Rectifié	GM	Intitulé	Budget initial	Budget rectificatif Juillet 2021	Budget rectificatif Décembre 2021	Réalisation 2021	Tx Real' Bud. Rectifié
60	Achats	10 767	10 698	9 983	9 485	93,01%	706	Redevances aéronautiques	132 117	132 117	127 604	129 268	101,30%
	Variation de stocks	0	0	0	0		707	Redevances extra-aéronautiques	2 179	2 179	1 592	2 041	128,16%
61	Transports	11 378	12 562	9 639	10 224	106,07%	71	Subvention d'exploitation	47	47	0	948	
62	Services extérieurs	16 490	14 812	13 923	13 928	100,03%	72	Travaux faits P/ entreprise P/elle-même	0	0	0	0	
63	Autres services extérieurs	5 838	7 293	5 812	6 229	107,17%						0	
64	Impôts et taxes	129	59	54	35	65,52%						0	
65	Autres charges	2 280	3 073	2 800	2 738	98,31%	75	Produits divers	0	0	0	434	
66	Charges du personnel	79 983	79 983	81 432	80 596	98,97%						0	
67	Frais financiers	9 878	8 278	7 945	7 041	88,62%	77	Revenus financiers et produits assimilés	2 420	2 420	2 392	3 122	130,53%
	Imputation encaissable	0	0	0	0			Imputation décaissable	0	0	0	0	
Sous-total I (Charges décaissables)		136 763	136 763	131 588	130 295	99,02%	Sous-total I (Produits encaissables)		136 763	136 763	131 588	135 813	103,21%
65	Charges provisionnées	6 650	6 650	6 650	6 884	103,52%	75	Rapris charges provisionnées	11 366	11 366	11 366	2 581	22,71%
68	Dotations aux amortissements	50 257	50 257	50 257	39 663	78,92%	78	Rapris de subventions/Transfert de charge financiers	0	0	0	0	
69	Dotations aux provisions	1 510	1 510	1 510	217	14,39%	79	Rapris de provisions	0	0	0	4 211	
81	Charges HAO	0	0	0	0		86	Produits HAO	10 560	10 560	10 560	9 038	85,59%
	Imputation non encaissable	0	0	0	0			Imputation non décaissable	0	0	0	0	
Sous-total II (Charges non décaissables)		58 417	58 417	58 417	46 764	80,05%	Sous-total II (Produits non encaissables)		21 926	21 926	21 926	15 830	72,20%
TOTAL DES CHARGES		195 180	195 180	190 005	177 059	93,19%	TOTAL DES PRODUITS		158 689	158 689	153 514	151 643	95,59%
SOLDE D'EXECUTION BUDGETAIRE		-36 491	-36 491	-36 491	-25 416								

Ci-après, le tableau recapitulatif par domaine la synthèse de la consommation (en MFCFA) des Autorisations d'Engagement (AE) :

Domaine	Intitulés	Budget initial	Budget rectificatif Juillet (BR1)	Budget rectificatif Décembre (BR2)	DEMANDES MODIFICATIVES		Budget Modifié (BM)	Consommation AE	Taux % Conso ⁰ AE / BM	Taux % Conso ¹ AE / BR2
					DM Retrait	DM Rajout				
AIS	Informations Aéronautiques	645	645	1 754	0	0	1 754	1 144	65,22%	65,22%
AOP	Service d'Aéro-drome	18 628	18 628	19 387	-1 170	2 092	20 399	13 266	65,32%	68,43%
ATM	Gestion du Trafic Aérien	355	355	520	0	0	520	230	44,28%	44,28%
COM	Communication	897	897	2 665	0	2 289	4 954	3 924	79,21%	147,24%
MET	Assistance Météorologique	1 132	1 132	543	0	2	545	316	58,03%	58,22%
NAV	Navigation Aérienne	2 174	2 174	2 813	0	52	2 865	311	17,83%	18,35%
SAR	Recherche et Sauvetage	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%
SEF	Surveillance	130	130	102	0	1	103	1	1,44%	1,88%
TRN	Training (Formation)	1 192	1 192	1 117	0	1 347	2 364	1 348	59,52%	120,66%
SOUS TOTAL DOMAINE		25 153	25 153	28 901	-1 170	5 583	33 314	20 740	62,26%	71,76%
Divers et imprévus (DI)		5 000	5 000	5 000	-4 413		587	0	88,26%	88,26%
Prise de participations RASCOM		0	0	350	0	0	350	350	100,00%	100,00%
TOTAL ENVELOPPE AE 2021		30 153	30 153	34 251	-5 583	5 583	34 251	21 090	61,58%	61,58%

Ci-après, l'exécution du tableau emplois-ressources (TER) de la section d'investissement par sources de financement :

B - SECTION INVESTISSEMENT 2021											
EMPLOIS						RESSOURCES					
Intitule	Budget initial	Budget rectificatif Juillet 2021	Budget rectificatif Décembre 2021	Exécution	Tx Exec' Bud. Rectifié	Intitule	Budget initial	Budget rectificatif Juillet 2021	Budget rectificatif Décembre 2021	Réalisation	Tx Réal' Bud. Rectifié
Insuffisance d'autofinancement	0	0	0	0		Capacité d'autofinancement (CAF)	4 716	4 716	4 716	1 216	26,70%
Remboursement d'emprunt	7 062	7 062	7 062	7 062	100,13%	Ressources d'emprunts mobilisées	20 000	26 478	20 000	19 883	99,42%
						Emprunt ECOBANEA/AFD du 13/06/2019	0	0	0	0	
						Emprunt AFD CEE 2003 LA du 19/01/2019	20 000	26 478	20 000	19 883	99,42%
Dépenses d'équipements de l'exercice	80 000	80 000	48 310	43 094	89,20%	Subvention d'équipement	964	964	1 889	610	39,10%
Antérieurement PSE	9 433	9 433	3 700	3 246	87,73%	Subv. UE pour EGVOU/AFD CEE 220601X du 05/02/2013	964	964	610	610	99,93%
PSE 2018-2022 actualisé	70 567	70 567	44 610	39 849	89,33%	Subv. UE Comar DCI PANAF/426-823 du 20/10/2021	0	0	949	0	0,00%
Augmentation des immobilisations financières	0	380	280	280	100,00%	Diminution des immobilisations financières	0	0	0	0	
Prise de participation RASCOM	0	380	280	280	100,00%						
TOTAL DES EMPLOIS (1)	87 062	87 402	55 642	50 436	90,64%	TOTAL DES RESSOURCES (2)	25 680	32 158	26 275	21 707	82,62%
APPORT aux FONDS DE ROULEMENT (FDR) = (2)-(1)	0	0	0	0		PRELEVEMENT aux FONDS DE ROULEMENT (FDR) = (1)-(2)	61 372	54 244	29 367	28 729	97,83%

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

TABLEAU DES AUTORISATIONS D'ORDONNANCEMENT (TAO) 2021											
EMPLOIS						RESSOURCES					
Intitule	Budget initial	Budget rectificatif Juillet 2021	Budget rectificatif Décembre 2021	Exécution	Tx Exec' Bud. Rectifié	Intitule	Budget initial	Budget rectificatif Juillet 2021	Budget rectificatif Décembre 2021	Réalisation	Tx Réal' Bud. Rectifié
						Autofinancement	36 088	36 599	23 083	20 074	86,97%
Remboursement d'emprunt	7 062	7 062	7 062	7 062	100,13%	Ressources d'emprunts mobilisées	20 000	49 839	31 000	29 752	95,97%
Part en capital emprunt BACI du 24/09/2010	7 052	7 052	7 052	7 062	100,13%	Emprunt ECOBANEA/AFD du 13/06/2019	0	49 000	23 000	23 732	94,93%
						Emprunt AFD CEE 2003 LA du 19/01/2019	20 000	9 839	6 000	6 020	100,33%
Dépenses d'équipements de l'exercice	80 000	80 000	48 310	43 094	89,20%	Subvention d'équipement	964	964	1 889	610	39,10%
Antérieurement PSE	9 433	9 433	3 700	3 246	87,73%	Subv. UE pour EGVOU/AFD CEE 220601X du 05/02/2013	964	964	610	610	99,93%
PSE 2018-2022 actualisé	70 567	70 567	44 610	39 849	89,33%	Subv. UE Comar DCI PANAF/426-823 du 20/10/2021	0	0	949	0	0,00%
Augmentation des immobilisations financières	0	380	280	280	100,00%	Diminution des immobilisations financières	0	0	0	0	
Prise de participation RASCOM	0	380	280	280	100,00%						
TOTAL DES EMPLOIS	87 062	87 402	55 642	50 436	90,64%	TOTAL DES RESSOURCES	57 052	87 402	55 642	50 436	90,64%

Il ressort de ce qui précède et suivant le tableau ci-dessous que l'exécution des prévisions budgétaires de l'exercice 2021 s'inscrit dans la trajectoire fixée par la **vision pluriannuelle de la Situation Financière de l'Agence**, élaborée à partir du modèle financier de l'Agence, et présenté au Conseil d'Administration lors de sa session en décembre 2020, à la suite de la recommandation de la CVC.



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

DONNEES COMPTABLES

58





Trésorerie

Il s'agit principalement des valeurs mobilières de placement, des régies d'avances octroyées à divers régisseurs dans le cadre des activités de l'Agence ainsi que des sommes disponibles dans les établissements financiers (Banque, CCP...) et en caisse. Ce poste s'analyse comme suit en 2021

En millions de Fcfa

Libellés	31/12/2021	31/12/2020	Variation	%
Titres de placement	54 946	56 687	-1 741	-3%
Banque, chèques postaux, caisse	54 960	88 437	-33 477	--38%
Régies d'avances	37	36	1	3%
Total trésorerie	109 943	145 160	- 35 217	--24%
Provision pour dépréciation	-36	-36	0	0%
Total trésorerie net	109 907	145 124	-35 217	-24%

Au 31 décembre 2021, le montant des titres de placement de l'Agence incluant les intérêts courus non échus de la période est de 54 946 millions de FCFA et est constitué par :

- La constitution de deux (2) dépôts à terme non nantis de 13 119 millions FCFA chacun et un (1) pour 16 398 millions FCFA placé au niveau de EBI dont les dates de souscription respectives sont le 29/01/2021, le 04/08/2021 et le 15/09/2021.
- La constitution d'un (1) dépôt à terme non nanti placé au niveau de BGFI SENEGAL dont la date de souscription est le 06/07/2020 pour un montant de 20 000 millions de FCFA.
- La constitution d'un (1) dépôt à terme non nantis de 5 000 millions de FCFA auprès de la Banque Atlantique Sénégal, dont le date de souscription est le 09/04/2019.

Les intérêts courus sur les titres de placement s'élèvent à 428 millions de F CFA au 31/12/2021

Clients et comptes rattachés

Il s'agit principalement des valeurs mobilières de placement, des régies d'avances octroyées à divers régisseurs dans le cadre des activités de l'Agence ainsi que des sommes disponibles dans les établissements financiers (Banque, CCP...) et en caisse. Ce poste s'analyse comme suit en 2021 :

En millions de FCFA

Eléments	31/12/2021	31/12/2020	Variation	%
Clients et comptes rattachés	169 993	163 890	6 103	3,72%
Provisions par dépréciation	-130 817	-127 531	-3 286	2,58 %
Clients nets (Actif)	39 176	36 359	2 817	7,75%
Clients créditeurs (Passif)	-727	-734	7	-0,95%

Au 31 décembre 2021, le montant des titres de placement de l'Agence incluant les intérêts courus non échus de la période est de 54 946 millions de FCFA et est constitué par :

- ➡ La constitution de deux (2) dépôts à terme non nantis de 13 119 millions FCFA chacun et un (1) pour 16 398 millions FCFA placé au niveau de EBI dont les dates de souscription respectives sont le 29/01/2021, le 04/08/2021 et le 15/09/2021.
- ➡ La constitution d'un (1) dépôt à terme non nanti placé au niveau de BGFI SENEGAL dont la date de souscription est le 06/07/2020 pour un montant de 20 000 millions de FCFA.

Le solde des clients créditeurs s'élève à 727 millions et représente 0,5% du chiffre d'affaires de l'exercice.

Autres créances

Les autres créances ont évolué comme suit au 31 décembre 2021 :

En millions de Fcfa

Libellés	31/12/2021	31/12/2020	Variation	%
Créances sociales	2 239	1 983	256	13%
Débiteurs divers	18 528	21 118	-2 590	-12%
Total autres créances brutes	20 767	23 101	-2 334	-10%
Provisions pour dépréciation des autres créances	-9 603	-11 407	1 804	-16%
Total autres créances nettes	11 164	11 694	-530	-5%

La baisse constatée sur les débiteurs divers est relative à l'admission en non-valeur de la subrogation air ivoire et à la baisse des charges à payer au titre de l'exercice 2021.

La baisse des provisions sur les autres créances est essentiellement due à la reprise des provisions sur les créances Air Ivoire suite à leur admission en non-valeur et à la baisse des charges à payer.

Patrimoine

Les immobilisations

La valeur nette des immobilisations de l'Agence, principalement constituées des immobilisations corporelles et incorporelles s'élève, au 31 décembre 2021, à 339,627 Mrds FCFA contre 329,950 Mrds FCFA à la même période de l'exercice 2020. Elle est répartie comme suit :

- ➡ les immobilisations corporelles (329,848 Mrds FCFA en 2021 contre 322,540 Mrds FCFA en 2020)
- ➡ Les immobilisations incorporelles (9,778 Mrds FCFA en 2021 contre 7,410 Mrds FCFA en 2020)

Les immobilisations corporelles sont constituées des terrains (7,386 millions en 2021 contre 7,386 millions en 2020), des bâtiments (62,105 Mrds FCFA en 2021 contre 62,357Mrds FCFA en 2020), du matériel et outillages (126 Mrds FCFA en 2021 contre 119,923 Mrds FCFA en 2020), du mobilier et matériel de bureau (11,039 Mrds FCFA en 2021 contre 12,149 Mrds FCFA en 2020), des agencements, aménagements et installations (26 Mrds FCFA en 2021 contre 27,113 Mrds FCFA en 2020), du matériel de transport aérien (16,181 Mrds FCFA en 2021 contre 18,047 Mrds FCFA en 2020) et des immobilisations en cours (88,791 Mrds FCFA en 2021 contre 82,946 Mrds FCFA en 2020).

Les immobilisations incorporelles sont constituées de brevets, licences, logiciels (2,519 Mrds FCFA contre 691 millions FCFA en 2020) et les immobilisations en cours (7,259 Mrds FCFA contre 6,712 Mrds FCFA en 2020).

Un inventaire général des immobilisations a été organisé entre septembre 2021 et juin 2022. Il fait l'objet d'un rapport de l'Agent Comptable au Conseil d'Administration.

Les stocks

Les stocks sont essentiellement composés de stocks de matériels de navigation aérienne et météorologiques. La valeur nette du stock au 31 décembre 2021 s'élève à 4,073 Mrds FCFA contre 3,771 Mrds FCFA en 2020.

Les stocks se décomposent comme suit :

- stock utile (4,038 Mrds en 2021 contre 3,707 Mrds en 2020) ;
- stock dormant (1,392 Mrds en 2021 contre 1,452 Mrds en 2020) ;
- stock obsolète (1,236 Mrds en 2021 contre 1,193 Mrds en 2020) ;
- stocks en cours de route (0,035 Mrds en 2021 0,064 Mrds an 2020).

Les stocks dormant ou obsolète ont été dépréciés sur la base d'une provision de 2,628 Mrds en 2021 contre 2,645 Mrds en 2020.

Clôture des comptes de l'exercice 2021

La clôture des comptes de l'Agence reste un processus ardu et perfectible.

Contrairement aux exercices 2019 et 2020, aucune clôture intermédiaire au 30 septembre n'a été réalisée sur les comptes de l'exercice 2021. Cet état de fait est en rapport avec la mise à jour du système d'information (upgrade) qui s'est produite entre octobre et novembre 2021.

La clôture des comptes de l'exercice 2021 s'est déroulée selon les deux phases habituelles : une clôture budgétaire et une clôture comptable.

Du fait de retards constatés dans l'exécution de la clôture budgétaire, le Directeur Général a sollicité et obtenu du Président du Conseil d'Administration le report de la date de soumission des comptes à l'audit de la CVC pour le 31 mai au lieu du 30 avril. Ce report, qui a nécessité une replanification de l'intervention de la CVC et un surcoût associé, n'a pas excédé le 30 juin, date statutaire maximale d'établissement des rapports de la CVC sur les comptes.

Les comptes ont été certifiés par la CVC avec deux réserves et deux observations.

Les réserves portent sur :

- une limitation relative aux soldes d'ouverture des comptes de tiers en général (clients, fournisseurs, débiteurs et créditeurs divers) dont l'apurement est prévu dans le cadre du plan d'actions pour l'assainissement des comptes, suspendu pour des raisons sanitaires liées au COVID-19 ;
- une limitation sur les comptes de stocks liée aux insuffisances de la gestion des stocks et la non-participation de la CVC à l'inventaire annuel.
- Les observations, qui ne remettent pas en cause l'opinion et ne constituent pas des réserves, dont l'objectif est de donner une information complémentaire à la compréhension des états financiers, portent sur :
 - le référentiel comptable utilisé qui mérite des évolutions notamment en termes de présentation des états financiers ;
 - l'application partielle du principe de spécialisation des exercices du fait de l'imputation sur l'exercice en cours des conséquences des corrections d'erreurs relatives à la mise en œuvre partielle de l'assainissement des comptes (rattrapage des traitements comptables non-réalisés dans le passé) au lieu d'une imputation dans la situation nette.



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

RESSOURCES HUMAINES

62





Données sur les effectifs

Effectif au 31 décembre 2021

Au 31 décembre 2021, la répartition des effectifs se présente comme suit : 4896, dont 2971 agents d'encadrement et 1925 agents d'exécution. Le tableau ci-après présente la distribution des effectifs par métier :

Métier	Effectif au 31/12/2021
ADG	1060
ENA	2269
IGC	173
IRE	746
MTO	648
Total général	4896

Evolution des effectifs entre 2012 et 2021

Effectifs	Années									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Retraites fin N-1	32	31	57	267	241	242	232	225	188	236
Effectifs N-1	5572	5625	5693	5913	5881	5684	5444	5402	5274	5154
Recrutements	164	193	398	357	132	138	149	142	140	51
Effectifs N	5625	5693	5913	5881	5684	5535	5402	5274	5154	4896
Evolution des Effectifs	1%	1%	4%	-1%	-3%	-3%	-1%	-2%	-2%	-1%

Départs de l'Agence en 2021 par motif et par métier

Motif De Départ	ADG	ENA	IGC	IRE	MTO	Total
Avènement de l'âge limite	53	37	6	32	20	148
Décès	11	11	2	5	6	35
Démission	1	2	1		1	5
Départ à la préretraite	15	3	1	2	3	24
Départ pour Inaptitude Physique		3				3
Départ Volontaire	3				2	5
Fin de l'affectation temporaire	1				10	11
Licenciement d'office		2	1			3
Remise à l'Administration d'origine	1					1
Rupture du Contrat à Durée déterminée	1					1
Total général	86	58	11	39	42	236

Recrutements 2021 par métier et par catégorie

Métier	Encadrement	Exécution	Total
ADG	4	2	6
ENA	9	12	21
IGC	1		1
IRE	23	1	24
MTO	6		6
Total général	43	15	58

Ratio Genre par Catégorie et par Cadre Dirigeant

Ratio Genre Catégorie au 31 décembre 2021						
Genre		Encadrement	Exécution	Total	Postes de Cadres Dirigeants	Autres postes
Féminin	Nombre	484	269	753	26	727
	Ratio	16%	14%	15%	32%	15%
Masculin	Nombre	2487	1656	4143	55	4088
	Ratio	84%	86%	85%	68%	85%
Total général		2971	1925	4896	81	4815

Recrutements

Ci-après la situation des recrutements au 31 décembre 2021 par type et par catégorie :

Type de recrutement	Encadrement	Exécution	Total général
Intégration Aérodrome d'Agadez	5	11	16
Recrutement direct	11	1	12
Sortie Ecole	27	3	30
Total général	43	15	58

Type de recrutement	Encadrement	Exécution	Total général
CDI	16	12	28
Sortie-Ecole	27	3	30
Total général	43	15	58

Formation

Mise en œuvre du programme 2021 du plan triennal

Le programme 2021 du plan triennal de formation est exécuté à **37.07%** pour un taux de consommation de crédit de **32.44%**.

Année 2021						
Plan	Voté		Réalisé		Taux de mise en œuvre	
	Effectif	Coût	Effectif	Coût	Effectif	Coût
Plan de formation pour mobilités	1	1 190 000	91	278 222 191	9100,00%	23380,02%
Plan de formation initiale	234	1 465 088 856	225	1 294 961 750	96,15%	88,39%
Plan de formation continue pour qualifications du personnel	1 053	6 064 057 179	112	1 097 765 253	10,64%	18,10%
Plan de formation continue pour renforcement et acquisition de compétences du personnel	2 362	4 595 962 357	925	1 262 737 762	39,16%	27,47%
Total général	3 650	12 126 298 392	1 353	3 933 686 955	37,07%	32,44%

Mise en œuvre du plan triennal 2019-2021

Elaboré dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie RH en matière de gestion de la formation de son personnel à l'effet de le rendre apte à assurer de manière efficace ses missions, le plan triennal de formation 2019-2021, évalué à **27.250.655.736 FCFA** est arrivé à terme le 31 décembre 2021.

Il est exécuté à **47.77%** pour un taux de consommation de crédit de 35.82%.

L'objectif cible fixé par le Conseil d'administration à 90% (effectif formé/effectif voté) n'a pas été atteint essentiellement en raison de la survenue de la Covid-19 en mars 2020, qui a occasionné le gel de la majorité des formations.

Synthèse 2019-2021						
Plan	Voté		Réalisé		Taux de mise en œuvre	
	Effectif	Coût	Effectif	Coût	Effectif	Coût
Plan de formation pour mobilités	318	885 649 976	156	480 547 828	49,06%	54,26%
Plan de formation initiale	697	4 615 227 725	361	1 955 902 163	51,79%	42,38%
Plan de formation continue pour qualifications du personnel	2 460	13 057 860 879	1 042	3 901 258 443	42,15%	29,88%
Plan de formation continue pour renforcement et acquisition de compétences du personnel	5 471	8 691 917 157	2 541	3 423 704 035	46,44%	39,39%
Total général	8 946	27 250 655 737	4 095	9 761 412 469	45,77%	35,82%

Afin de continuer à assurer de manière efficace la formation de son personnel, la Direction générale a élaboré un second plan de formation couvrant la période de 2022 à 2025.

Activités des écoles de formation de l'ASECNA

En satisfaction à la résolution CM 61-7 du 29 juillet 2019 du Comité des Ministres demandant de faire des Établissements de formation de véritables pôles africains de formations labélisées, orientées vers la prospection et des partenariats ouverts, le processus de certification des Écoles comme organisme de formation a été engagé avec les États abritant des trois centres de formation de l'Agence.

Aussi, des protocoles d'accords et des conventions ont été signés entre les Écoles et certains organismes de formations de navigation aérienne ainsi qu'avec certains États non-membres de l'ASECNA afin d'assurer les formations de leur personnel

Aussi, les Programmes de Formation des Écoles de l'Agence sont labélisés TRAINAIR Plus et reconnues sur le plan international.

ERNAM

Formation continue

Les formations continues réalisées par l'Activité Enseignement en 2021 sont inscrites dans le tableau ci-dessous :

N°	Intitulé	Nombre
1	Gestion du trafic aérien sur un aérodrome AFIS	6
2	Management Environnemental ISO 14001	5
3	Balisage lumineux aéronautique	10
4	Training Instructors Course (TIC) -OACI	12
5	Inspecteurs gouvernementaux de la Sécurité -GSI CARGO- OACI	9
6	Surveillance et Entretien des chaussées aéronautiques et Ouvrages d'aéroport	10
7	Perfectionnement AIM	2
8	Formation de Perfectionnement au poste de travail des gestionnaires PGI de la DTI	7
Total		61

Formation de longue durée

Quinze (15) élèves de la Guinée Bissau, Guinée Équatoriale et de la Mauritanie sont mis en formation de longue durée au cycle préparatoire 2021-2022. La répartition de ces élèves par cycle et par pays est résumée dans le tableau ci-dessous.

Cycle	G. Équatoriale	G. Bissau	Mauritanie	Total par cycle
EAC	0	1	1	2
Techniciens	5	1	7	13
Total par pays	5	2	8	15

Ce cycle préparatoire a eu pour objectif général le renforcement des connaissances des élèves de la Guinée Bissau, Guinée Équatoriale et de la Mauritanie en mathématiques, physique, français et anglais dans le cadre de la préparation au cycle des Techniciens, ECA de l'EAMAC.

Programme Trainair plus

L'ERNAM a la qualité de Full Member du programme TRAINAIR PLUS de l'OACI depuis le 25 mars 2015.

Dans le cadre du maintien de ce statut, une Mallette Pédagogique Normalisée intitulée « Maîtrise de la mise en œuvre d'un Système de Management de la Qualité dans les services de la navigation aérienne », réalisée avec les experts de la DSQ, de la DNA et de l'ERNAM sous la supervision de l'OACI, est en cours de finalisation.

L'ERNAM a organisé au titre de cette année 2021, deux (02) sessions de formations TRAINAIR PLUS :

- ➡ Training Instructors Course – TIC
- ➡ Inspecteurs Gouvernementaux de la Sécurité – GSI AIR CARGO.

Evaluation des compétences linguistiques

- ➡ Évaluation des compétences linguistiques de trente-quatre (34) pilotes de l'Armée de l'Air du Sénégal ;
- ➡ Évaluation des compétences linguistiques de trois (03) pilotes d'Air Sénégal SA ;
- ➡ Évaluation d'un pilote privé de la Société Arc-en-ciel ;

- Évaluation des compétences linguistiques des contrôleurs de l'ASECNA au Burkina Faso ;
- Évaluation des compétences linguistiques des contrôleurs de l'ASECNA au Niger.

Activités du centre AVSEC/OACI

Le Centre AVSEC/OACI de Dakar a déroulé le programme 2021 validé par le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF).

Intitulé du stage	Nombre
Gestion des situations de crise	15
Gestion du fret et de la poste aérienne	15
Inspecteur national sûreté de l'aviation à Cotonou pour ANAC BENIN	07
Marchandises dangereuses Catégorie 6	06
Superviseur Sûreté d'aéroport	16
Inspecteur National en Sûreté2	15
Instructeur national en Sûreté de l'aviation	10
Gestion des situations de crise	17
Atelier sur la gestion du risque	12
Total	113

ERSI

Formation initiale

Trois promotions des pompiers d'Aérodrome (PA) ont été organisées pour 61 apprenants comme suit :

- PA N°51 pour 19 participants ;
- PA N°52 pour 20 participants ;
- PA N°53 pour 22 participants.

Total des participants en formations initiales : **61**

Formation continue

Ces formations couvrent au total onze (11) promotions pour un effectif total de 122 apprenants répartis comme suit :

- 05 stages SIMFIRE EXT organisés au profit des entreprises SOGEAC, CAIS-TCHAD et CNPCIC pour un total de 52 participants ;
- 03 stages QCM pour un total de 42 participants ;
- 01 stage QCB pour un total de 09 participants ;
- 01 stage Inspecteur-Auditeur SSLIA pour un total de 11 participants ;
- 01 stage QPA spécial organisé au profit de l'État-Major Particulier du Président de la République du Cameroun pour un total de 08 participants.

Formations spécifiques

Il s'agit de neuf (9) promotions des formations suivantes en faveur de quatre-vingt-dix (90) stagiaires :

- 04 stages d'Initiation en Natation organisés au profit du Port Autonome de Kribi pour un total de 40 participants ;
- 05 stages d'Équipier de Sécurité Incendie organisés au profit des entreprises ENEO, Port Autonome de Douala et CHOCOCAM pour un total de 50 participants

Il convient de rappeler qu'au total l'ERSI a assuré la formation de 273 élèves et stagiaires, repartis en 23 promotions. Toutes les formations réalisées correspondent à 69 semaines de formation (une semaine de formation vaut environ 40 heures de cours).

Formation initiale

Rentrée scolaire 2020-2021

L'effectif des élèves de l'année scolaire 2020-2021 est de 158 élèves répartis par cycle comme suit :

- 42 élèves ingénieurs (19 EAC, 9 MTO et 14 EI soit 26% de l'effectif global des élèves) ;
- 69 élèves Techniciens supérieurs (16 NA, 13 MTO et 40 EI soit 44% de l'effectif) ;
- 47 élèves Contrôleurs (CCA soit 30% de l'effectif global).

Sur les 158 élèves, un seul élève de la promotion TS/M 2019 a été exclu. Le taux de réussite global est de 99,37%.

Rentrée Scolaire 2021-2022

La rentrée scolaire 2021-2022 s'est déroulée le lundi 11 octobre 2021 à l'EAMAC et a concerné dix-sept (17) promotions. Il s'agit de :

- sept (07) promotions d'Ingénieurs ;
- deux (02) promotions de Contrôleurs de la Circulation Aérienne (CCA et CCA-P) ;
- quatre (04) promotions Exploitation en Aéronautique Civile (EAC) ;
- quatre (04) promotions de techniciens.

L'effectif total des élèves de ces 17 promotions est de 217 élèves.

Une rentrée de deux promotions de Contrôleurs (CCA 2022A et CCA/P 2022) est prévue pour le 07 mars 2022. D'autres rentrées de promotions CCA-R (à l'attention des professionnels CCA-P) sont également annoncées au cours de l'année 2022.

Formation continue

Au cours de l'année 2021 (dernier trimestre), l'EAMAC a organisé quatre (04) stages dont 02 stages de qualification et 02 stages de perfectionnement. Le nombre total des stagiaires en 2021 est de 111 dont 109 agents de l'ASECNA Art. 02, 02 agents ASECNA Art.10.

En 2021, l'examen des résultats obtenus par les stagiaires montre qu'ils ont tous réussi leur stage, soit un taux de succès de 100% pour la formation continue (annexe 2 : Liste des stages 2021).

Au titre des Activités du Programme TRAINAIR PLUS

Le bilan des activités du Programme TRAINAIR Plus de l'EAMAC, exercice 2021, est présenté dans le tableau ci-après.

N°	Activités	Période	Lieu	Niveau de réalisation
1	Audit triennal de l'OACI	Du 13 au 16 décembre 2021	EAMAC Niamey, Niger	Mise en œuvre du Plan d'Actions Correctives en cours

Activités du Labo d'Anglais

Activités	Acteurs	Bénéficiaires	Lieu	Observations
ANNEE 2021				
Formation locale à l'Anglais	• Instructeurs d'anglais permanents de l'EAMAC	• Élèves EAMAC (toutes les promotions)	• Salle de cours • Laboratoire d'Anglais (1 &2)	Responsable Labo
	• Enseignants du « American English Language Program (AELP) »	• 110 Agents de l'EAMAC.	• Les cours sont dispensés à l'EAMAC par les Enseignants de l'AELP	Activités supervisées par le Point focal Anglais. Pas réalisée faute de budget à cause de la pandémie
Immersion linguistique		• 25 Instructeurs, 04 Chefs de Divisions et 04 staff administratifs	• Ghana Civil Aviation Training Academy Accra (GATA)	Activités supervisées par le Point focal Anglais. Pas réalisée faute de budget à cause de la pandémie



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

SYSTEME DE MANAGEMENT INTEGRE (SMI)

69





SYSTEME DE MANAGEMENT INTEGRE

Pilotage du SMI

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

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

Maintien de la certification ISO 9001 version 2015

Conformément au contrat qui lie l'ASECNA à Bureau Veritas Certification (BVC), ce dernier a réalisé au cours de l'année 2021 l'audit de certification ISO 9001 : 2015 des activités de l'Agence. Un plan d'actions correctrices et correctives a été produit et mis en œuvre. Ce qui a conduit à l'obtention du certificat ISO 9001 : 2015 couvrant toutes les activités communautaires de l'Agence. Il restera valable jusqu'au 29 avril 2024 en fonction des résultats des deux audits de suivi planifiés pour 2022 et 2023 conformément au contrat mentionné plus haut.

L'audit de suivi N°1 est planifié pour juillet 2022. Sauf changement inattendu, il concernera un échantillon de structures composé de :

- structures du Siège ;
- l'ERNAM ;
- la Représentation au Gabon (Libreville et Port Gentil) ;
- la Représentation en Mauritanie (Nouakchott)
- la Représentation au Togo (Lomé et Niamtougou) et
- la Délégation de Montréal (audit distant)

Les activités de préparation de l'audit en coordination avec BVC et les structures sont en cours au niveau de la DSQ.

Système de Management de la Sécurité

Les audits des Etats et les inspections/audits de la CVS ont confirmé le maintien du niveau de maturité du SMS de l'Agence. Dans le cadre de l'amélioration continue du SMS, les actions suivantes ont été engagées :

- Mise à jour du manuel de traitement des événements sécurité (MANSECU). Ce manuel a désormais une portée transversale sur les métiers de sécurité de l'Agence. Il intègre désormais les événements sécurité des autres domaines (MET, AIM, SLI, TEL, CNS/ELB). Sa vulgarisation dans les structures déconcentrées a conduit les acteurs à adopter une nouvelle approche dans le reporting des événements ;
- Une décision portant création de la Commission Centrale Pluridisciplinaire de

traitement des événements sécurité (CCP) est adoptée conformément aux organes annoncés dans le MANSECU ;

- Dans le même sillage, la décision pour la mise en œuvre de la culture positive de sécurité à l'Agence est actualisée afin d'apporter plus de précisions sur les catégories d'erreurs, la différence entre erreur et l'acceptabilité des erreurs et des violations.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la composante prédictive du SMS et conformément aux recommandations de la Commission Sécurité du Conseil d'Administration, l'Agence a planifié la mise en œuvre de la phase pilote de l'Enquête de sécurité sur les opérations normales (NOSS : Normal operation Safety Survey) sur la période 2022-2023 au niveau des Centres Régionaux de la Navigation Aérienne (CRNA) de Brazzaville et Abidjan, conformément aux dispositions du Doc 9910 de l'OACI.

Les principales actions planifiées pour le second semestre de 2022 sont :

- Mise en place d'une équipe projet pour la mise en œuvre du NOSS
- Production de la documentation cadre du NOSS à l'Agence ;
- Sensibilisation et signature de l'entente entre la Direction et la Fédération des associations des contrôleurs aériens de l'ASECNA (FACAA) ;
- Sélection et formation des observateurs des centres pilotes ;
- Réalisation des observations pilotes de 2022 (Abidjan et Brazzaville).

Un bilan de ces actions sera présenté en 2023 à la commission sécurité

Sûreté, Environnement, Sécurité et Santé au Travail du SMI :

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

Les actions d'intégration des volets Environnement et Santé & Sécurité au travail se poursuivent pour une mise en conformité du système de management intégré (SMI) aux exigences des normes ISO 14001 et ISO 45001. Les actions menées pour 2022 viseront à renforcer le déploiement et la mise en œuvre des outils des volets Environnement et SST par l'accompagnement de deux structures pilotes supplémentaires.

L'aspect environnement a été également pris en compte dans le déploiement du projet SBAS. A cet effet, un plan d'engagement environnemental et social (PEES) a été élaboré.

L'intégration de la sécurité du système d'information dans le SMI de l'Agence a conduit la Direction Générale à valider la politique de la sécurité du système d'information (PSSI) de l'Agence. Ce qui permettra la mise en place du comité d'organisation de la sécurité de l'information (COSI) qui se chargera du déploiement de la SSI au sein de l'Agence. Préalablement une action de vulgarisation de cette politique est prévue pour être réalisée courant deuxième semestre 2022.

En vue de renforcer les dispositions de maîtrise des informations documentées, la Direction générale va adopter une instruction de classification des informations documentées pour édicter les règles de codification et de validation de la documentation du SMI. Ce qui permettra d'assurer la protection des données de l'agence et celles des structures partenaires a un niveau approprié.

RSE

Afin de mieux asseoir sa responsabilité sociétale, la Direction Générale a adopté une démarche structurée de mise en œuvre de la RSE avec l'adoption d'un processus de déploiement, de réalisation d'actions sociales et de communication RSE au niveau de l'Agence.

Cartographie des risques

Il a été mis en place un Groupe de travail pour l'élaboration de la «Cartographie des risques» au niveau de l'Agence. Malgré les perturbations du fait de la COVID-19 La cartographie des risques a été élaborée puis approuvée par le Directeur Général le 08 octobre 2021. Un suivi régulier de ladite cartographie est fait au siège.

Il est prévu au cours du deuxième semestre 2022 une action de vulgarisation de la cartographie des risques afin de permettre aux différents acteurs d'intégrer la notion de gestion de risques et de faire vivre cette cartographie.



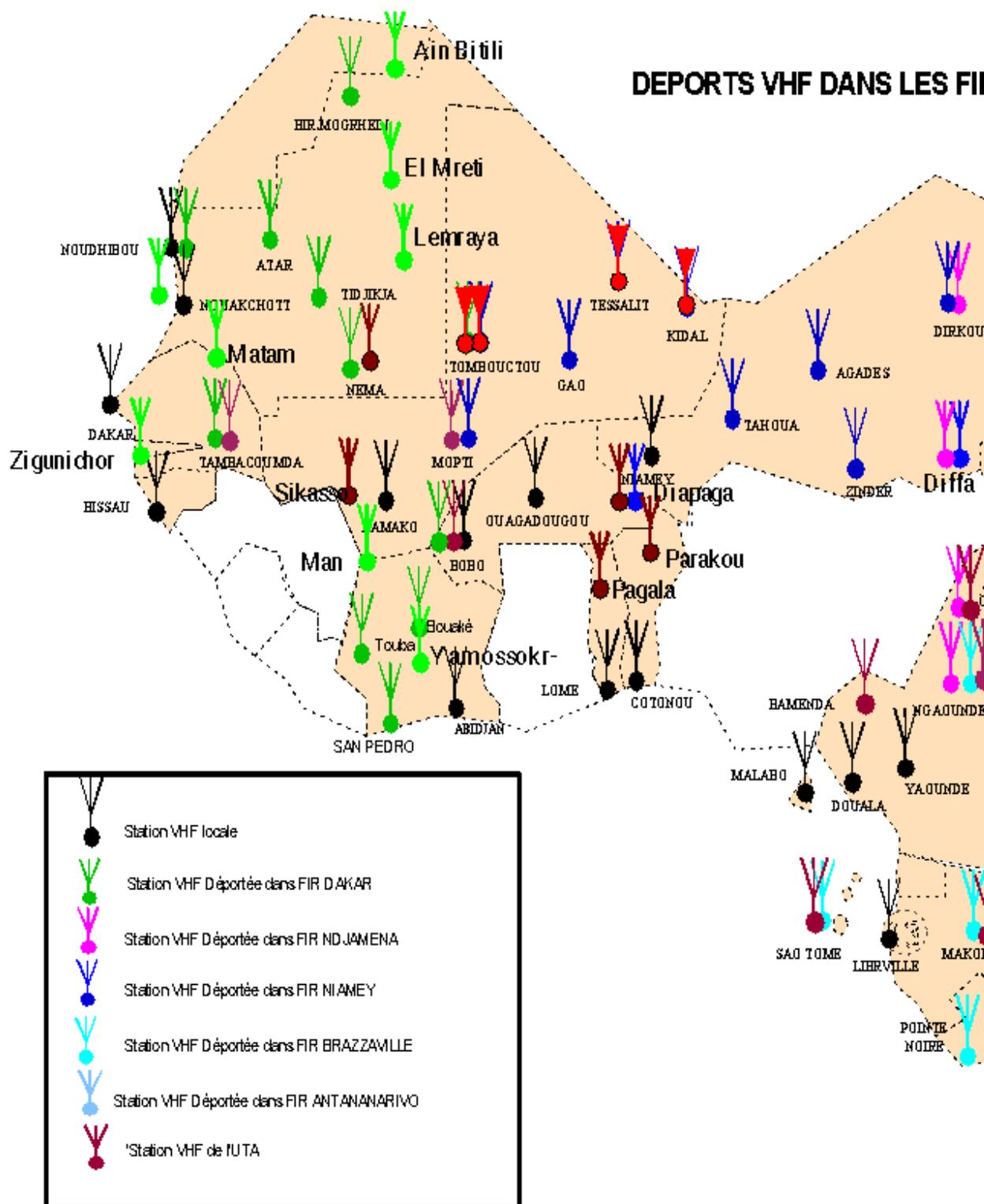
AGENCE POUR LA SECURITE
DE LA NAVIGATION AERIENNE
EN AFRIQUE ET A MADAGASCAR

ANNEXES

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

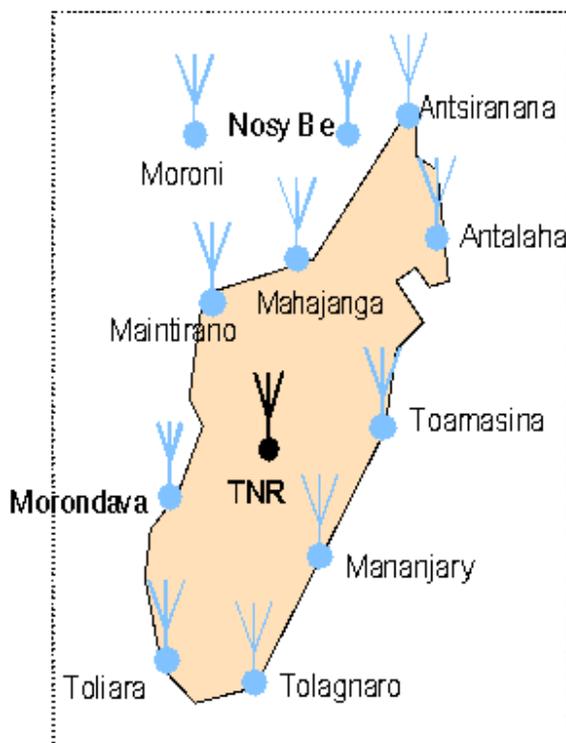
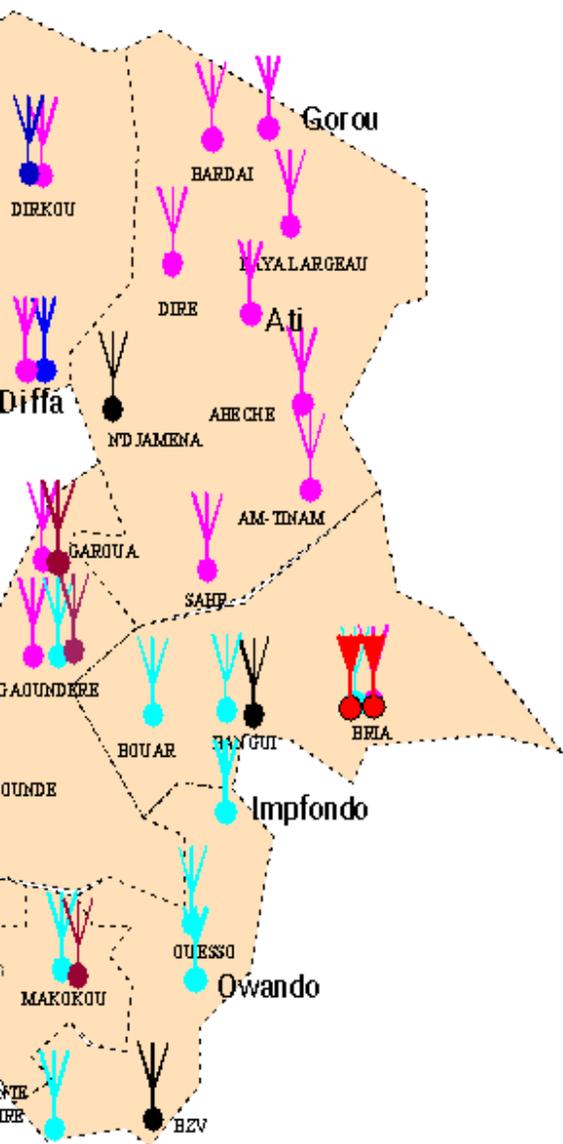
72

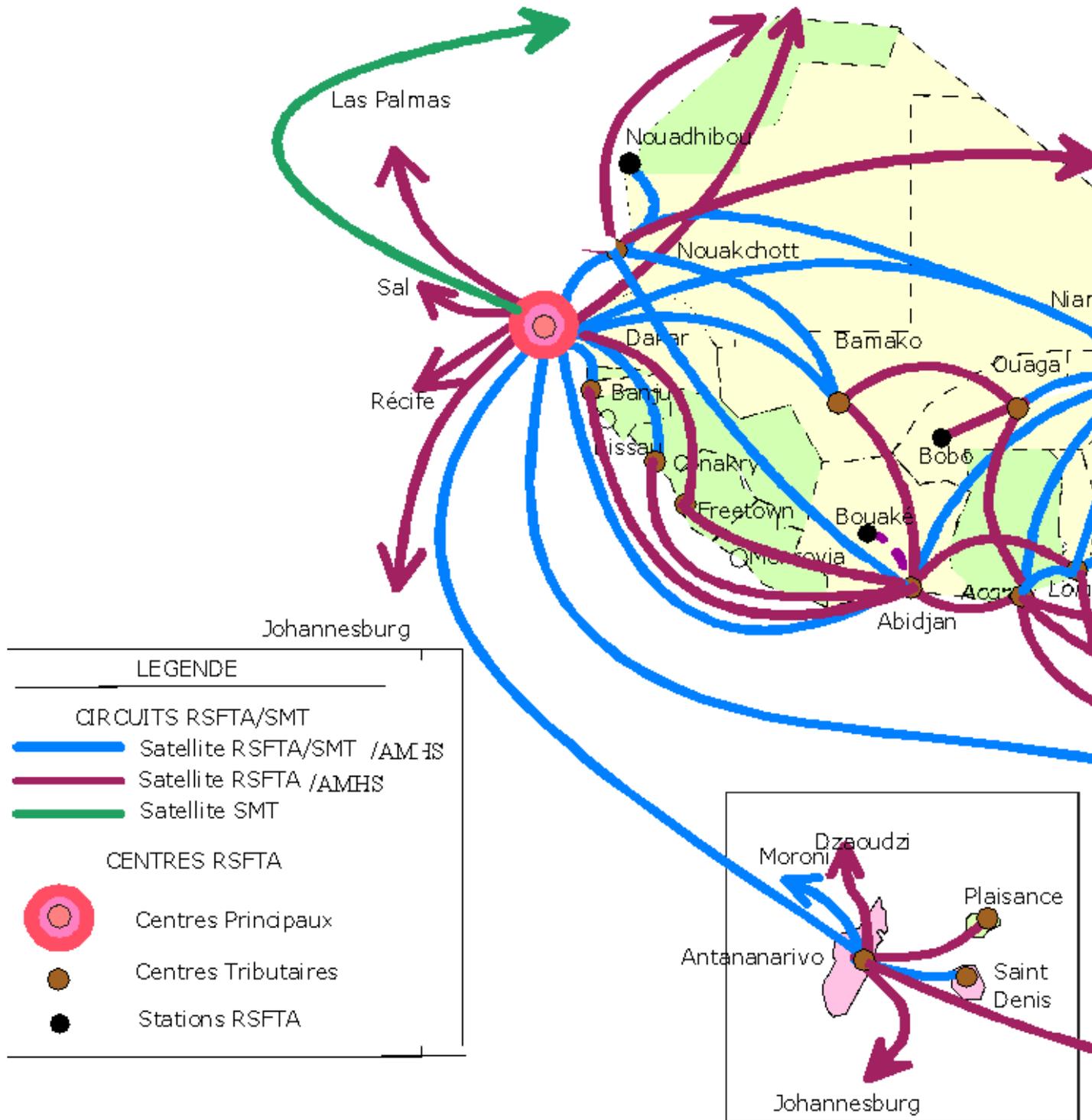




ANNÉE 2021

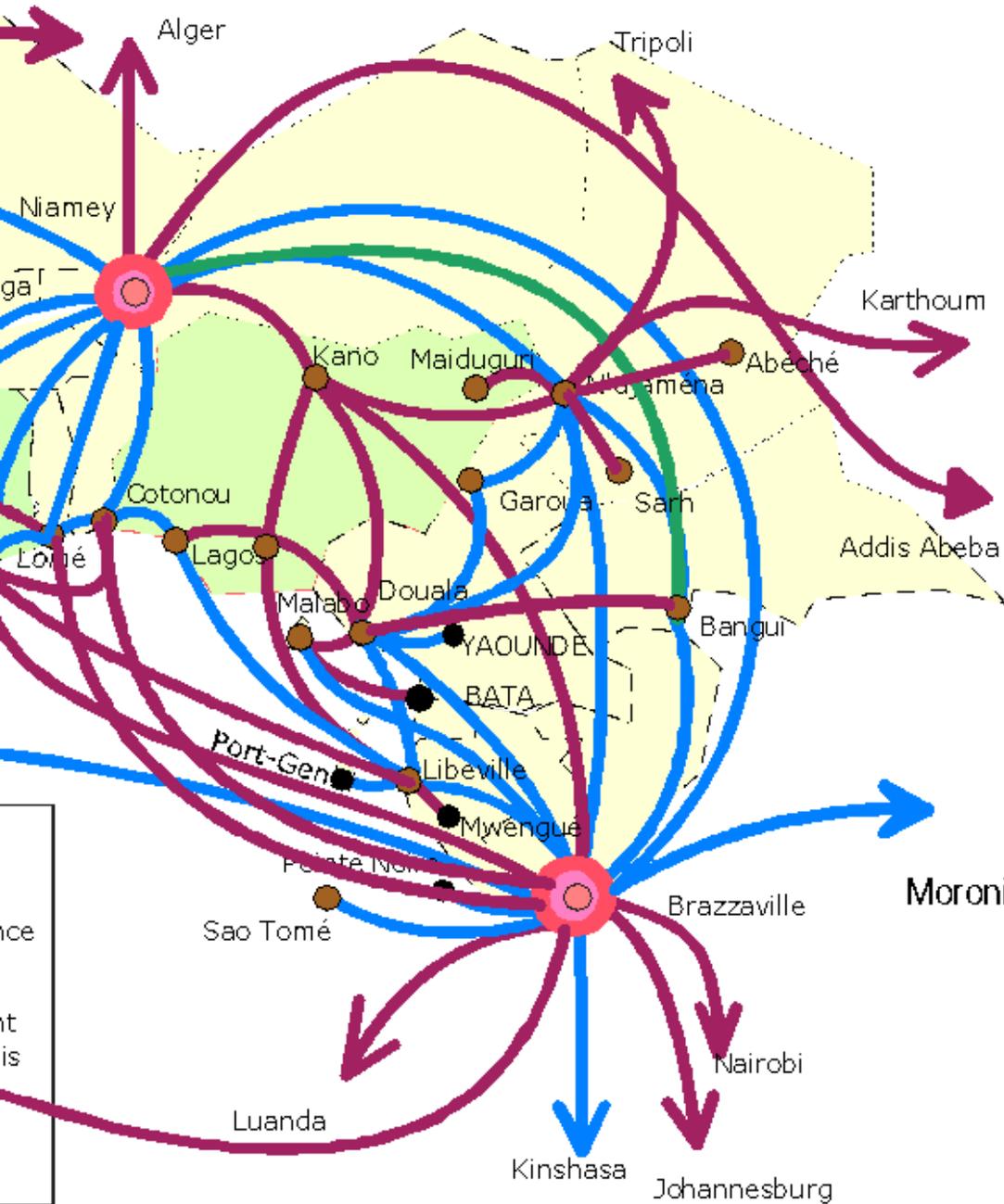
LES FIRS ASECNA

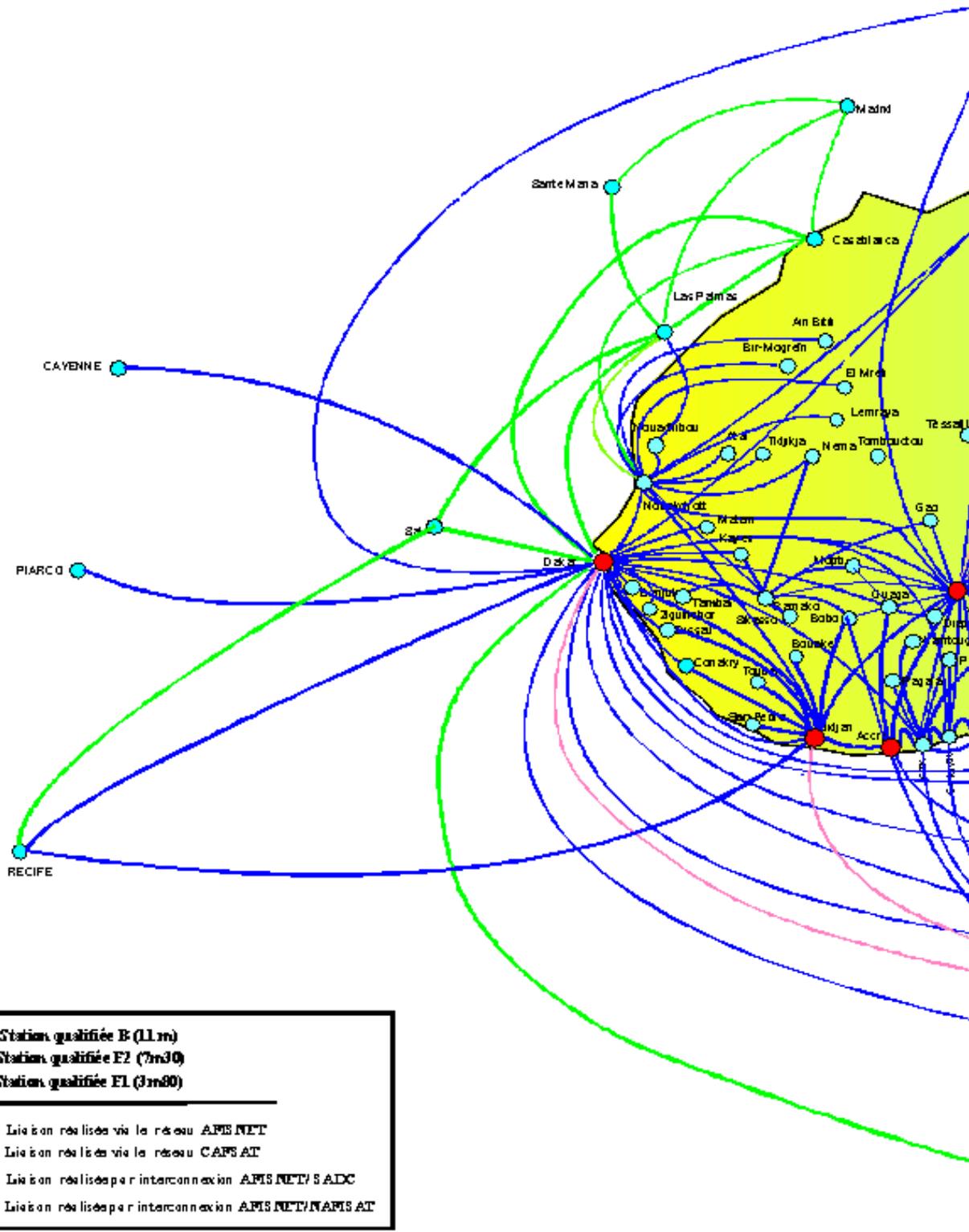




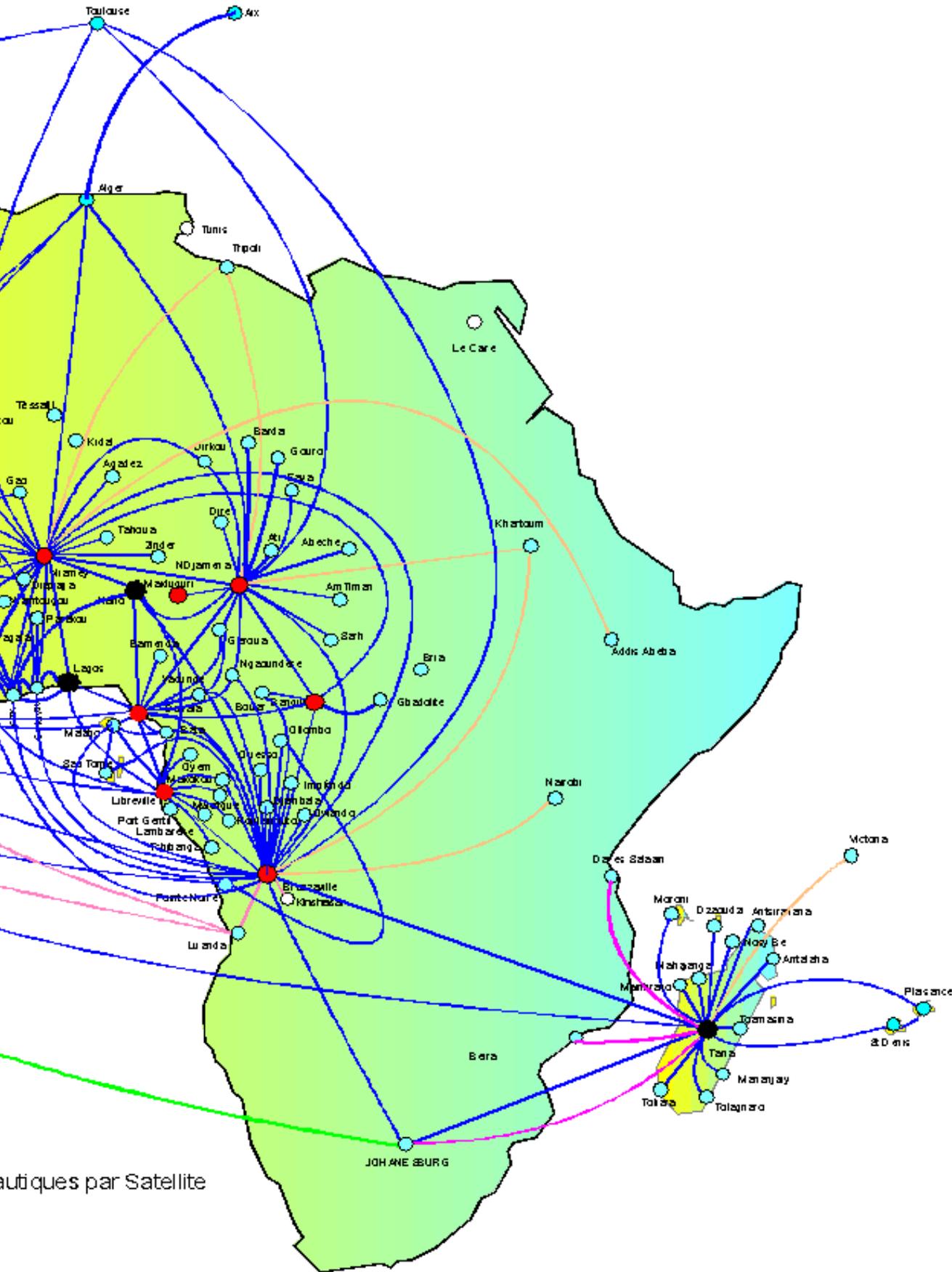
RESEAU DU SERVICE FIXE DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES
RSFTA / SMT

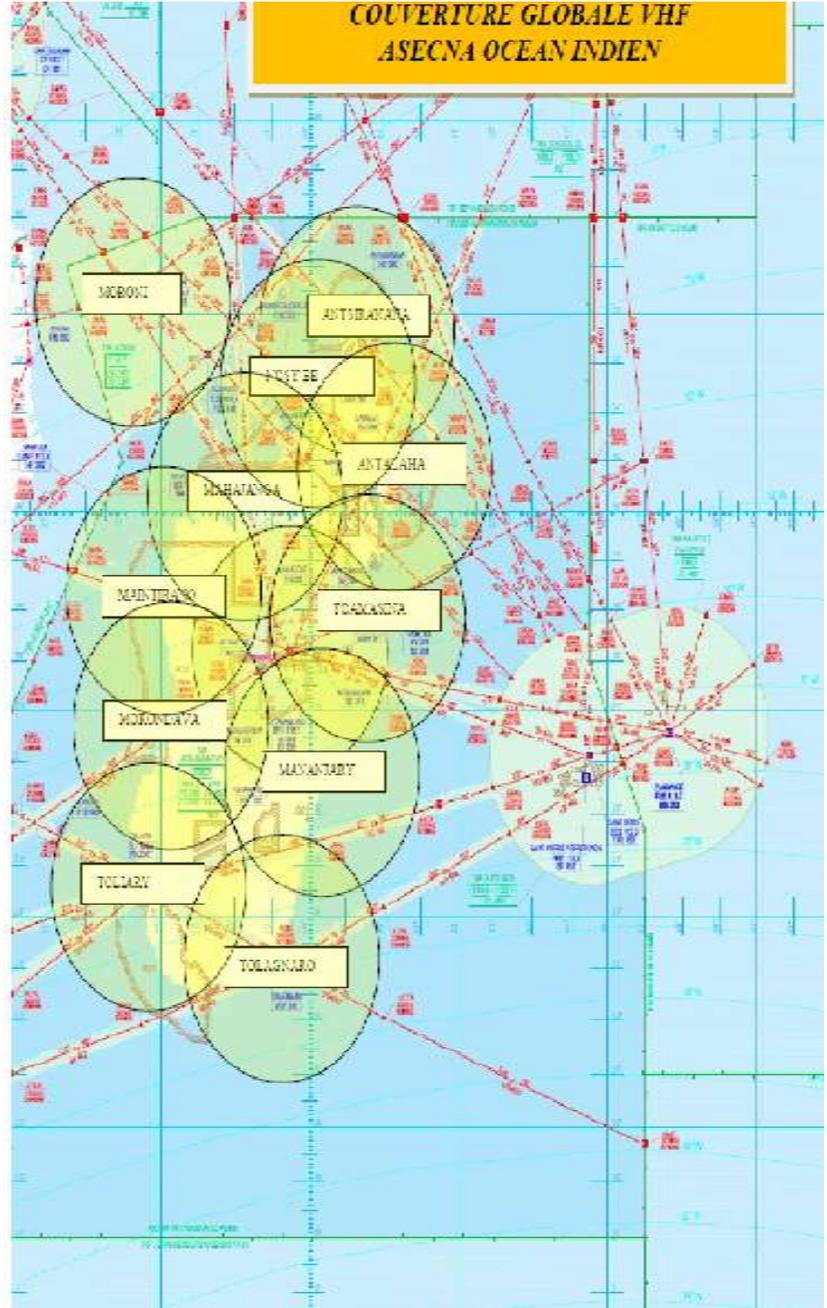
ANNEE 2021





Liaisons de Télécommunications Aéronautiques
Synoptique Général





ORGANISATION ET MOYENS TECHNIQUES

Les moyens techniques de l'ASECNA

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

Liste des 32 aérodromes communautaires

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

Liste des installations et services confiés à l'ASECNA

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

A) Navigation Aérienne en route

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

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

- ❖ Contrôle d'approche
- ❖ Contrôle d'aérodrome

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

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

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

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

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

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

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

Aides à la navigation :

Stations de radiosondage :

LISTE DES AERODROMES ARTICLE 10 PAR PAYS

NIGER : (14 aérodromes)

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

BURKINA : (16 aérodromes)

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

GUINEE EQUATORIALE : (01 aerodrome)

Aérodrome	Article	Type d'aérodrome
Bata	10	AFIS

MALI : (12 aérodromes)

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

GABON : (10 aérodromes)

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

CENTRAFRIQUE : (33 aérodromes)

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

TCHAD : (19 aérodromes)

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



DONNÉES COMPLÉMENTAIRES FINANCES

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

Préambule

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

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

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

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

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

Modalités et Perception de la redevance de route

Conditions d'application

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

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

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

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

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

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

Exonération

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

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

BARÈME ET TARIF

a) Aéronefs d'un poids inférieur à 14 tonnes

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

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

b) Aéronefs d'un poids supérieur à 14 tonnes

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

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

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

La redevance due sera égale au produit du coefficient applicable à chaque vol par l'unité de redevance. Le tarif de l'unité de redevance est révisé chaque année.

Tarif

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

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

Table des coefficients de vol

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

Règlement

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

Perception

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

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

Cette facture est libellée en Euros.

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

Abidjan, Antananarivo, Bamako, Bissau, Bobo Dioulasso, Cotonou, Dakar, Franceville, Gao, Libreville, Lome, Mahajanga, Malabo, Mopti, Niamey, Niamtougou, Nouadhibou, Nouakchott, Ouagadougou, Port Gentil, Toamasina.

Le paiement cash liquide n'est pas accepté.

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

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

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

ETATS FINANCIERS

BILAN COMPARE AU 31 DECEMBRE 2021 (en FCFA)

ACTIF	Notes	31/12/2021			Montants nets 31/12/2020
		Montants Bruts	Amortissements Dépréciations	Montants Nets	
Charges immobilisées		0	0	0	0
Frais de recherche et de développement		904 772 678	904 772 678	0	6 631 629
Brevets, licences, logiciels		14 076 022 683	11 556 783 506	2 519 239 177	690 946 025
Immobilisations incorporelles en cours		7 259 116 113	0	7 259 116 113	6 712 099 282
FRAIS ET VALEURS INCORP IMMIBILISES	1	22 239 911 474	12 461 556 184	9 778 355 290	7 409 676 937
Terrains		7 386 314	0	7 386 314	7 386 314
Bâtiments		114 789 323 409	52 684 523 103	62 104 800 306	62 357 264 174
Matériel et outillage		424 479 517 164	298 497 399 922	125 982 117 242	119 922 916 922
Mobilier et matériel de bureau		47 013 606 683	35 974 158 658	11 039 448 024	12 148 936 864
Agencements, aménagements, installations		89 258 119 455	63 515 107 333	25 743 012 122	27 112 740 120
Matériel de transport et aérien		38 163 828 364	21 983 102 124	16 180 726 240	18 046 597 187
Immobilisations corporelles en cours		88 790 787 049	0	88 790 787 049	82 945 561 555
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	2	802 502 568 439	472 654 291 141	329 848 277 298	322 541 403 137
Prêts et autres créances non commerciales		6 382 865 668	0	6 382 865 668	9 595 857 444
Dépôts et cautionnements		394 345 669	279 320 295	115 025 374	113 834 491
Titres de participation		5 279 707 000	1 250 117 107	4 029 589 893	3 945 077 452
Fonds en nantissement		20 497 730 706	0	20 497 730 706	22 323 285 667
Avances et acomptes sur immobilisations		20 513 375 441	34 871 458	20 478 503 983	29 967 528 457
IMMOBILISATIONS FINANCIERES	3	53 068 024 484	1 564 308 860	51 503 715 624	65 945 583 510
ACTIF IMMOBILISE		877 810 504 396	486 680 156 184	391 130 348 212	395 896 663 584
Valeurs d'exploitation	4	6 639 149 876	2 627 784 356	4 011 365 520	3 771 050 173
Fournisseurs avances et acomptes	5	400 901 276	0	400 901 276	327 495 092
Clients et comptes rattachés	6	169 992 518 636	130 816 831 398	39 175 687 238	36 359 093 797
Avances au personnel		2 238 639 064	1 564 045 043	674 594 021	568 311 427
Créances sur les Etats		0	0	0	0
Débiteurs divers		15 315 933 458	4 826 875 375	10 489 058 083	11 125 802 057
Comptes de régularisation actif		15 889 465	15 889 465	0	0
Opérations à régulariser		3 196 443 817	3 196 443 817	0	0
ACTIF D'EXPLOITATION		197 799 475 592	143 047 869 454	54 751 606 138	52 151 752 546
Valeurs mobilières de placement		54 946 366 763	0	54 946 366 763	56 686 546 258
Effets à recevoir		0	0	0	0
Chèques à encaisser		0	0	0	0
Banques , Trésor , CCP		54 932 929 577	0	54 932 929 577	88 397 446 643
Caisse		26 700 299	0	26 700 299	39 198 438
Régies d'avances		36 852 174	35 868 239	983 935	0
TRESORERIE DISPONIBLE	8	109 942 848 812	35 868 239	109 906 980 573	145 123 191 338
VALEURS REALISABLES ET DISPONIBLES		307 742 324 404	143 083 737 693	164 658 586 712	197 274 943 884
Ecart de conversion actif		0	0		
TOTAL ACTIF		1 185 552 828 800	629 763 893 877	555 788 934 923	593 171 607 467

ETATS FINANCIERS

BILAN COMPARE AU 31 DECEMBRE 2021 (en FCFA)

PASSIF	Notes	Montants nets 31/12/2021	Montants nets 31/12/2020
Réserves		70 246 618 578	70 246 618 578
Report à nouveau		226 994 562 460	282 243 858 384
Résultat de l'exercice		-25 192 434 398	-55 249 295 924
SITUATION NETTE	9	272 048 746 641	297 241 181 039
Subventions d'équipement	10	70 598 424 248	79 636 475 312
Comptes de liaison avec les articles 2		0	0
CAPITAUX PROPRES		342 647 170 888	376 877 656 351
Provisions pour risques et charges	11	34 593 935 645	38 782 644 388
Emprunts et dettes financières	12	130 433 888 401	117 373 696 007
CAPITAUX PERMANENTS		507 674 994 934	533 033 996 745
Fournisseurs et comptes rattachés	13	20 634 057 682	25 629 266 436
Clients et comptes rattachés créditeurs		727 075 318	732 253 119
Dettes fiscales		826 490 387	1 094 488 916
Dettes sociales	14	6 724 351 971	10 423 945 889
Personnel, rémunérations		13 471 204	129 509 392
Créditeurs divers	15	14 132 744 724	15 871 039 801
Comptes de régularisation passif	16	3 470 308 545	4 230 384 913
Opérations à régulariser	17	1 585 290 903	2 026 722 147
Chèques à l'encaissement		0	0
Banques		149 254	107
DETTES D'EXPLOITATION		48 113 939 989	60 137 610 721
Comptes de liaison avec les Articles 10		0	0
DETTES HORS EXPLOITATION		0	0
DETTES A COURT TERME		48 113 939 989	60 137 610 72
Ecart de conversion		0	0
TOTAL PASSIF		555 788 934 923	593 171 607 467

ETATS FINANCIERS

COMPTE DE RESULTAT COMPARE AU 31 DECEMBRE 2021 (en FCFA)

LIBELLES	Notes	31/12/2021	31/12/2020
Redevances d'aides en route		108 464 370 805	89 723 211 184
Redevances d'atterrissage		15 789 317 122	12 615 681 516
Redevances de balisage		4 869 559 019	3 984 872 758
Prolongation d'ouverture		144 970 034	198 056 077
PRODUITS AERONAUTIQUES	18	129 268 216 979	106 521 821 534
Produits accessoires et services rendus	19	2 040 630 093	2 078 087 684
CHIFFRE D'AFFAIRES		131 308 847 072	108 599 909 218
CHARGES D'EXPLOITATION (1)		129 907 518 867	158 423 072 107
Autres produits (3)	20	3 962 672 555	32 019 634 747
Matières et fournitures consommées (2)		9 166 812 150	10 106 147 378
Transports et déplacements		10 226 552 939	8 745 397 520
Services extérieurs		20 241 763 874	18 602 343 814
Impôts et taxes		35 382 443	53 457 617
Autres charges externes		9 642 251 755	36 459 307 789
Consommations externes	21	49 312 763 161	73 966 654 118
VALEUR AJOUTEE		85 958 756 466	66 652 889 848
Charges de personnel	22	80 594 755 706	89 870 787 067
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION		5 364 000 759	-23 217 897 219
Dotations aux amortissements		39 662 628 434	39 583 722 526
Dotations aux provisions		217 248 414	3 077 925 574
Reprises de provisions et amortissements		4 210 762 598	5 962 018 777
RESULTAT D'EXPLOITATION		-30 305 113 490	-59 917 526 541
Produits des placements		2 399 445 582	2 667 477 878
Pénalités de retard des clients		0	0
Produits financiers divers		0	248 440 489
Dotations aux provisions financières		0	0
Reprises de provisions financières		0	0
Transfert de charges financières		0	0
Intérêts sur emprunts		7 027 345 990	7 398 577 730
Gains de change		723 495 490	402 608 136
Perte de change		20 967 054	37 961 093
RESULTAT FINANCIER	23	-3 925 371 971	-4 118 012 320
Produits HAO		9 038 051 064	8 814 257 189
Charges HAO			28 014 252
RESULTAT HAO	24	9 038 051 064	8 786 242 937
RESULTAT NET DE L' EXERCICE		-25 192 434 398	-55 249 295 924

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

(2) y compris la variation des stocks au 31/12/2021

(3) y compris subventions d'exploitation

TABLEAU DE FINANCEMENT AU 31 DECEMBRE 2021 (en millions FCFA)

LIBELLES	Notes	31/12/2021	31/12/2020
1- Ressources		36 075	86 152
Capacité d'autofinancement		1 439	-27 336
Subventions d'équipement reçues		0	0
Ressources d'emprunts mobilisés		20 389	113 315
Cession des immobilisations		0	173
Augmentation des créances des Articles 10		0	0
Diminution des immobilisations financières		14 247	0
2- Emplois		56 667	71 385
Investissements de l'exercice		49 338	47 456
Remboursements d'emprunts		7 329	9 992
Augmentation des immobilisations financières		0	13 936
Diminution des créances des Articles 10			
3- Variation du fonds de roulement (1 - 2)		-20 593	14 767
4- Variation de l'actif d'exploitation		3 158	-8 547
Valeurs d'exploitation		240	-146
Clients		2 822	-12 392
Autres actifs d'exploitation		95	3 992
Ecart de conversion actif		0	0
5- Variation des dettes d'exploitation		-11 466	1 736
Fournisseurs		-5 069	-97
Autres dettes d'exploitation		-6 398	1 833
Ecart de conversion passif			
6-Variation du besoin en fonds de roulement d'exploitation (4-5)		14 624	-10 283
Variation des actifs HAO		0	0
Variation des passifs HAO		0	0
7- Variation du besoin en fonds de roulement HAO		0	0
8-Besoin en fonds de roulement (6 + 7)		14 624	-10 283
9- Variation de la Trésorerie (3 - 8)		-35 216	25 050

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

(2) y compris la variation des stocks au 31/12/2021

(3) y compris subventions d'exploitation



Siège Social

32-38 avenue Jean Jaurès B.P 3144

Tel : (221) 33 849 66 00

Fax (221) 33 823 46 54

Délégation à Paris

75 rue La Boétie – 75 008 Paris

Tel : (331) 44 95 07 18

Fax : (331) 42 25 73 11

Délégation auprès de l'OACI

999, UNIVERSITY STREET – SUITE 740

MONTRÉAL – QUÉBEC – H3C 5J9

Tel : (1514) 954 83 87

Fax : (1514) 954 15 8151

Délégation auprès de l'Union Africaine

Luke Residence, villa n°B185_3, Sub
CITY Yeka, ADDIS ABABA, Kebele 20/21,
Tel : +251983934191.