

SÉCURITÉ AVIATION

Magazine de l'ASECNA

N°18 - juillet 2015

FIR Accra :

La Sectorisation est effective

Concertations et sensibilisation

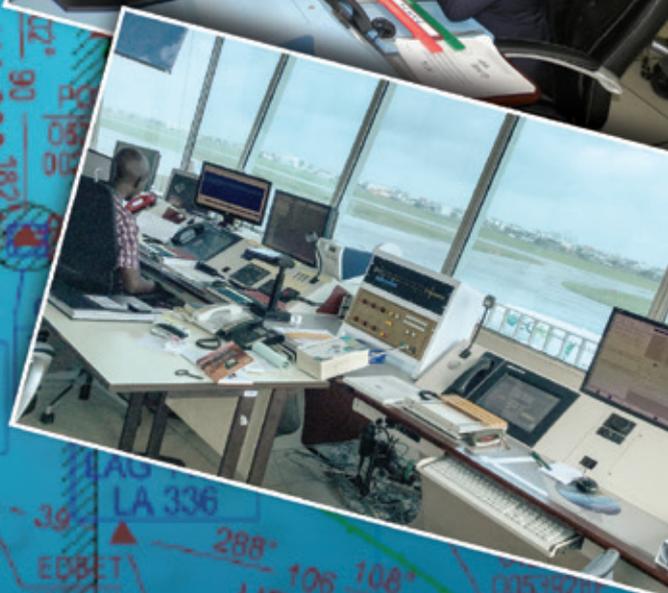
Formation des agents

Maîtrise des opérations

Equipements de dernière génération

Contrôle en vol de l'ASECNA :

plus de 45000 heures de vol et un avenir radieux





LES ROUTES DU CIEL, NOTRE MÉTIER



SECURITE AVIATION

est un magazine de l'ASECNA

Directeur de publication :

Managa Bamba SANKARA
Chef du Cabinet du Directeur Général de l'ASECNA

Rédacteur en Chef :

Harouna KINDO
Responsable Communication, Documentation et Archivages

Rédaction :

Abdoulaye FAYE, Chargé de communication et marketing
Khadidiatou BA KAMARA, Lucien C. MENDY

Conception graphique :

www.Lordibra.net

Impression : POLYKROME

Credit Photos :

Prudence NGOM

Ce magazine a été rédigé avec la bienveillante collaboration d'experts de l'ASECNA.

ISSN : 1265 - 1001

Adresse ASECNA :

32-38, avenue Jean Jaurès, Dakar - BP 3144 Dakar - Sénégal
Tél : (221) 33 849 66 00 - Fax : (221) 33 823 46 54

Site web : www.asecna.aero - e-mail : contact@asecna.aero

SOMMAIRE



EDITO P.5

CŒUR DU METIER P.6 à 10

La Sectorisation de la
FIR « Accra » effective P.6

Sectorisation de la FIR Accra :
signature d'accords avec
le Ghana et le Nigéria P.9

NOUVELLES DES CENTRES P. 12 à 16

7ème Réunion de Coordination de la
FIR Dakar à Bissau P.12

Le Président du Conseil de l'OACI
visite les installations de l'ASECNA
aux Comores P.14

Un nouveau siège pour la
représentation à Bissau P.15

Agrément TSA de l'Aéroport
d'Abidjan : L'ASECNA félicitée pour
sa contribution P.16

DOSSIER P. 17 à 20

Le Contrôle en vol
de l'ASECNA P. 18

PROSPECTIVE P. 21 à 22

SBAS : Adoption d'un nouveau
standard commun P. 21

Flight Event : une expérience unique
de voler avec EGNOS, le système
SBAS européen P.22

COOPERATION P. 23 à 33

Coordination et coopération Civils/
Militaires : une nécessité P.23

20ème réunion du Groupe SAT . P.24

L'ASECNA au Congrès mondial
de l'ATM à Madrid P.25

Météo : l'ASECNA aux grandes
assises continentales P. 27

ASECNA/DGAC française : Revue
annuelle de la mise en œuvre
de l'accord de coopération P. 29

Rencontre ASECNA/ANA
de la Guinée Conakry P. 29

De grandes assises sur le
développement durable du transport
aérien
en Afrique P. 30

Pourquoi l'ASECNA peut être un
leader africain en matière de
développement durable P. 32

AEROPORTS P. 34 à 35

9ème Assemblée Générale
de l'UGAACO P. 34

NOUVELLES DE L'AVIATION P. 36 à 38

L'ASECNA fait don de pièces au
musée aéronautique de l'OACI P. 36

Le Secrétaire Général de
l'OACI décoré de la Médaille de
l'Aéronautique de l'ASECNA P. 37

Transport aérien : à la conquête du
ciel africain P. 38

ECOLE AFRICAINE DE LA METEOROLOGIE ET DE L'AVIATION CIVILE



Une école de l'ASECNA
au cœur de l'aviation civile africaine

L'EAMAC est un établissement de formation créé en 1963 par l'ASECNA et basée à Niamey (Niger) pour répondre aux besoins des Etats membres de l'ASECNA.

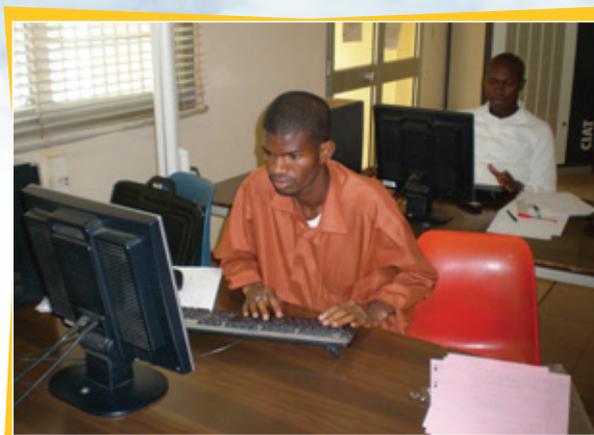


NOS FILIERES

- **Ingénieur de conception**
- **Contrôleur de circulation aérienne**
- **Technicien supérieur**
- **Technicien**

NOS SPECIALITES

- **Etudes et Exploitation de l'aviation civile**
(Gestion des espaces aériens, des aéroports,...)
- **Electronique et Informatique**
(Maintenance des aides radioélectriques)
- **Etudes et Exploitation de la Météorologie**
(Assistance météo à la navigation aérienne)



NOS STAGES

- **60 stages annuels**
- **800 professionnels environ**
- **Domaines** : navigation aérienne, transport aérien, météorologie, télécommunications et informatique, etc



NOS ATOUTS

- Des équipements et des infrastructures de pointe
- Un corps professoral de qualité
- D'excellentes conditions d'études
- Un service d'hébergement et de restauration
- Une infirmerie et une assurance-maladie pour tous les élèves
- Des bourses, allocations de stages et frais d'études
- Un Centre de documentation
- Des espaces de détente et de loisirs





L'édITO

L'ASECNA a relevé le défi

Depuis 00h01mn, le 25 juin 2015 en effet, l'ASECNA assure la fourniture de services de navigation aérienne pour les espaces aériens du Togo et du Bénin. Le chemin a été long et parfois difficile pour arriver à cette sectorisation de la FIR Accra dont les deux pays demeurent partie intégrante. Cependant, grâce à la volonté et à la clairvoyance des plus Hautes Autorités du Togo et du Bénin, à l'engagement du personnel et à son professionnalisme, l'Agence gère désormais aussi bien l'espace inférieur que supérieur de ces deux Etats membres.

La sectorisation de la FIR Accra marque un tournant historique dans la vie de l'ASECNA. Elle est l'aboutissement d'un long processus de discussions au plus haut niveau, aussi bien au plan politique qu'au plan purement technique. Elle symbolise surtout la reconnaissance des Etats en la capacité de l'ASECNA à gérer de manière sûre leur espace aérien.

Compte tenu de l'enjeu de l'opération, l'ASECNA a doté les centres opérationnels de Lomé et Cotonou d'équipements de surveillance du trafic aérien et de communication à la pointe de la technologie qui permettent d'assurer une couverture totale de l'espace aérien des deux Etats en moyens radar et VHF. Des sessions de formation approfondie avec simulation ont ensuite été organisées pour permettre au personnel de maîtriser totalement ces équipements. Une réunion suscitée par l'OACI à son Bureau régional de Dakar en mi-juillet a permis la signature de quatre lettres d'accord (LOA) avec la Ghana Civil Aviation Authority (GCAA) et la Nigeria Air Space Management Authority (NAMA). Ces LOA



faciliteront désormais la coordination du trafic entre centres opérationnels et se présentent comme suit :

- LOA entre Accra ACC et Lomé ACC avec date d'effet le 28 juillet 2015
- LOA entre Accra ACC et Cotonou APP avec date d'effet le 28 juillet 2015
- LOA entre Lagos ACC et Lomé ACC avec date d'effet le 15 juillet 2015
- LOP entre Lagos ACC et Cotonou APP avec date d'effet le 15 juillet 2015

Il convient de noter en outre la publication le 15 juillet par le Ghana d'un NOTAM précisant les frontières des espaces de la FIR Accra (espace contrôlé par l'ASECNA et celui contrôlé par la GCAA).

La sectorisation de la FIR Accra renforce la sécurité de la navigation aérienne dans cet espace. L'ASECNA dont la mission première est la fourniture de services de circulation aérienne ne ménagera aucun effort pour gérer effacement et en toute sécurité les espaces aériens du Togo et du Bénin à la satisfaction totale de ces deux Etats et de ses clients que sont les compagnies aériennes.

Amadou Ousmane GUITTEYE
Directeur Général



La Sectorisation de la FIR « Accra » effective

Depuis le 25 juin 2015, à 00h01 GMT, l'ASECNA assure la gestion des espaces aériens du Bénin et du Togo.



Cette nouvelle donne ne constitue pas une remise en cause de l'appartenance desdits espaces à la FIR « Accra ». Elle est le fruit des négociations de haut niveau avec le Ghana qui gère cette FIR et intervient en exécution de la Résolution N° 2012-CM 54 -8 du 13 juillet 2012 du Comité des Ministres de l'ASECNA relative à la gestion des espaces aériens du Bénin et du Togo par l'Agence.

Comment s'est passée l'opération ?

13h20 le 24 juin, le Comité de veille créé par décision du Directeur Général pour suivre la mise en service effective des centres de contrôle de Lomé et Cotonou suite à la sectorisation de la FIR Accra se réunit dans la salle de crise de la Direction de l'Exploitation Technique. Le Comité est présidé par Madame Claire Josette OBAME-EDOU, Directeur de l'Exploitation Technique. Ce Comité est chargé de :

- Coordonner les actions des comités locaux mis en place dans les Représentations de l'Agence au Bénin et au Togo ;
- Veiller au bon déroulement de la prise en main par l'ASECNA de la fourniture des services de la navigation aérienne dans l'espace aérien du Bénin et du Togo ;
- Prendre les mesures appropriées pour en minimiser l'impact sur la sécurité des vols ;
- Rédiger un bilan du basculement à l'attention du Directeur Général.

Au cours de cette réunion, le point est fait sur tout ce qui a été mis en œuvre pour réussir l'opération dans les meilleures conditions. Les discussions ont permis de passer en revue les points suivants : l'analyse de la situation, la revue des principales exigences de sécurité, la revue des plans de basculement, la mise en place d'équipes de permanence au siège, la revue des mécanismes post implémentation et les actions de mobilisation du personnel.

Rappel de certains faits sur la FIR « Accra »

Depuis 1945 les espaces aériens du Bénin et du Togo étaient gérés par le Ghana qui est responsable de la FIR Accra. Jusqu'au 25 juin à 00h01 mn, le Bénin et le TOGO géraient du sol jusqu'à 3500 m d'altitude et le Ghana contrôlait le reste de l'espace.

Depuis une dizaine d'années des négociations avaient démarré pour aboutir en 2008 à un protocole d'accord Et la résolution du CM de 2012 qui a permis au Directeur Général de l'ASECNA, avec le soutien des deux Etats, d'engager tous les investissements nécessaires pour que l'ASECNA gère au mieux lesdits espaces.

Qu'est-ce qu'une FIR ?

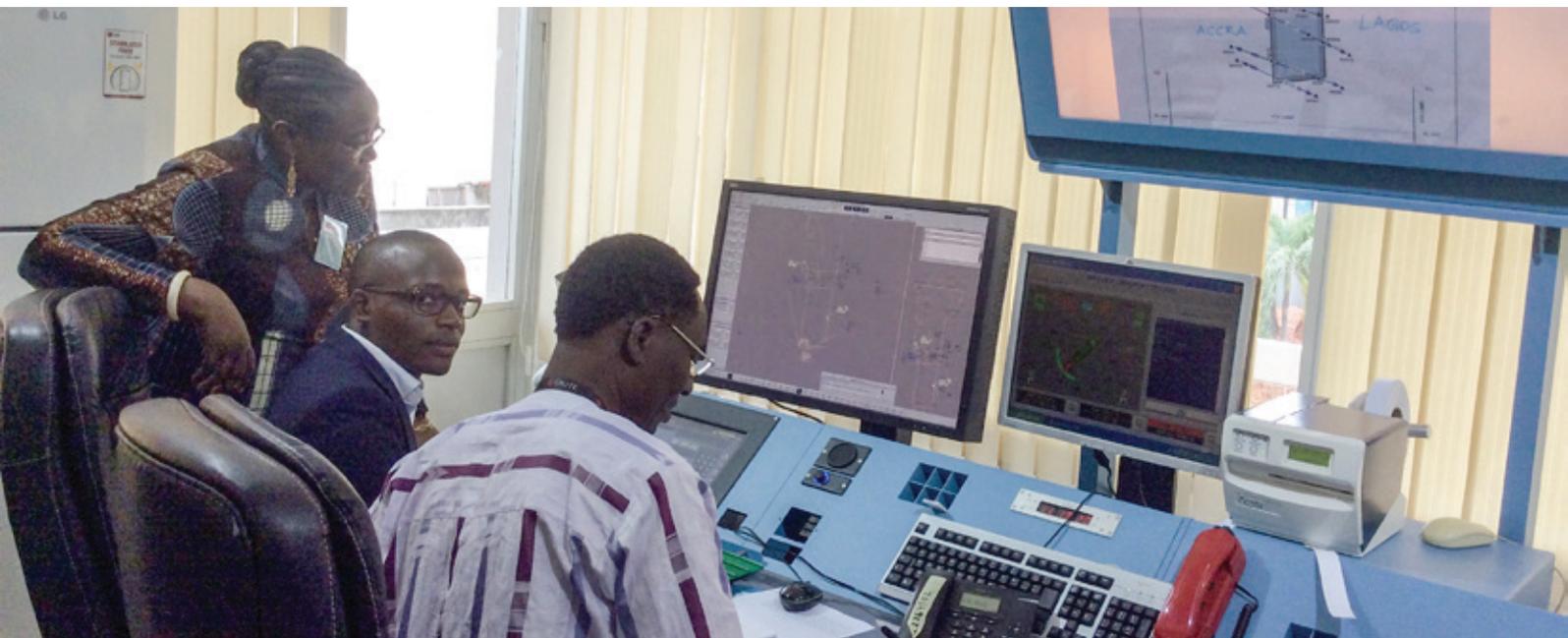
Les espaces aériens du monde sont découpés en Régions d'Information de Vol par la Convention de Chicago qui a créé l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en 1944. Ces FIR constituent des régions homogènes censées couvrir efficacement les structures des routes aériennes. Cette Convention a confirmé la souveraineté des Etats sur leurs espaces aériens.

22h30, les membres du comité de veille se retrouvent de nouveau dans la salle de crise. Ils veulent suivre minute par minute le processus jusqu'au basculement à 0h01 mn GMT. Le Comité rentre en contact avec les cellules mises en place à Lomé et Cotonou qui donnent l'information en temps réel. Les Ministres en charge du Transport du Bénin et du Togo arrivent quelques minutes avant minuit dans les salles aménagées à Lomé et Cotonou pour suivre l'événement en direct. Les médias sont également sur place. Les minutes s'égrènent. Dans la salle de crise le comité de veille est confiant car tout a été mis en œuvre pour que l'ASECNA relève avec brio le défi. L'excitation se mêle à une légère appréhension. Tout le monde attend tout de même sereinement l'heure H. A minuit 10mn le Représentant de l'ASECNA au Togo appelle la salle de crise. Le basculement s'est bien passé à Lomé. Le Ministre des Transports s'adresse directement au Directeur de l'Exploitation Technique au téléphone et tient à saluer le professionnalisme de l'ASECNA et à féliciter toutes les équipes techniques qui ont favorisé le bon déroulement de l'opération et la



Direction Générale. Le 1er vol à appeler Lomé en présence du Ministre est une pilote de la RAM en survol. A minuit 20, Cotonou appelle le Comité de Veille. Comme à Lomé, le Ministre des Transports a assisté en salle d'approche au basculement. Il s'est dit rassuré et satisfait de la prise en main par l'ASECNA de la gestion de l'espace aérien du Bénin et encouragé les agents à poursuivre dans le professionnalisme qui caractérise l'ASECNA. A 04H56, le vol RAM 551 faisant le

trajet Lomé Cotonou contacte Cotonou approche pour une descente vers Cotonou. L'avion atterri à 05H16. C'est le premier avion à atterrir à Cotonou après le basculement réussi. Juste après l'atterrissage, en dégagant la piste, cet avion a été arrosé par deux véhicules incendie avec des jets croisés en présence du Ministre en Charge du Transport et des représentants de la compagnie Royal air Maroc. Un bouquet de fleurs a été offert au pilote de cet aéronef.



Une longue et méthodique préparation

Pour mettre en œuvre la sectorisation, l'ASECNA a mis en œuvre un train de mesures qui visent à garantir la sécurité et l'efficacité des vols ainsi que le respect des exigences opérationnelles et en matière d'infrastructures. D'abord, à travers la modification de la TMA de Cotonou, qui contrôlera, à partir du 25 juin, l'espace aérien inférieur commun Bénin/Togo. Ensuite, par la création de l'UTA de Lomé qui assurera, à partir de la même date, la gestion de l'espace aérien supérieur commun Bénin/Togo

Les équipements en place, le personnel formé

Parallèlement, les besoins en équipements et en ressources humaines ont été pourvus. Ainsi, le personnel complémentaire a déjà fait l'objet d'un recrutement au niveau des centres de Cotonou et de Lomé/Niamtougou. Ledit personnel a suivi une formation technique étendue aux agents d'exploitation et de maintenance en place. Les enseignements ont notamment porté sur les nouveaux équipements acquis dans la perspective d'une prise en charge optimale de la gestion de ces espaces, à travers une familiarisation avec le nouvel environnement : Radar, centres de contrôle, systèmes Topsky, labo et stimulateur Topsky, Vsat déportées. Les conditions sont donc réunies pour une prise en main optimale des espaces aériens du Togo et du Bénin par l'ASECNA.



Sensibilisation des acteurs aéroportuaires

Pour mieux expliquer la nouvelle configuration de la gestion de l'espace aérien dans la FIR Accra, une réunion de concertation avec les acteurs de la plateforme de Lomé a été organisée à la Représentation de l'ASECNA au Togo. Elle a enregistré la participation de l'Autorité de l'Aviation Civile (ANAC), de la Société Aéroportuaire de Lomé Tokoin (SALT), de l'Armée de l'Air, des acteurs aéroportuaires chargés du handling, du SAR et des compagnies aériennes, etc. La rencontre a permis aux participants de mieux s'imprégner du nouveau contexte et des mesures mises en œuvre. A travers des échanges très enrichissants, les différents acteurs ont pu appréhender les changements induits et partager une compréhension commune des impacts

opérationnels.

Les usagers ont été invités à s'approprier les nouvelles identifications des stations sol et de leurs fréquences et à effectuer des reports sur tout dysfonctionnement ou évènement de sécurité constaté dès la mise en œuvre du changement.

Au Bénin également, une rencontre de sensibilisation, rehaussée notamment par la présence du Directeur général de l'ANAC, a été organisée. Avec le même objectif : rassurer. Dans ce cadre d'ailleurs, le Représentant et ses collaborateurs ont fait part de la réalisation de deux études de sécurité, Celles-ci concernaient la mise en œuvre des moyens de surveillance dans les espaces aériens du Bénin et du Togo ainsi que la réorganisation et la gestion desdits espaces. A la fin de la rencontre, une visite guidée des installations a été organisée.





Sectorisation de la FIR Accra : signature d'accords avec le Ghana et le Nigéria

Dans le cadre du renforcement de la coordination inter-centres et dans le souci de préserver la sécurité aérienne dans la région, l'ASECNA a participé du 13 au 15 juillet 2015 au Bureau Régional de l'OACI à Dakar, à une réunion de concertation regroupant les centres concernés par la sectorisation de la FIR Accra.

Cette table ronde, organisée par l'OACI, avait pour objectifs de discuter des questions techniques liées à la coordination du trafic dans la FIR Accra.

A l'entame de cette réunion, les Directeurs Généraux des Agences Nationales de l'Aviation Civile du Bénin et du Togo ont réaffirmé à l'OACI la décision de ces deux pays de confier la gestion de leur espace aérien à l'ASECNA. Ils ont insisté sur leur attachement à garantir la sécurité de la navigation aérienne dans la FIR Accra.



Les échanges entre les parties intéressées, à savoir la Ghana Civil Aviation Authority (GCAA), la Nigeria Air Space Management Authority (NAMA) et l'ASECNA, ont abouti à la signature de quatre lettres d'accord/ou de procédure (LOA/LOP) qui faciliteront désormais la coordination du trafic entre ces centres opérationnels :

➔ LOA entre Accra ACC et Lomé ACC avec date d'effet le 28 juillet 2015

➔ LOA entre Accra ACC et Cotonou APP avec date d'effet le 28 juillet 2015

➔ LOA entre Lagos ACC et Lomé ACC avec date d'effet le 15 juillet 2015

➔ LOP entre Lagos ACC et Cotonou APP avec date d'effet le 15 juillet 2015

Au nombre des autres résultats importants enregistrés à l'issue de cette réunion on peut citer :

➔ La publication le 15 juillet par le Ghana, avec l'accord de l'ASECNA pour le compte du Bénin et du Togo, d'un NOTAM précisant les frontières des espaces de la FIR Accra (espace contrôlé par l'ASECNA et celui contrôlé par la GCAA). Désormais, les centres de Lomé et de Cotonou sont responsables de la gestion du trafic aérien sur



SECTORISATION DE LA FIR ACCRA : SIGNATURE D'ACCORDS AVEC LE GHANA ET LE NIGERIA

l'espace aérien continental au-dessus des deux Etats du Bénin et du Togo dans la limite de 12 NM des lignes de côtes. La GCAA étant responsable de la gestion du trafic dans l'espace océanique.

➔ La délégation faite par la GCAA à l'ASECNA pour que l'Agence contrôle le trafic dans l'espace compris entre la ligne côtière et les 25 miles marins dans la partie océanique. Cela permettra la sécurisation du trafic évoluant sur la route côtière UA609 entre Accra et Lagos.

➔ La délégation d'une portion

d'espace aérien sur le territoire ghanéen au centre de Lomé, en vue d'assurer la protection des trajectoires d'approche sur l'aérodrome de Lomé.

➔ La délégation au nouveau centre de veille météorologique de Lomé de publier les SIGMET pour le secteur de la FIR Accra constitué par l'UTA Lomé et la TMA de Cotonou.

Il convient de noter que des organisations invitées par l'OACI, notamment IATA, IFALPA, CANSO et IFATCA, ont participé à cette réunion.

A l'issue de trois jours de négociation difficiles, cette réunion vient mettre un terme à une situation anormale qui a perduré depuis 1945. Il convient de relever que cette évolution permettra en outre, aux Etats du Bénin et du Togo d'assurer pleinement leur responsabilité de supervision de la fourniture des services de la Navigation Aérienne dans leur espace aérien aussi bien individuellement que dans le cadre communautaire à travers les AAMAC, et conformément à la convention de Chicago, relative à l'aviation civile internationale et à l'annexe 19 à ladite convention.





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

Notre métier, les routes du ciel

L'ASECNA est un établissement public à caractère international créé le 12 décembre 1959 dont la mission principale est de fournir aux avions tous les services nécessaires leur permettant de voler en sécurité de leur décollage à leur atterrissage.

Notre ambition, recruter les meilleurs

L'ASECNA forme dans ses propres écoles de jeunes cadres aptes à assurer son avenir et désireux d'être les leaders de l'aviation civile africaine de demain.



Bénin



Burkina Faso



Cameroun



Centrafrique



Comores



Congo



Côte d'Ivoire



France



Gabon



Guinée Bissau



Guinée Equatoriale



Madagascar



Mali



Mauritanie



Niger



Sénégal



Tchad



Togo



Rejoignez-nous !
Les routes du ciel, notre métier

e-Mail : contact@asecna.aero / site web : www.asecna.aero

7^{ème} Réunion de Coordination de la FIR Dakar à Bissau

La 7^{ème} réunion de coordination de la FIR Dakar s'est tenue du 05 au 07 mai 2015 à Bissau en Guinée Bissau. Cette rencontre a regroupé des experts des centres gérant les espaces aériens appartenant à la FIR de Dakar, des centres voisins et des FIR adjacentes.

La réunion avait pour but d'assurer une meilleure coordination entre les différents centres au regard des dispositions de l'OACI qui recommandent la mise en place de cadres de concertation et d'échange pour une gestion sûre et efficace du trafic aérien. Les réunions de coordination des FIR permettent également de définir, de façon concertée, les actions d'amélioration de la qualité des prestations fournies aux usagers de l'air en vue d'assurer une meilleure sécurité des vols, à travers une évaluation efficace de la gestion des interfaces.

Dans son allocution à l'ouverture des travaux, Madame Claire Josette OBAME-EDOU, Directeur de l'Exploitation Technique de l'ASECNA a indiqué que l'Agence, en organisant cette réunion à Bissau, a voulu célébrer l'élargissement de la famille ASECNA à « ce pays dont l'espace aérien a toujours été partie intégrante de la FIR Dakar, et qui n'a rejoint la grande famille ASECNA qu'en 2006 ». Pour elle, ce choix « était donc normal, après que la réunion FIR a été délocalisée pour la toute première fois hors de Dakar, à Banjul en 2013 ».

« La délocalisation des réunions de coordination FIR vise à consolider chez tous les acteurs, la conscience d'appartenir à un même espace aérien homogène qu'est la FIR, dans un esprit communautaire et de solidarité agissante » a insisté Madame OBAME-EDOU.



Le décor campé par une cérémonie d'ouverture présidée par le Docteur João Bernardo Vieira, Secrétaire d'Etat aux Transports et Communications de la Guinée Bissau, les travaux se sont déroulés sous la présidence de Mme OBAME-EDOU.

L'essentiel des travaux a porté sur la présentation des notes de travail suivie de débats, les difficultés rencontrées par les centres opérationnels en charge de la fourniture des services de la navigation aérienne au sein de la FIR de Dakar et celles liées à la coordination avec les FIR adjacentes.

Les participants ont ainsi procédé à une relecture des procédures de coordination de trafic aérien, revisité et parfois amendé les lettres d'accord entre différents partenaires. En outre, ils ont discuté des événements significatifs de sécurité enregistrés dans la FIR et des questions relatives à la Recherche/Sauvetage et élaboré des Plans de Mesures d'Exception.

Enfin, la mise en œuvre du Plan de Navigation basée sur les Performances (PBN), ainsi que l'examen de la coordination ATM/MET dans le cadre de l'assistance météorologique à la Navigation aérienne figuraient également au menu des points traités au cours des travaux.

En plénière, des présentations de notes de travail portant sur les différents points ont été suivies d'échanges, qui ont abouti à des recommandations et conclusions. Pour un traitement approfondi, les questions touchant les domaines ATM/SAR, CNS et ATM/MET ont fait l'objet de trois ateliers.

Incidents ATS

Une augmentation des événements ATS a été relevée en 2014 comparativement à l'année 2013. De l'analyse de ces événements, il ressort deux grandes familles de causes et facteurs contributifs: les facteurs humains et les défaillances techniques des équipements.



Service de Recherches et Sauvetage (SAR).

Des efforts ont été fournis par les Etats pour la mise en œuvre du SAR. Cependant, des améliorations sont préconisées pour optimiser la conduite des opérations. A cet effet, il est suggéré de réviser régulièrement les procédures de déclenchement des phases d'urgence, en se conformant aux textes nationaux en la matière, plus particulièrement ceux relatifs aux délais. La réunion recommande la signature par les Etats d'une région de recherche et de Sauvetage donnée, d'un protocole d'accord SAR pour l'établissement de communications directes entre le RCC et les RSC de la FIR.

Communication Navigation Surveillance

A ce niveau, il est question d'améliorer la disponibilité des liaisons RSFTA, SMT et ATS/DS, d'encourager la poursuite de l'interopérabilité des systèmes ATM, d'analyser et de trouver les solutions aux plans de vols manquants et d'améliorer les échanges de renseignements météorologiques d'exploitation (OPMET) entre les centres.

Concernant l'état des moyens de

communications SFA et SMA, la réunion recommande de favoriser les échanges du personnel technique entre les centres afin de garantir une meilleure disponibilité des liaisons. Sur l'Interopérabilité des systèmes ATM, il est recommandé d'identifier les possibilités de coopération étroite entre la FIR de Dakar et ses voisins fournisseurs de services de navigation aérienne, en vue de partager les possibilités de couverture VHF.

Assistance Météorologique à la navigation aérienne

Les échanges ont permis de partager les difficultés rencontrées dans la détection du phénomène du cisaillement de vent et la transmission du message SIGMET vers les équipages.

Qualité des données dans la production des cartes aéronautiques

Dans le domaine de la gestion de l'information aéronautique, les présentations ont mis en exergue l'importance de la qualité des données sur l'élaboration des cartes aéronautiques et l'impact négatif des données erronées sur la sécurité des vols.

Système de Management Intégré de l'ASECNA (SMI)

Les participants ont relevé la mise en œuvre avec succès d'un SMI au sein de l'Agence, et se sont félicités de l'obtention d'un certificat ISO 9001 : 2008 en octobre 2014. Cependant, les participants ont été invités à persévérer dans l'effort pour le maintien de cette certification, par la prise en compte des actions correctives et préventives.

Mise en œuvre par Blocs du Système de l'Aviation Civile (ASBU : Aviation Safety Block Upgrade)

Il a été convenu que l'Agence présente un calendrier de mise en œuvre des procédures CCO/CDO sur les aéroports identifiés.

Problèmes émergents de l'aviation civile

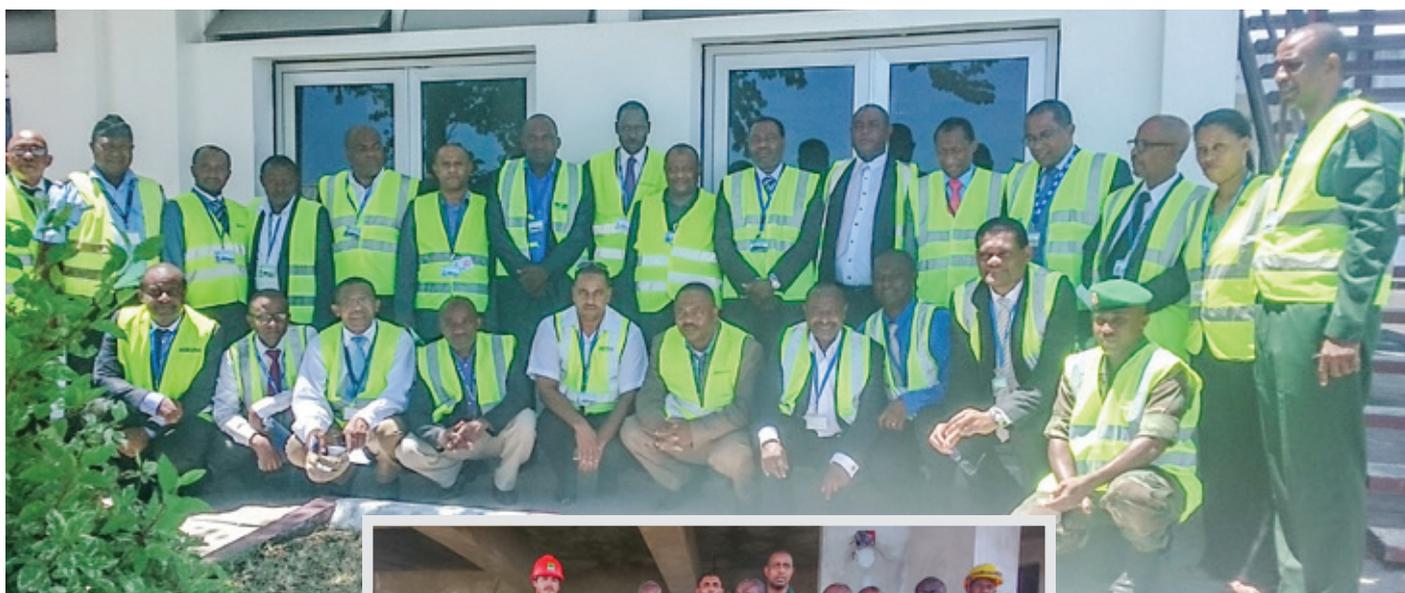
Les discussions ont porté sur la détermination de la capacité ATS des espaces, la création d'un système de gestion de flux et l'impact environnemental du système ATM.

Le Président du Conseil de l'OACI visite les installations de l'ASECNA aux Comores

Le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), vient d'effectuer une visite de 4 jours en Union des Comores. Dr Alumuyiwa B. Alio a mis à profit son séjour pour passer en revue les installations de l'ASECNA à Moroni.

Il a ainsi visité entre autres, la centrale électrique, la salle contrôle RADAR, la caserne SLI, la salle technique, le service météorologique et le chantier de la nouvelle Représentation.

Partout où la délégation s'est rendue, elle a reçu des explications relatives au fonctionnement et aux missions des structures visitées. Le Président du Conseil de l'OACI s'est dit impressionné par les investissements effectués par l'ASECNA aux Comores. Il s'est dit disposé à assister les Comores pour atteindre les objectifs cibles d'Abuja en matière de sécurité.





Un nouveau siège pour la représentation à Bissau

La nouvelle Représentation de l'ASECNA en Guinée Bissau a été inaugurée le 2 juin. La cérémonie a été présidée par son Excellence Monsieur le Premier Ministre de la Guinée Bissau, en présence du Directeur Général de l'ASECNA.

Le nouveau siège comprend un bâtiment principal de type R+2 en forme de L qui couvre une superficie de 2000 m² environ, répartie sur trois (03) niveaux, à savoir, le rez-de-chaussée sur une surface de 850 m², le premier étage qui totalise 850 m² et le deuxième étage bâti sur une surface de 400 m². Ce grand ensemble, conçu pour répondre aux besoins de la Représentation, comprend des bureaux, des locaux, des sanitaires, un parking et des parties annexes composées de la guérite d'entrée et de la clôture, d'un parking couvert extérieur ainsi que des voies et réseaux divers. Conçu dans la philosophie de l'Eco énergie qui guide l'action de l'ASECNA, cet immeuble répond aux exigences de préservation de l'environnement et de faible consommation d'énergie. L'ensemble de ce joyau est intégré dans un grand espace vert occupant plus de 60% des 7200 m² de la parcelle.



Dans son discours au cours de la cérémonie, le Directeur Général a indiqué que la construction de cet édifice rentre dans le cadre des investissements effectués par l'ASECNA en vue de garantir un fonctionnement optimal de ses services en Guinée Bissau. Monsieur Amadou Ousmane GUITTEYE a ensuite énuméré les projets majeurs exécutés par l'ASECNA en Guinée Bissau au cours des dernières années. Il s'agit notamment de :

- La réhabilitation du système de production et de distribution d'énergie pour un montant de près de 3 milliards de FCFA ;

- L'acquisition de véhicules de lutte contre l'incendie pour plus de 500 millions de FCFA ;
- L'acquisition d'aides à la navigation (ILS/DME et CVOR/DME) pour un montant de 1 milliard de FCFA ;
- L'installation d'un radar et de ses groupes électrogènes pour 1 milliard 500 millions de FCFA ;
- Le renouvellement des véhicules de fonction pour plus de 150 millions de FCFA
- Et enfin la construction de cette nouvelle Représentation pour plus de 1 milliard 600 millions de FCFA.



Agrément TSA de l'Aéroport d'Abidjan : L'ASECNA félicitée pour sa contribution

Cet agrément par la TSA (Transportation Security Administration) de l'Aéroport Félix Houphouët Boigny fait suite à un audit mené du 2 au 6 mars. Il permet à cet aéroport d'être un point de départ de vols directs à destination des Etats Unis.

L'obtention de cet agrément est la résultante de l'application de nouvelles mesures de sécurité et de sûreté au niveau de cet aéroport, conformément aux objectifs fixés en matière de transport aérien par le Gouvernement ivoirien.

L'ASECNA, à travers sa Représentation en Côte d'Ivoire, a activement participé à la réalisation de cette performance. C'est pourquoi, elle a été chaleureusement félicitée et remerciée par M. Sinaly Silue, Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile (ANAC) de Côte d'Ivoire «pour le travail abattu et la collaboration pour l'obtention de cet agrément».



Le Contrôle en vol de l'ASECNA

Plus 45 000 heures de vol et plein d'ambitions

Le Contrôle en vol (CEV) ou vérification en vol, comme le définit le document 8071 de l'OACI consiste à examiner en vol les signaux électromagnétiques émis par une installation radioélectrique. En la matière, l'ASECNA dispose d'une expérience longue d'une cinquantaine d'années. Regard sur une activité combien importante pour la régularité et la sécurité de la navigation aérienne.

Le Contrôle en Vol des équipements d'aide à la navigation aérienne et à l'atterrissage consiste à vérifier la conformité des signaux qu'ils émettent par rapport aux normes internationales définies par l'OACI. En jouant un rôle fondamental dans la vérification de l'intégrité et de la fiabilité de ces équipements, il est une des composantes essentielles de la sécurité de la navigation aérienne. Il permet d'éviter aux équipements d'émettre des informations erronées (fausses routes, faux axes d'alignement de piste, fausses pentes de descente, etc.), pouvant



conduire à des catastrophes aériennes. Le Contrôle en vol permet également de valider la pilotabilité en toute sécurité des procédures conventionnelles et RNAV/GNSS.

Procédures de Contrôle en vol appliquées par L'ASECNA

Les procédures de contrôle en vol

appliquées par l'ASECNA sont celles recommandées par l'OACI, dans les documents Annexe10, Annexe14, DOC8071, DOC9906. Ces procédures sont appliquées dans ce qu'elles ont de plus restrictif par l'Agence. Toutefois, l'ASECNA est en mesure d'appliquer toute procédure spécifique à la demande du client, dans la mesure où la sécurité de l'avion et celle de l'équipage ne sont pas mises en cause.

Le contrôle en vol pratiqué par l'ASECNA est de type « Calibration en Vol », c'est-à-dire avec contrôle et réglage total de la station, système de monitoring inclus. Ce qui n'est pas à confondre avec les procédures de type « Inspection en vol » pratiquées par d'autres organismes (contrôle de l'état de la station uniquement).

Il est procédé systématiquement aux réglages des paramètres qui ne sont pas aux normes, ou qui se trouvent trop éloignés des valeurs nominales.

Un briefing avec les techniciens ou les autorités locales est systématiquement effectué avant et après la calibration.



Les documents fournis

Pour chacune des stations ayant fait l'objet d'un contrôle en vol, l'ASECNA délivre 2 types de rapports : un Compte rendu provisoire et un Compte rendu définitif. Le Compte rendu provisoire, bien que « provisoire », est un document officiel délivré dès la fin du vol de contrôle. Il a pour but l'exploitation immédiate des résultats du vol de contrôle par l'autorité aéroportuaire (émission de NOTAM par exemple). Pour sa part, le Compte rendu définitif, qui est fourni ultérieurement, au plus tard un mois après la fin de la mission de contrôle en vol, présente la totalité des mesures effectuées. Il est accompagné de la totalité des courbes.

L'équipage

L'équipage type d'une campagne de contrôle en vol est composé d'un ingénieur Contrôleur en vol, de deux pilotes Commandants de Bord et d'un mécanicien Opérateur des équipements de trajectographie. Le Personnel du CEV très expérimenté et compétent est rompu à la tâche. Très disponible, l'équipage aide les équipes techniques de maintenance au sol à réussir tous les réglages nécessaires des équipements à calibrer. Ce qui est très fortement apprécié par les clients extérieurs de l'Agence qui ont parfois besoin de l'expertise avérée de l'Agence.

Les formations continues et les participations régulières aux grandes rencontres d'échanges concourent au maintien des compétences et à la veille technologique du personnel dans ce



domaine sans cesse en évolution qu'est le Contrôle en Vol.

Le système de calibration

L'avion de l'ASECNA est de type ATR42 immatriculé 6V AFW. Il dispose d'une autonomie de 11 heures de vol. Sa vitesse de croisière est 230 KTS, avec un niveau maximum de 250 (25.000 Ft.). Avec un poids total maximum de 16.700 Kg, le nombre de places est de 46 en version passagers et de 10 en version laboratoire. Cet avion a été choisi pour différentes raisons, notamment, la vitesse basse compatible avec les types de mesures réalisées (120 / 130 Kts), la possibilité d'extension ou d'expérimentation diverses du laboratoire, le coût d'exploitation optimisé et son grand rayon d'action.

Le laboratoire



Le Banc numérique a de nombreuses capacités, comme les calculs en temps réel, l'archivage des données en temps réel, les utilisations multiples, une meilleure qualité des mesures par le traitement numérique qui efface toutes les dérives de l'analogique (bruit, température, etc...). L'avion effectue des contrôles sur les ILS, les VOR ou DVOR, les DME, les PAPI/VASI, les NDB, les radars, les VHF/HF, les procédures conventionnelles et les procédures RNAV/GNSS.

Les performances

La première génération ne permettait que les Calibrations des ILS de Catégorie 1 et 2, principalement à cause de la trajectographie (théodolite manuel). Le système actuellement en service permet de réaliser des Calibrations ILS de Catégorie 3 avec une très grande précision de mesure. Les systèmes à base de centrale à inertie et de radio-théodolite automatique ont été délaissés au profit du DGPS à cause de leur précision et leur mise en œuvre délicate.

La fiabilité

Le Banc est partiellement doublé. Ceci permet de comparer les résultats douteux et d'avoir un secours immédiat, en cas de panne. Le choix des équipements a été fait en fonction des contraintes d'utilisation dans un environnement très difficile.

Le Contrôle

Un générateur étalon installé en permanence dans le Banc permet de lever instantanément toute ambiguïté de mesures. Il est également possible de simuler après le vol toutes les phases de la calibration.

Disponibilité des résultats

Dès la Calibration terminée, les résultats sont disponibles immédiatement dans un rapport provisoire. Une fois l'avion à la base, le rapport définitif en version papier est expédié dans un délai inférieur à un mois vers les différents organismes concernés. Pour certains clients qui en font la demande, les rapports sont envoyés en version électronique dans un très court délai.

Architecture matérielle du Banc

La structure générale se présente comme suit:

- Les antennes et capteurs divers,
- Les récepteurs, émetteurs, transpondeurs et senseurs divers,
- Le système Cœur Carnac constitué de deux calculateurs :
 - ◊ un calculateur de Traitement,
 - ◊ un calculateur d'Acquisition de Données
- Les périphériques

Le logiciel Carnac 30

Le nouveau logiciel dénommé CARNAC 30, élaboré en coordination avec la DGAC française, a été développé suivant la norme DO278 A/4 par SAGEM pour les applications de la calibration.

La trajectographie

La trajectographie utilise le principe de positionnement par GPS différentiel (DGPS), qui donne une précision, en temps réel, au moins de 10 cm x 10 cm x 20 cm. Ce système est basé sur le fonctionnement GPS par tracking de phase entre les fréquences L1 et L2. L'utilisation de ce système nécessite la connaissance des coordonnées géodésiques de certains points WGS 84 spécifiques à la calibration.

Le contrôle en vol à travers l'histoire

1963-1965

Durant cette période l'ASECNA confiait le contrôle en vol de ses équipements à la DGAC Française. L'avion était un DC3 basé à Paris.

1966-1974

Cette période comporte 2 parties:

a) 1966-1971, l'ASECNA utilisait l'avion et le laboratoire de la DGAC Française, mais fournissait l'équipe technique chargée des mesures et de la trajectographie. L'avion était un DC3 basé à Dakar.

b) 1971-1974, l'ASECNA, tout en continuant à utiliser un avion de l'administration française, fournissait le laboratoire et en assurait la maintenance. L'avion était un NORD 262, basé à Dakar, équipé d'un banc de type analogique.

1975-1988

L'ASECNA décide d'assurer par ses propres moyens le Contrôle en Vol de ses équipements. Elle se dote à cet effet d'un avion biréacteur de type CORVETTE, basé à Dakar et qui utilise un banc numérique à partir de 1985.

1989-1995

En 1989, l'ASECNA remplace l'avion de type CORVETTE, par un avion plus performant et plus économique : l'ATR 42. Cet avion, au rayon d'action plus important, permet d'étendre la zone d'activité des Seychelles aux Départements Français Outremer Antilles Guyane.

Dès 1993, l'ASECNA lance une étude pour procéder au remplacement du laboratoire et des moyens de trajectographie. Les travaux de développement commencent vers la fin de cette même année. 1994 et 1995 seront des années consacrées aux développements et aux essais permettant de valider des concepts entièrement nouveaux avec pour objectifs d'accroître la précision et la fiabilité, et d'obtenir des coûts d'exploitation moindres. Les études et les essais sont menés conjointement avec le Service Technique de la Navigation Aérienne de France.

Après 1995

En 1996, l'Agence opte pour le nouveau système de contrôle en vol CARNAC21 de la Société SAGEM DEFENCE. Après plusieurs campagnes de validation entre 1996 et 1997, le nouveau Banc CARNAC21 sera installé dans l'ATR42 en début 1998.

Une des nouveautés technologiques réside en l'utilisation du système DGPS comme moyen de trajectographie. Parallèlement, de nouvelles études sont ouvertes pour permettre :

- l'utilisation du Glonass
- l'implémentation de fonctions complémentaires
- la mise en œuvre d'un terminal d'aide à la maintenance
- une fonction d'analyse de spectre (brouillage) et de mesure précise du champ
- la diminution du délai d'expédition des rapports définitifs, par l'utilisation d'Internet.

Après 10 ans de fonctionnement et pour mieux s'adapter aux évolutions technologiques, le système de contrôle en vol CARNAC21 a été remplacé par le système CARNAC30 en 2008 qui offre l'avantage d'avoir un calculateur plus puissant, multi-tâches, permettant entre autres la calibration simultanée du LOC et du GLIDE, réduisant le temps de calibration de l'ILS de manière significative.

Dans le cas où ces points seraient inexistantes ou peu fiables, l'équipage peut procéder à des relevés préalables avant la calibration.

La combinaison du GPS, du Glonass et du DGPS permet de répondre à toutes les situations et à toutes les précisions requises.

L'utilisation du DGPS a permis d'obtenir une précision permettant les calibrations

ILS Cat III, un gain de temps sur les vols d'environ 20 % par rapport aux anciens systèmes et une capacité de calibration en tout temps, même par météo défavorable

Le laboratoire sol (Station sol)

Doté d'un calculateur fonctionnant de manière identique à ceux embarqués, il permet de mettre à jour les versions

logicielles, de rapatrier les données Bord/Sol via une carte Compact Flash de grande capacité, de rejouer et de préparer les missions, d'éditer les rapports et de sauvegarder les données de mission.

De nombreuses autres fonctionnalités

Fonction RNAV/GNSS

Mise en œuvre depuis le premier semestre 2003, elle a permis de faire les vols de validation des procédures RNAV/GNSS. Elle est en constante évolution pour s'adapter aux nouveaux besoins de l'aviation mondiale en termes de navigation par satellite.

Fonction VHF et analyse de spectre

Dès le début de l'année 2001, un nouveau système est installé dans le banc pour répondre à l'attente des compagnies aériennes en termes de qualité des communications VHF. Il permet une analyse beaucoup plus précise de la réception des signaux VHF. Une fonction d'analyse de spectre permet de détecter la présence d'une éventuelle interférence. Le laboratoire sera très bientôt doté d'une fonction antibrouillage comprenant la détection et la localisation des sources de brouillages.

L'aide à la maintenance

Depuis Avril 2002, un coffret d'aide à la maintenance est disponible et peut être mis en place au niveau de la station à contrôler. Ce coffret permet aux techniciens de maintenance de suivre l'évolution de leurs réglages comme s'ils étaient à bord. Ceci permet une plus grande efficacité dans le dialogue entre l'équipage en vol et les techniciens au sol, et un gain de temps non négligeable

lors des réglages.

Système EGNOS

Dans la continuité des études GNSS, l'ASECNA s'est également positionné sur le projet EGNOS à travers un partenariat avec l'Agence Spatiale Européenne. Cette extension du GNSS a conduit l'Agence à procéder à une expérimentation EGNOS au Sénégal en Février 2003, dans la zone Afrique Centrale (Nigéria, Cameroun, Gabon et Guinée Equatoriale) en Juin 2003 et un vol de Dakar à Mombassa en 2005.

Système ADS-B

L'avion laboratoire de l'ASECNA est doté de la fonction ADS-B permettant de faire des vols à la demande pour les clients. C'est ainsi que l'Agence a effectué pour le compte de la DGAC Française un vol de contrôle ADS-B à Sait Denis la Réunion en 2004.

Dakar, le centre des activités

La Délégation du Contrôle en Vol, dépendant de la Direction de l'Exploitation Technique, est situé sur l'Aéroport de Dakar-Yoff et possède ses propres installations : un hangar abritant l'avion, des locaux techniques et des bureaux.

La Délégation du Contrôle en Vol est organisée en deux fonctions :

- La Fonction Exploitation CEV en charge de l'exploitation technique et opérationnelle des moyens de calibration, ainsi que de la définition et du développement des techniques de mesures.
- La Fonction Maintenance CEV en charge des études et de la maintenance de l'ensemble des

moyens techniques (avion et banc de calibration)

Des moyens autonomes permettent de communiquer avec l'ensemble des organismes clients et de gérer la logistique et les plans de vol.

L'essentiel de la maintenance est réalisé à Dakar. Des moyens informatiques permettent de gérer différents aspects de la maintenance (programme d'entretien de l'avion, gestion des paramètres moteurs, etc...). L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal contrôle les travaux d'entretien réalisés sur l'avion.

Des locaux techniques (laboratoires, ateliers mécaniques) permettent d'effectuer l'entretien sur certains équipements. Pour le laboratoire embarqué, la base dispose des appareils de mesures et autres générateurs étalons, qui permettent une vérification complète à l'issue de chaque mission.

L'activité Contrôle en Vol est certifiée ISO 9001 :2000 depuis Mai 2002. La démarche englobe également la mise aux normes EASA 145 et OPS.

Un large rayon d'actions

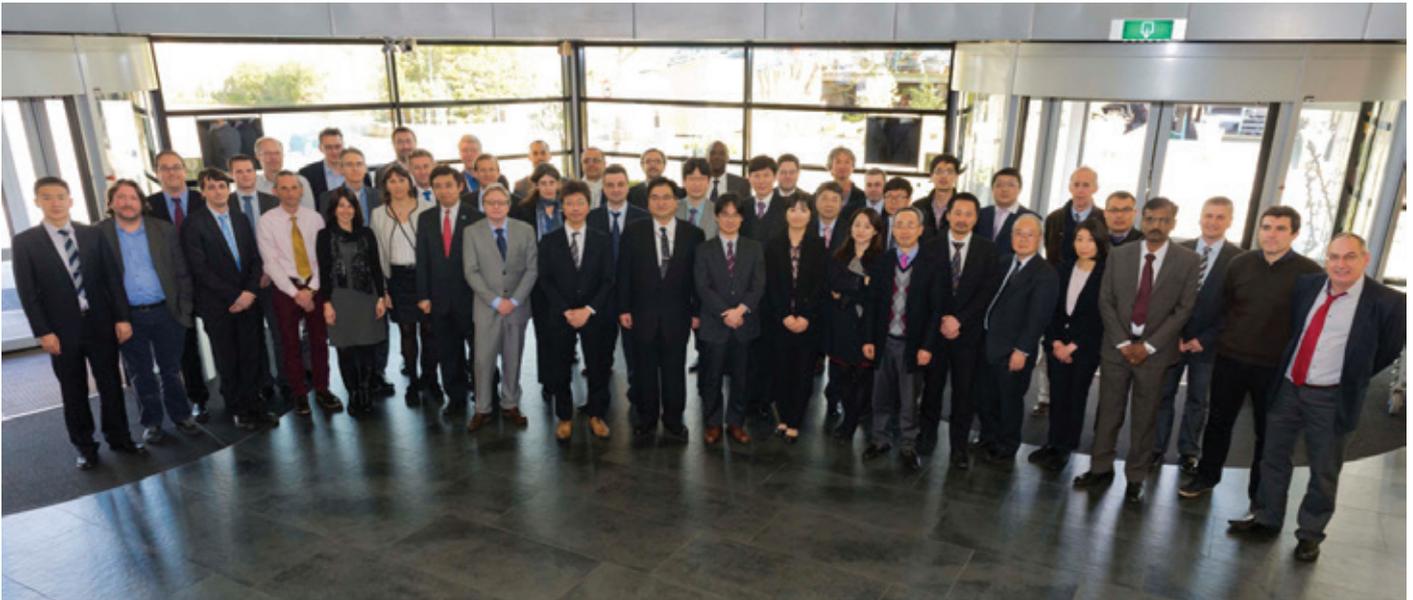
L'ASECNA exerce ses activités de Contrôle en vol sans limite de zones géographiques avec 50 pays déjà sillonnés, notamment, en Afrique Noire, au Maghreb, au Moyen Orient, en Asie, dans l'Océan Indien et aux Caraïbes. Pour ses prestations, les coûts de mise en place ainsi que la programmation des prestations sont optimisés pour permettre aux clients, à qui il est donné la possibilité de signer des contrats personnalisés, de réaliser des économies d'échelle.





SBAS

Adoption d'un nouveau standard commun



Un accord sur un standard commun pour les systèmes SBAS de prochaine génération. Telle est la conclusion de la 28ème réunion du SBAS Interoperability Working Group (IWG) tenue à Noordwijk aux Pays-Bas avec la participation de l'ASECNA.

C'est à l'unanimité que les membres du SBAS IWG ont approuvé le standard de définition du message pour la nouvelle fréquence L5 (SBAS L5 DFMC Interface Control Document) lors de la dernière réunion tenue du 1er au 3 avril 2015 au centre technique ESTEC de l'Agence Spatiale Européenne (ESA) basée aux Pays Bas. Ce standard est le fruit des travaux initiés lors de l'IWG 19 au Japon en 2010, et pilotés par l'ESA et le CNES, pour la partie Européenne, et par la FAA et l'Université de Stanford pour la partie Américaine, avec la contribution des membres de l'IWG. La boucle de revue formelle du document, qui a duré 6 mois, a permis une approbation lors de l'IWG28 par les représentants des systèmes SBAS, dont l'ASECNA.

Le standard SBAS L5 DFMC ICD sera soumis à l'OACI, au RTCA (U.S. Radio Technical Commission for Aeronautics)

et à l'EUROCAE (European Organisation for Civil Aviation Equipment) en vue d'une prise en compte dans le développement respectif des Normes et Pratiques Recommandées (SARPs) et des Spécifications de Performances Opérationnelles Minimales (MOPS) relatives à ces systèmes SBAS DFMC du futur.

Au cours de la réunion IWG 28, les participants ont également fait le point sur l'état d'avancement des différents systèmes SBAS déjà opérationnels - WAAS (USA), C-WAAS (Canada), EGNOS (Europe), MSAS (Japon) et GAGAN (Inde) - ou en cours de développement - Beidou SBAS (Chine), SDCM (Russie), ASECNA et KASS (Corée du Sud) ; ce dernier effectuant son entrée au sein de l'IWG.

Les systèmes SBAS de prochaine génération (DFMC, Dual-Frequency Multi-Constellation) offriront aux utilisateurs des

services aux performances renforcées grâce à une augmentation de l'ensemble des constellations GNSS de base (GPS - US, GALILEO - Europe, GLONASS - Russie, BEIDOU - Chine) et à l'utilisation des deux fréquences L1 et L5, permettant notamment aux récepteurs d'atténuer les effets environnementaux adverses dus à la propagation des signaux GNSS dans l'ionosphère.

Le SBAS Interoperability Working Group (IWG), qui a été fondé pour coordonner et harmoniser le développement international de services SBAS avancés et interopérables, et dont l'ASECNA est membre, est en charge de la standardisation en amont de ces systèmes DFMC de prochaine génération. La FAA abritera la prochaine session de l'IWG à Washington en octobre 2015, en conjonction avec la prochaine réunion du RTCA.

Flight Event : une expérience unique de voler avec EGNOS, le système SBAS européen

Le Contrôle en vol (CEV) ou vérification en vol, comme le définit le document 8071 de l'OACI consiste à examiner en vol les signaux électromagnétiques émis par une installation radioélectrique. En la matière, l'AECNA dispose d'une expérience longue d'une cinquantaine d'années. Regard sur une activité combien importante pour la régularité et la sécurité de la navigation aérienne.



L'EGNOS Flight Event, événement unique de promotion d'EGNOS auprès de la presse et des médias, s'est déroulé les 6-7 mai 2015 à Toulouse. Organisé par la Commission Européenne et l'Agence du GNSS Européen (GSA), cet événement a ainsi offert à la presse et aux médias, une plate-forme d'échanges avec les acteurs clés de la chaîne de valeur EGNOS (pilotes, opérateurs d'aérodromes, fournisseurs de services de navigation aérienne, constructeurs d'avions et d'hélicoptères...) pour discuter de la manière dont EGNOS façonne l'avenir du transport aérien. Il a également permis aux participants de faire des vols avec des approches EGNOS à l'aéroport de Toulouse Blagnac.

Plus d'une trentaine de journalistes venant des quatre coins de l'Europe ont ainsi eu la possibilité d'en apprendre plus sur les approches EGNOS et sur leurs bénéfices. Après quelques présentations, les participants ont pu voir atterrir et visiter un hélicoptère Airbus H175, ainsi qu'un Airbus A350 XWB, premier gros porteur doté de la capacité SBAS en série. Ensuite, les participants ont pu vivre une expérience unique de vol avec EGNOS, à bord d'un ATR42-600 d'essai qui a réalisé une série d'approches et d'atterrissages sur l'aéroport de Blagnac en utilisant le signal EGNOS. Une table ronde a ensuite permis de

discuter d'un point de vue pratique d'EGNOS avec la communauté de l'aviation. Présidée par le Directeur Général de l'ESSP, cette table-ronde a regroupé des intervenants (Air Nostrum, Aéroport d'Exeter, DSNA, Eurocontrol et l'AECNA) représentant l'ensemble de la chaîne de valeur EGNOS en Europe, mais aussi les possibilités futures d'utilisation d'EGNOS en Afrique. Cet événement a ainsi servi de vitrine mettant en valeur le succès d'EGNOS en Europe, mais aussi le rôle clé de l'AECNA pour son déploiement futur en Afrique.





Coordination et coopération Civils/Militaires : une nécessité

Le Comité directeur du Plan AFI, dirigé par notre collègue Halidou Moussa, Délégué du Directeur Général auprès de l'OACI, a organisé à Niamey, du 26 au 28 mai dernier, un séminaire sur la coopération civils/militaires. D'importantes personnalités, parmi lesquelles, M. Raymond Benjamin, Secrétaire Général de l'OACI, et Amadou Ousmane Guitteye, Directeur Général de l'ASECNA, ont pris part aux travaux.



Ce séminaire participe d'une campagne mondiale pour favoriser la coopération civile et militaire, telle que recommandée par le Forum sur la gestion du trafic aérien mondial sur la coopération civile et militaire qui s'est tenu à Montréal, Canada en octobre 2009 et qui a été approuvée par la 37ème Assemblée (octobre 2010) qui a adopté la Résolution A37-15, Annexe 0: Coordination et coopération du trafic aérien civil/militaire.

Les travaux avaient pour objectifs d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien et d'améliorer la coopération

civile/militaire et la coordination. Les travaux ont enregistré la présence de 105 participants venant de 25 pays dont 17 membres de l'ASECNA. Les participants étaient composés de nombreuses parties prenantes, y compris entre autres, les autorités civiles et militaires, les prestataires de services de navigation aérienne, les gestionnaires du trafic aérien, les gestionnaires de l'espace aérien civil/militaire, les compagnies aériennes et usagers de l'air, en général. Ces assises ont été l'occasion de faire l'état des lieux de la coopération civils/militaires, notamment, les normes

internationales, les expériences des États, les pratiques recommandées, les explications des documents d'orientation de l'OACI dans le domaine et les résultats des tables rondes.

Les travaux ont permis de réaliser des activités interactives, théoriques et pratiques pour la mise en œuvre de la coopération civile/militaire, des exercices pratiques, l'optimisation de l'utilisation de l'espace aérien avec des simulations, les initiatives visant à améliorer la coopération civile/militaire, la coordination ainsi que l'interopérabilité.



20^{ème} réunion du Groupe SAT



Une cinquantaine d'experts de haut niveau venue des Amériques, de l'Europe et de l'Afrique se sont réunis à Abidjan, la capitale ivoirienne, du 1er au 5 juin 2015 à l'occasion de la 20^{ème} édition des organismes fournisseurs de services de navigation aérienne des pays situés dans la partie Sud de l'Océan Atlantique, le «Groupe SAT », sous l'égide de l'OACI, de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire et de l'ASECNA.

Cette zone du sud de l'Océan Atlantique réunit les deux premières régions homogènes de courant de trafic identifiées par l'OACI et contrôlées en Amérique latine par les Régions d'information de vol d'Atlantico au Brésil, d'Ezeiza en Argentine, de Montevideo en Uruguay, de Cayenne en Guyane Française et de Trinidad & Tobago.

En Europe, les régions d'information de vol des Iles Canaries en Espagne, et de Lisbonne au Portugal contrôlent la partie Nord de la région SAT, tandis qu'en Afrique, les Régions d'information de vol de Casablanca, Johannesburg, Sal, Luanda, Accra, Roberts, Dakar et bien sûr le centre d'Abidjan gèrent le reste de l'espace.

Cette 20^{ème} réunion du Groupe SAT visait l'objectif de développer des stratégies d'amélioration des performances de la navigation aérienne. Depuis son institution, ce cadre formel de réflexion et de coordination est à la base de nombreuses avancées en matière de fourniture de services de navigation aérienne.

Selon M. François Salambanga, qui représentait le Directeur du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique de

l'Ouest et du Centre, « cette mise en commun des valeurs a permis le déploiement coordonné de moyens de communication et de surveillance, l'optimisation des structures des routes aériennes, améliorant ainsi la sécurité, l'efficacité et la capacité du système de gestion du trafic aérien au-dessus de l'Atlantique Sud. L'interconnexion équilibrée entre les systèmes permettra d'améliorer la coordination du trafic aérien et d'alléger; à n'en pas douter, la charge de travail des contrôleurs».

Pour le renforcement de ces acquis, ont été passées en revue, les questions relatives à la structuration de l'espace, les exigences minimales pour les séparations entre aéronefs, les routes et trajectoires. A cet effet, les recommandations et

conclusions concernent aussi bien les volets CNS qu'ATM. En outre, la réunion a endossé les conclusions des deux premières réunions qui l'ont précédée. Il s'agit :

- de la 5^{ème} réunion du Comité de Gestion du Réseau CAFSAT, qui permet la transmission des messages vocaux de coordination entre contrôleurs de la circulation aérienne, et les échanges de messages de plans de vol et des données de météorologie aéronautique.
- de la 10^{ème} réunion du Groupe de réflexion sur l'interopérabilité entre les systèmes de surveillance et de liaisons de données entre contrôleurs et pilotes.



L'ASECNA au Congrès mondial de l'ATM à Madrid

Une mission conduite par le Directeur Général de l'ASECNA, Monsieur Amadou Ousmane Guitteye, et composée notamment de Messieurs Halidou Moussa et Ibrahim Kassim, respectivement Délégué de l'ASECNA à Montréal et à Paris, a participé au Congrès mondial de l'ATM organisé à Madrid en Espagne du 7 au 13 mars 2015.



Plusieurs conférences sur les nouvelles technologies et une exposition des équipements ATM ont marqué ce congrès. En outre trois panels ont été organisés parmi lesquels celui sur le thème « des choix intelligents pour le développement durable de l'ATM » dont le Directeur Général de l'ASECNA était l'orateur principal.

Ce thème pose la problématique des besoins croissants pour la fourniture des services de l'ATM mondiale harmonisée et qui prend en compte les exigences des clients, les exigences culturelles de différentes parties du monde et les nouvelles technologies de plus en plus disponibles pour améliorer davantage la sécurité. La session a permis de discuter de questions majeures qui interpellent toute la communauté aéronautique sur le futur de l'ATM :

- Pendant combien de temps le modèle actuel de l'ATM peut continuer?
- Comment peut-on concilier ces priorités concurrentes pour fournir une harmonisation mondiale de

l'ATM axée sur la sécurité et la performance?

- Comment pouvons-nous assurer une meilleure coopération régionale et mondiale?
- Quelles sont les expériences, les leçons apprises et les meilleures pratiques recommandées à ce jour sur la coopération régionale?
- Quelle devrait être la stratégie globale pour conduire les changements nécessaires: nouvelles technologies, meilleures réglementations, nouveaux programmes de formation, ...etc.

Au cours de ce débat, M. Amadou Ousmane Guitteye a exposé le modèle de gestion coopérative des espaces aériens de l'ASECNA et sa riche et exaltante expérience de ciel unique. Plusieurs participants ont manifesté leur désir de venir s'inspirer du modèle de l'ASECNA

qu'ils voudraient voir vulgariser à travers le monde.

Réunion des ANSPs de la Région AFI

En marge du congrès, la délégation de l'ASECNA a participé à la réunion des Fournisseurs des services de la navigation aérienne (ANSPs) de la Région AFI qui se tenait à Madrid. Cette réunion fait suite à celle organisée par l'OACI à Montréal, en février 2015.

L'objectif principal visé par ces réunions est d'établir un mécanisme d'examen par les pairs entre les ANSPs (semblable à IOSA pour les compagnies aériennes et APEX pour les aéroports) pour développer les capacités des ANSPs et améliorer par la même occasion la sécurité et la qualité des services de navigation aérienne dans la région AFI.



World ATM Congress 2015

Operated by CANSO in association with ATCA



De quoi s'agit-il ?

L'initiative a pour but d'aider les ANSPs à améliorer, de manière continue, la sécurité et la qualité de la navigation aérienne dans leurs domaines de responsabilité.

Ses activités seront basées sur :

- des audits croisés réalisés par des équipes indépendantes provenant d'autres ANSPs et d'autres organismes du domaine de l'aviation civile;
- le partage d'expériences et de meilleures pratiques ;
- l'assistance mutuelle ;
- la protection des données.

Sur proposition de l'Afrique du Sud, le Directeur Général de l'ASECNA a été unanimement désigné comme Président de la réunion.

Aux termes des discussions, la réunion a convenu de ce qui suit :

- Création d'un groupe de pilotage du Programme (dénommé AASG), pour élaborer un cadre régional et un mécanisme d'examen par les pairs, en utilisant une approche de



gestion de projet.

- Le groupe de pilotage est composé comme suit: ASECNA (Président), ATNS (Vice-président), CANSO (Secrétariat), OACI (membre), Ghana, le Kenya, le Mozambique et le Nigeria (autres membres) et CAFAC (observateur).

Le groupe de pilotage est chargé de préparer une note d'information sur la création d'un mécanisme d'examen par les pairs entre et parmi les ANSPs africains.



Météo : l'ASECNA aux grandes assises continentales



L'ASECNA a participé en février 2015 à Praia (Cap-Vert) à la 16ème Session du Conseil Régional (Afrique) de l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) et à la 3ème Session de la Conférence ministérielle Africaine sur la météorologie

Le Conseil Régional (Afrique) de l'OMM se réunit tous les quatre ans pour examiner les progrès réalisés dans la mise en œuvre des Plans Stratégiques et Opérationnel pour la région et définir les actions futurs à soumettre à l'approbation du Congrès. Pour la participation à cette rencontre, il s'agissait pour l'Agence, de s'informer sur certaines décisions du Conseil en vue de planifier leur mise en œuvre, notamment en ce qui concerne les infrastructures, les procédures d'exploitation, le renforcement des capacités du personnel et le renforcement de partenariat.

D'ores et déjà, on peut citer quelques réalisations faites dans ce cadre par l'ASECNA au profit de ses Etats Membres :

- Certification ISO 9001:2008 de la fourniture des services météorologiques dans 17 Etats membres de l'ASECNA ;
- Processus en cours de mise en œuvre des normes de compétences dans les Etats membres ;
- Processus de Qualification du personnel de météorologie aéronautique dans les Etats membres déjà en cours de mise en œuvre ;
- Elaboration d'un Manuel des utilisateurs pour l'interprétation des images et produits des satellites météorologiques et mise en ligne sur le site Web de l'OMM et d'EUMETSAT pour l'exploitation dans le cadre du renforcement

des compétences en météorologie satellitaire ;

- Dispositions prises pour le renforcement des capacités de l'EAMAC et des CELICA MET;
- Le WIGOS et le SIO en cours de mise en œuvre dans les Etats membres ;
- Le Système de Gestion de base des données climatologiques en cours de mise en œuvre dans les Centres opérationnels ;
- Dispositions prises pour le renforcement de la coopération avec les partenaires.

En outre, l'ASECNA compte mettre en œuvre certains programmes prioritaires de la région afin d'améliorer la qualité des services de météorologie aéronautique rendus à ses usagers.



3^{ème} Session de la Conférence ministérielle Africaine sur la météorologie

La Conférence ministérielle Africaine pour la météorologie, qui se tient tous les deux ans est un mécanisme de haut niveau mis en place en avril 2010 à Nairobi (Kenya). Elle prône un engagement politique pour mobiliser les ressources nécessaires en vue de renforcer les capacités des services météorologiques et hydrologiques nationaux pour leur permettre de remplir pleinement leur rôle dans la fourniture des informations et services

météorologiques contribuant à la sécurité et au développement durable. Il faut noter que l'ASECNA est interpellée sur des questions majeures parmi lesquelles :

- l'instauration d'une coordination efficace entre l'OACI, l'OMM, l'ASECNA, les Services météorologiques et hydrologiques nationaux (SMHN) dans le domaine des prestations de services de météorologie aéronautique ;
- l'organisation des consultations supplémentaires avec les parties prenantes avant la mise en œuvre du Ciel unique relevant du Plan

mondial de navigation aérienne de l'OACI.

- l'extension du Projet de démonstration concernant la prévision des conditions météorologiques extrêmes (SWFDP) en Afrique de l'Ouest (SMHN de Dakar);
- la mise en place d'un Centre climatologique régional (CCR) pour l'Afrique Centrale ;
- le renforcement des capacités pour la mise en œuvre du Programme spatial régional pour l'Afrique



ASECNA/DGAC française

Revue annuelle de la mise en œuvre de l'accord de coopération

La réunion annuelle de revue des actions de l'accord de coopération entre l'ASECNA et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) française s'est déroulée du 09 au 10 avril au siège.

Au cours de cette rencontre, plusieurs thèmes ont été abordés notamment la revue des actions de coopération technique, de formation, les nouvelles actions de coopération technique, la présentation du programme SESAR et une visite du CNRA de Dakar. Pour rappel, les domaines de coopération



entre l'Agence et la DGAC française couvrent le management de la sécurité, la navigation, la gestion de l'espace

aérien, la communication, la surveillance, le design de l'espace aérien, l'AGA, l'AIM et la coordination.

Rencontre ASECNA/ANA de la Guinée Conakry

Une rencontre s'est tenue le 20 mai 2015, entre l'ASECNA et l'Agence de la Navigation Aérienne de la Guinée Conakry dont la délégation était conduite par de M. Amara CAMARA, Directeur Général. Les travaux ont été présidés par Madame Claire Josette Obame-Edou, Directeur de l'Exploitation Technique, entourée de ses principaux collaborateurs.



Les différents sujets abordés ont porté sur la formation, le contrat relatif au contrôle en vol des aides à la navigation aérienne, la maintenance et l'acquisition des pièces de rechange des équipements. En ce qui concerne la formation, l'ANA souhaite voir les Ecoles de l'ASECNA accueillir ses agents dans divers domaines. Sur ce point, l'Agence a montré sa totale disponibilité et une rencontre est prévue avec les Directeurs de ces Ecoles pour discuter

des modalités pratiques de coopération. Tout en se félicitant de l'appui dont elle a bénéficié de l'ASECNA dans le passé, l'ANA a déploré les difficultés croissantes qu'elle rencontrait pour disposer des prestations de l'avion de calibration. A ce niveau, la délégation a été rassurée par l'ASECNA qui a renouvelé sa disponibilité à reprendre la coopération, en tenant compte du programme de l'avion de calibration. En outre, l'ANA a sollicité un

renouvellement du contrat de transfert d'expertise et reçu les assurances de l'ASECNA quant aux possibilités de signature d'une convention bilatérale pour la mise aux normes de cinq aéroports de Guinée.

Au final, les deux parties ont conclu que l'ANA proposera un projet d'accord-cadre de coopération bilatérale, englobant différents domaines d'expertise de l'ASECNA.

De grandes assises sur le développement durable du transport aérien en Afrique

En coopération avec Aviation civile de Madagascar (ACM), l'OACI a organisé une réunion sur le développement durable du transport aérien en Afrique, à Antananarivo (Madagascar), du 25 au 27 mars 2015. La réunion avait pour but de définir et de mettre en œuvre les initiatives nécessaires à l'optimisation du cadre réglementaire afin de créer les conditions d'un meilleur essor du transport aérien en Afrique.

La réunion a regroupé un large éventail d'experts des administrations de l'aviation civile et de l'industrie du transport aérien, d'institutions internationales, de fournisseurs de services de la navigation aérienne ainsi que des universitaires, des avocats et des consultants de l'industrie soit au total près de 297 participants, de 35 Etats et de 15 organisations internationales. De hauts dirigeants de l'aviation civile internationale ont pris part à ces travaux. On a noté ainsi la présence du Président du Conseil de l'OACI, du Directeur exécutif de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), du Directeur Général de l'ASECNA ainsi que des Présidents du Conseil International des Aéroports (ACI), de l'African Airlines Association (AFRAA) et de l'Association internationale de transporteurs aériens francophones (ATAF).

Les conférences programmées dans le cadre de cette réunion ont été animées par de hauts représentants d'Etat, d'organisations internationales, de transporteurs aériens, d'aéroports, d'avionneurs, de transitaires et d'institutions financières. Elles ont porté sur des questions essentielles telles que les synergies entre le transport



aérien et le tourisme, la connectivité et le développement du transport aérien, les mesures réglementaires concernant les passagers, le rôle des accords internationaux dans une libéralisation équilibrée, l'incidence des différentes impositions et des redevances sur le développement du transport aérien, le coût des divergences réglementaires et les pratiques optimales pour améliorer la convergence en matière de réglementation.

Le transport aérien joue un rôle essentiel dans l'économie mondiale et régionale. Pour mettre en exergue cette évidence, il s'est agi durant la 1ère session de la réunion de voir comment les défis à venir, comme les restrictions sur les accords aériens, la détention et le contrôle effectif des compagnies, ou encore le financement des infrastructures, pourront être mieux traités. Comment optimiser les bénéfices du transport aérien et du tourisme à la connectivité globale et du développement économique?

Comment l'efficacité et la productivité des services rendus par les aéroports et la navigation aérienne impactent-ils la rentabilité des compagnies aériennes? Autant de questions essentielles qui ont fait l'objet de discussions et d'échanges d'expériences.

Transport aérien et tourisme: pourquoi et comment tirer profit des synergies possibles?

Le constat est fait que plus de la moitié du milliard de touristes qui parcourent le monde chaque année arrivent à leur destination par voie aérienne. Les réflexions ont porté sur les synergies entre le tourisme et le transport aérien et comment ces synergies peuvent-elles être maximisées dans l'intérêt des voyageurs.

Connectivité et développement du transport aérien

La réunion s'est également intéressée aux meilleures pratiques régionales en matière de connectivité et du transport



aérien . Comment tirer profit des flux de voyageurs, du tourisme? Comment mieux connecter le trafic international jusqu'à destination? Comment les aéroports, les tour-opérateurs intra-régionaux, les Gouvernements locaux et nationaux peuvent-ils améliorer ensemble la connectivité des flux de passagers et du fret? Comment améliorer les connexions intermodales? Comment les technologies actuelles et futures faciliteront les flux de passagers et du fret? Pouvons-nous améliorer la performance globale du transport aérien à travers le concept de chaîne de valeur appliqué à l'élaboration des politiques, la législation et la régulation économique? Autant de préoccupations majeures qui ont fait l'objet d'intenses discussions afin de dégager des solutions globales pour renforcer le secteur du transport aérien en Afrique.

Les réponses réglementaires aux préoccupations des passagers

Les retards, annulations, refus d'embarquement et la plupart des perturbations du transport aérien ont attiré l'attention du public vers les préoccupations et les droits des passagers. A ce niveau, la question fondamentale était de savoir si les règles de sûreté et de protection du consommateur servent correctement les passagers? Face à l'augmentation du trafic aérien, du commerce et du tourisme, quelles actions les Gouvernements et les industriels doivent-ils entreprendre, Comment les principes fondamentaux de l'OACI en matière de protection du consommateur permettront-ils de favoriser la convergence des politiques sur ce sujet?

Les accords internationaux: le socle d'une libéralisation équilibrée

La communauté internationale de l'aviation civile est désormais dotée d'un objectif précis portant sur le développement d'accords internationaux visant la libéralisation de l'accès au marché et de la détention et contrôle effectif des compagnies. Comment tirer les leçons de l'Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (MALIAT)? De quelle manière les approches régionales/plurilatérales peuvent-elles assurer les fondations d'une libéralisation globale?

claire, précise et complète? Les frais de sûreté sont-ils excessifs au regard du service fourni?

Les outils d'amélioration de la réglementation

Quels sont les défis opérationnels, commerciaux et légaux face à la multitude de réglementations en matière de protection du consommateur, de normes techniques de sûreté et de facilitation, et de sécurité? L'approche traditionnelle cloisonnée de la gouvernance de l'industrie est-elle toujours adaptée à un système de transport aérien par nature global? Comment les activités de l'OACI en



Les conséquences des impositions et redevances sur le développement du transport aérien

Les termes prolifération de taxes, redevances, surcharges et frais ont été maintes fois répétés. A-t-on besoin de mieux faire « passer » le message sur les taxes et redevances aux utilisateurs finaux? Quels principes peuvent être mis en place pour s'assurer que l'information fournie aux utilisateurs est

matière de concurrence équilibrée peuvent-elles favoriser l'émergence d'une compréhension plus unifiée de la concurrence dans le transport aérien international?

Toutes ces questions soulevées dans les différentes sessions de la réunion ont donné lieu à de larges discussions qui ont permis aux experts des divers domaines de l'aviation de dégager des pistes de solutions.

Pourquoi l'ASECNA peut être un leader africain en matière de développement durable

Le développement durable est une démarche globale et une approche du développement qui prend en compte simultanément **l'équité sociale, l'efficacité économique et les contraintes environnementales**. Pour ce qui la concerne directement, la prise en compte par l'ASECNA, des impératifs de réduction des coûts dans la chaîne du transport aérien et de protection de l'environnement traduit la vision et les pratiques avant-gardistes de l'Agence en matière de développement durable.

→ Des services facturés au juste coût

Le Doc. 9082 de l'OACI définit la redevance comme « un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installation et de service à l'aviation civile ». Appliquant à la lettre cette définition, l'ASECNA utilise exclusivement les redevances perçues dans le cadre du service public de fourniture de services ATS à la modernisation de ses installations et équipements et à ses charges de fonctionnement.

A l'occasion de la réunion sur le développement durable du transport aérien en Afrique, le Directeur Général a été invité à animer la session 7 consacrée à une réflexion sur l'impact des différentes impositions et redevances sur le développement aérien. Dans son intervention, M. GUITTEYE a présenté une étude réalisée par l'ASECNA sous l'égide de l'OACI sur les différentes taxes et redevances en vigueur dans les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Cette étude met en évidence les conséquences de ces taxes et redevances sur les coûts exorbitants des billets que les passagers sont les



seuls à supporter réellement. D'où le faible taux de remplissage des avions et un manque de diversité notoire de l'offre sur le continent.

Au regard de ce constat, le Directeur Général a émis au titre de propositions :

- L'instauration d'une coopération plus poussée entre aéroports, compagnies aériennes, fournisseurs de services, exploitants d'aéroports et usagers, pour résoudre les difficultés économiques rencontrées;
- Le respect des Normes et Pratiques Recommandées (SARPs);
- Le maintien d'un très haut niveau de qualité de service;
- La transparence dans la structuration des coûts de fonctionnement & investissements;
- L'application d'une méthodologie uniforme de calcul du taux des redevances (meilleure pratique).
- La preuve que l'ASECNA milite en faveur d'une optimisation des coûts afin de créer les conditions du développement économique du continent africain.

→ Contribution à la réduction d'émission de CO2 en Afrique

M. Amadou Ousmane GUITTEYE a rappelé que l'ASECNA s'est fortement engagée dans toutes les stratégies régionales et mondiales visant à réduire les émissions de CO² et les nuisances sonores.

Il a présenté l'approche de l'Agence en la matière qui repose principalement sur la mise en œuvre des trajectoires de vol flexibles et des profils de vol efficaces basés sur le concept de navigation fondée sur les performances (PBN). Ces routes offrent aux usagers des trajectoires qui favorisent l'optimisation du profil des vols en fonction du vent, permettant ainsi de faire des économies substantielles de carburant et de réduire l'émission de CO².

En outre, l'application depuis 2009 par l'ASECNA de la séparation verticale réduite (RVSM) en espace aérien continental, offre aux aéronefs la possibilité de choisir des niveaux de vols optimum.

En ce qui concerne les procédures de vol, l'ASECNA développe et met en œuvre des trajectoires normalisées

POURQUOI L'ASECNA PEUT ÊTRE UN LEADER AFRICAIN EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

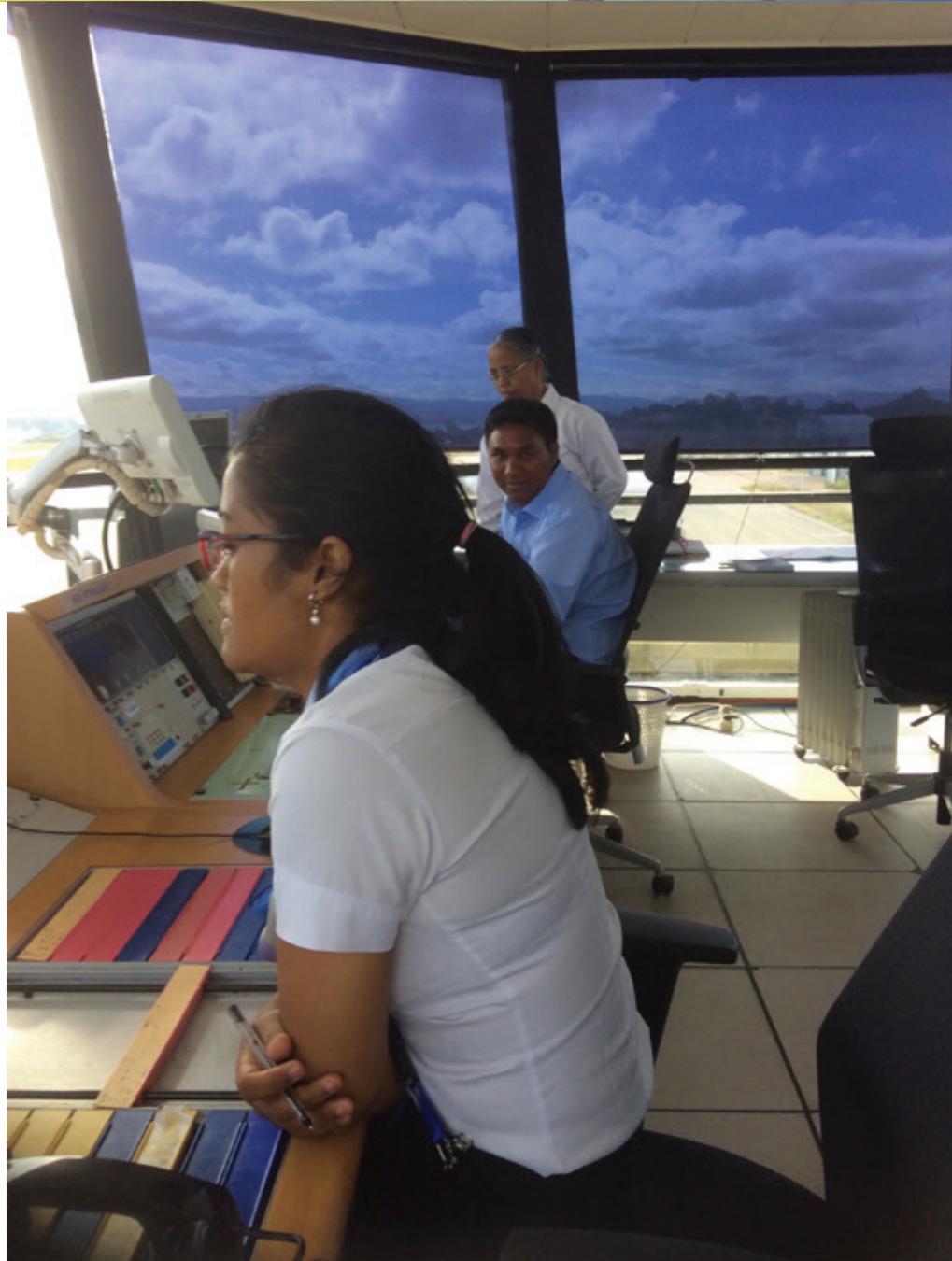
de départ (SIDs) et d'arrivée (STARs) ainsi que les procédures d'approche RNAV (GNSS) basées sur les critères de la PBN sur tous les 32 aéroports principaux de ses pays membres. Outre les avantages liés à la sécurité, la mise en œuvre des SIDs et STARs basées sur la PBN permet d'avoir des trajectoires plus optimales, comparativement à celles basées sur les procédures conventionnelles.

Pour l'approche et l'atterrissage, l'ASECNA expérimente depuis 2013, les opérations dites Continuous Descent Operation (CDO) et Continuous Climb Operation (CCO) qui ont montré de nombreux effets bénéfiques dont la réduction de la consommation de carburant pendant les phases d'arrivée par l'utilisation de l'énergie cinétique de l'avion, la réduction des nuisances sonores et des émissions de CO².

Les résultats obtenus de la mise en œuvre de ces différentes initiatives dans l'espace ASECNA font ressortir des économies nettes pour les compagnies aériennes du fait de la réduction de la consommation de carburant estimée à environ 144 millions de kilogrammes entre 2005 et 2011, notamment en raison du raccourcissement de la longueur des segments, mais aussi de l'optimisation des niveaux de vol et de vitesse. Les avantages en termes de protection de l'environnement se traduisent par une réduction de l'ordre de 455 millions de kg d'émission de CO² au cours de la même période 2005-2011.

→ Des résultats probants en éco-énergie

L'ASECNA s'est également inscrite dans la préservation de l'environnement pour des raisons d'efficacité économique. Ainsi, l'Agence met en œuvre depuis deux ans, une démarche dite de l'efficacité énergétique. Dans ce cadre, l'Agence a signé un accord de partenariat avec l'Institut de la



Francophonie pour le Développement Durable (IFDD). Cette nouvelle approche a permis à l'Agence de réduire sa facture énergétique globale de près de 16% en 2014 par rapport à 2013.

Pour ses projets futurs, l'Agence s'est résolument engagée dans la construction de bâtiments à faible consommation basée sur les standards en vigueur à travers la coopération avec UN-HABITAT. L'utilisation du solaire photovoltaïque et du solaire thermique est devenue une norme à l'ASECNA et la technologie utilisant les puits de

lumière est également en prospection. Il faut enfin noter la prise en compte du volet environnemental dans le Système de Management Intégré (SMI) de l'Agence.

Toutes ces initiatives qui sont, dans une large mesure clairement exprimées dans le Plan d'Orientations Stratégiques en cours d'exécution, font de l'ASECNA une institution à l'avant-garde de la lutte pour l'essor économique du transport aérien en Afrique et pour la préservation de son environnement.

9^{ème} Assemblée Générale de l'UGAACO



Dakar a accueilli du 10 au 12 juin, la 9^{ème} Assemblée générale de l'Union des Gestionnaires d'Aéroport d'Afrique Centrale et de l'Ouest (UGAACO), sur le thème « Aéroports et Qualité de service ». L'Agence était représentée aux travaux par les Délégués aux Activités Aéronautiques Nationales des pays dont l'Agence a la charge de la gestion (Bénin, Burkina, Centrafrique, Gabon, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Mali, Niger et Tchad).

Les sujets traités au cours de cette importante réunion ont porté sur :

- La mise en œuvre du plan prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'Aviation Civile, CAPSCA (cas Ebola)
- Le financement des infrastructures aéroportuaires ;
- Le système de management intégré à l'ASECNA ;
- Le système d'informations des aéroports ;
- Le traitement du Cargo Bag ;
- L'assistance en escale avec l'élaboration d'une charte commune.

L'Assemblée générale a également adopté un certain nombre de résolutions qui, pour l'essentiel, portent sur le rapport d'activités, le bilan du mandat et le programme d'activités présentés par le Secrétaire exécutif. Elle a, en outre, demandé au Secrétaire exécutif de l'UGAACO de poursuivre l'organisation des formations délocalisées de l'ENAC, dans la zone des pays de l'UGAACO. Ce dernier a par ailleurs reçu l'autorisation de négocier des accords de partenariat ou de coopération avec des organisations sous régionales dans le domaine de l'aéronautique.

A l'ouverture des travaux présidés par le Ministre du

Les objectifs stratégiques de l'UGAACO

- ➔ Créer, développer et entretenir la coopération et l'assistance entre les aéroports civils des sous-régions Afrique Centrale et Occidentale ;
- ➔ Adopter des positions et mettre en place des pratiques sur des questions d'intérêt commun pour les aéroports membres,
- ➔ présenter et défendre collectivement ces positions et pratiques, partout et au cours des réunions ACI ;
- ➔ Échanger des informations relatives à l'amélioration de la gestion des aéroports ;
- ➔ Partager avec les aéroports membres des informations et analyses des faits nouveaux survenus sur les aéroports ;
- ➔ Mettre en place un mécanisme pour aider les membres à exploiter des aéroports sûrs, sécuritaires, efficaces, financièrement sains et compatibles avec leur environnement ;
- ➔ Accorder une importance particulière aux problèmes des ressources humaines et encourager ses membres à établir des programmes de gestion quinquennaux ou décennaux de ressources humaines ;
- ➔ Mettre en place des audits contrôles de la mise en œuvre des résolutions prises lors des réunions.



Tourisme et des Transports Aériens du Sénégal, M. Abdoulaye Diouf Sarr, le Directeur Général de l'ASECNA, M. Amadou Ousmane Guitteye, a insisté sur la nécessité d'améliorer « la qualité des services rendus dans nos aéroports » et de rechercher des ressources additionnelles pour supporter les charges de gestion, déplorant au passage les « agressions » dont les aéroports sont victimes.

M. Pape Maël Diop, Directeur Général de l'Agence des

Aéroports du Sénégal (ADS), a été porté à la tête de la présidence de l'UGAACO, en remplacement de M. Awo k. Salifou, Délégué du Directeur Général aux Activités Aéronautiques Nationales du Bénin, en fin de mandat. M. Germain Tchalla a été reconduit au poste de Secrétaire exécutif de l'UGAACO pour un second mandat de deux ans.

La prochaine Assemblée Générale est prévue en juin 2016 à Abidjan, en Côte d'Ivoire.



L'ASECNA fait don de pièces au musée aéronautique de l'OACI



Après avoir inscrit son nom sur la courte liste des récipiendaires du très prestigieux prix Edward Warner en 1971, l'ASECNA expose désormais au musée de l'OACI. En effet, le mardi 23 juin 2015, Monsieur Amadou Ousmane Guitteye, Directeur Général de l'ASECNA, a procédé à la remise officielle de trois anciens équipements du patrimoine de l'ASECNA au Musée aéronautique de l'OACI.

La cérémonie s'est déroulée à l'intérieur du Musée de l'OACI en présence de plusieurs invités de marque dont les Représentants des États africains à l'OACI et les Directeurs des Bureaux de l'OACI.

Dans son discours lors de la cérémonie, Monsieur Guitteye a expliqué à l'auditoire le sens de ce don de pièces au Musée de l'OACI. Il s'agit selon Monsieur Guitteye, de la contribution que l'ASECNA voudrait apporter à la belle œuvre de témoignage du chemin parcouru par l'aviation civile depuis ses débuts jusqu'à nos jours, démontrant ainsi l'évolution technologique et technique vécue durant cette enrichissante histoire de l'aviation civile. Les dons sont constitués de trois

anciens équipements qui ont été utilisés dans les centres d'exploitation de l'ASECNA :

- Un récepteur RCA AR-88 ayant servi aux échanges des messages ATS par Code Morse, entre les années 60 et la fin des années 70, au Bureau Central des Communications (BCT) à la Représentation de Madagascar.
- Un émetteur/récepteur HF de type AN/GRC-9 qui a servi aux communications radio lors des opérations de maintenance sur les sites distants et isolés, entre les années 70 et le milieu des années 80 à la Représentation de Madagascar.
- un lampemètre METRIX LX 109 A (U61) ayant servi aux opérations de maintenance des émetteurs HF, émetteur/récepteur BLU, radiobalises,

VOR, ILS etc... entre les années 70 et 80.

Il convient de rappeler que le Musée aéronautique de l'OACI a été inauguré le 04 décembre 2014 à l'occasion du 70^e anniversaire de la Convention de Relative à l'Aviation Civile Internationale dite Convention de Chicago. L'aviation civile étant un domaine en perpétuelle mutation et marqué par une rapide évolution technique et technologique, le Musée de l'Aéronautique a vocation à permettre de conserver des traces des étapes importantes franchies aux niveaux institutionnel et technique et d'offrir ainsi aux nouvelles générations de professionnels de l'aviation un lieu pour visiter l'histoire de leur métier.



Le Secrétaire Général de l'OACI décoré de la Médaille de l'Aéronautique de l'ASECNA

Monsieur Raimond Benjamin, le Secrétaire Général de l'OACI qui doit terminer son mandat le 31 Juillet 2015, a été décoré de la Médaille de l'ASECNA au siège de l'OACI par Monsieur Amadou Ousmane Guitteye.

En remettant la médaille, Monsieur Guitteye a rappelé les multiples actions qui ont jalonné la fructueuse et efficace coopération entre l'ASECNA et l'OACI particulièrement renforcée sous le mandat de Monsieur Raimond Benjamin.

Ainsi, le Directeur général de l'ASECNA a tenu à saluer l'implication personnelle du Secrétaire Général dans la signature du contrat entre l'ASECNA et le Bureau de la coopération technique de l'OACI (TCB) pour la réalisation d'importants projets d'équipements au profit des Centres opérationnels de l'Agence. Ces projets sont en cours d'exécution et les radars sont progressivement en train d'être installés dans les 11 centres concernés.

Il a également souligné la confiance placée en l'ASECNA par le Secrétaire Général de l'OACI pour apporter son expertise au Sud-Soudan dans la fourniture des services de circulation aérienne au cours des festivités marquant l'accession de ce jeune Etat



à l'indépendance en Juillet 2011. D'autres réalisations communes, notamment la certification de l'EAMAC comme Centre de formation d'excellence de l'OACI ainsi que la création et le lancement à Dakar des activités du Programme de conception de procédures pour l'Afrique (AFI FPP) ont été rappelées par Monsieur Guitteye. C'est pourquoi, a conclu Monsieur Guitteye, la Direction générale a décidé de décerner à Monsieur Raymond Benjamin, la Médaille de l'Aéronautique de l'ASECNA, en guise de reconnaissance de sa contribution au renforcement et au rayonnement international de l'Agence qui demeure un des meilleurs exemples de gestion coopérative des espaces aériens. Par la suite, c'est sous les applaudissements nourris de

l'assistance que Monsieur Guitteye a remis la médaille de l'ASECNA à Monsieur Raymond Benjamin. En réponse, Monsieur Benjamin a dit toute sa fierté de recevoir la Médaille de l'ASECNA et a exprimé toute sa gratitude envers le Directeur Général de l'ASECNA et envers l'Agence pour le leadership africain et la contribution inestimable apportée à la sécurité de la navigation aérienne internationale. Enfin, Il a souhaité à l'ASECNA de poursuivre sur la bonne voie actuelle et il a émis le souhait de voir un jour tous les pays africains adhérer à l'ASECNA. C'est fut un hommage mérité pour un homme qui n'a ménagé aucun effort pour accompagner le développement de l'aviation civile mondiale et particulièrement l'aviation civile africaine.



Transport aérien : à la conquête du ciel africain

Avec 6,2% par an en moyenne pour les dix prochaines années, les prévisions du trafic aérien en Afrique sont plutôt optimistes. Les spécialistes s'attendent à un embouteillage dans le ciel africain, en passe de devenir le futur eldorado des compagnies aériennes. Les opérateurs du continent en sont conscients, mais ils restent démunis face à la concurrence internationale.



Le constat est unanime. Il y a un potentiel de développement important du transport aérien en Afrique. Comme l'explique à l'AFP Sylvain Durantois, spécialiste du trafic au sein du cabinet Boston Consulting Group, «le transport aérien est directement lié à la croissance économique. Or, le produit intérieur brut croît de près de 5% depuis cinq ans en Afrique». Résultat, une classe moyenne grandissante et désireuse de voyager émerge dans plusieurs pays. C'est cette nouvelle clientèle qui devrait bouleverser la donne durant les toutes prochaines années.

La concurrence est rude

Aujourd'hui, le continent ne représente que 3% du trafic mondial. Les liaisons intercontinentales partant d'Afrique (20%) sont l'apanage des grandes compagnies aériennes, comme Air France, l'une des plus anciennes sur le continent. «Notre objectif est de conserver notre leadership des vols vers l'Europe et l'Afrique» explique Frank Legré, directeur Afrique du groupe Air France/KLM. Celui-ci réalise 20% de parts de marché sur le trafic entre

l'Afrique et l'Europe.

A mesure que l'économie africaine s'ouvre au monde, le trafic aérien s'est développé avec l'arrivée sur le marché des compagnies du Golfe. De nombreux voyageurs africains transitent désormais par Dubaï avec des vols d'Emirates pour se rendre dans les pays de l'Est. Quand à Turkish Airlines, elle a fait de l'Afrique une priorité. Pour son PDG, Temel Kotil, «C'est la nouvelle Chine proche de l'Europe».

Les compagnies africaines restent démunies

Dans cette course à la conquête du ciel africain, les opérateurs du continent restent démunis. L'aviation africaine est malheureusement connue pour ses crashes et peu de gens font confiance à ses compagnies qui opèrent souvent avec des appareils âgés et mal entretenus. «la plupart d'entre elles naissent et meurent en l'espace de quatre ans», se désole Abderrahmane Berthé, ancien PDG d'Air Mali.

Parmi les transporteurs africains qui gardent difficilement le cap, on peut citer notamment South African Airways,

Ethiopian Airlines, Royal air Maroc, Kenya Airways et Egyptair. Mais les passagers leur préfèrent souvent les concurrents européens. «Ne nous y trompons pas », avertit Djibril Traoré, bon connaisseur du secteur aérien sur le continent, «si les compagnies européennes sont souvent préférées aux transporteurs africains, c'est parce qu'en matière de qualité de service, elles sont bien meilleures. Dès qu'un passager a un problème quand il voyage avec une compagnie africaine, il n'y a plus personne pour lui répondre», regrette-t-il.

Une liste noire très décriée sur le continent.

Parmi les 200 opérateurs aériens africains recensés en 2013, plusieurs ont été jugés trop dangereux pour voler dans l'espace européen. 17 pays du continent ne peuvent accéder au ciel du vieux continent. La république démocratique du Congo est placée en tête avec une trentaine de transporteurs aériens indésirables.

Source : <http://geopolis.francetvinfo.fr/>
par Martin Mateso

Nous sommes
certifiés

