

**CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Montréal, 19 – 28 juin 2000

**Point 2 de
l'ordre du jour: Questions organisationnelles**

**Point 5 de
l'ordre du jour: Politique de l'OACI**

**Point 5.2 de
l'ordre du jour: Éléments à examiner en ce qui concerne la politique de l'OACI**

PRIVATISATION DES SERVICES D'AÉROPORT ET DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

On trouvera dans la présente note un résumé d'une étude sur la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne. La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 2.1.

1. Contexte

1.1 On trouvera à l'Appendice A le résumé d'une étude sur la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne, préparée par un consultant en coopération étroite avec le Secrétariat de l'OACI. L'étude:

- précise les concepts et significations de différents termes utilisés à propos de la privatisation;

- analyse l'évolution de la situation dans différentes parties du monde, sur le plan de la propriété et de la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne, y compris la réglementation des prix et l'utilisation des fonds résultant d'une participation privée ou d'une privatisation;
- décrit différentes formes de participation privée et de privatisation, ainsi que les options dont disposent les États;
- analyse les grandes questions qui doivent être prises en considération lors de la préparation d'un changement de propriété et de gestion;
- appelle l'attention sur les responsabilités incombant aux États, conformément aux principes figurant dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), ainsi que dans d'autres documents de politique de l'OACI concernant l'organisation ou la propriété des aéroports ou services de navigation aérienne en cause.

1.2 L'étude insiste sur les responsabilités des États en matière de réglementation, sur les plans de la sécurité, de la sûreté et, compte tenu du caractère monopolistique des aéroports et des services de navigation aérienne, sur les aspects économiques (particulièrement sur le plan de l'équité dans l'établissement des redevances). Dans ce contexte, l'étude propose un renforcement des dispositions réglementaires ainsi que des organes de réglementation dans les États où l'on envisage l'autonomie ou la privatisation des fournisseurs de services.

1.3 Certaines des constatations et conclusions de l'étude ont été reprises dans différentes notes de travail préparées par le Secrétariat en vue de la présente Conférence, notamment à propos du renforcement des prescriptions des *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5)¹.

1.4 Le projet consiste à prendre en compte les observations formulées par la Conférence pour rédiger une version étoffée de l'étude, avec des détails et des études de cas supplémentaires, sous forme d'une circulaire de l'OACI qui serait publiée vers la fin de l'an 2000. Les constatations et conclusions donnent à penser qu'il faudrait également revoir et développer le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3).

2. Suite proposée

2.1 La Conférence est invitée à prendre note du présent document, de l'étude qui y est jointe et de la méthode employée pour diffuser les éléments indicatifs pertinents, ainsi qu'à formuler ses commentaires sur ces points.

¹ Dans la note ANSCConf-WP/4, le Secrétariat propose de remplacer le titre actuel du document par *Politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

APPENDICE A

**ÉTUDE SUR LA PRIVATISATION
DES SERVICES D'AÉROPORT
ET DE NAVIGATION AÉRIENNE**

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
1. Introduction	1
2. Définitions	1
3. Évolution des modalités de propriété et de gestion	2
4. Responsabilités des États	6
5. Principes directeurs de l'OACI	8
6. Options de propriété et de gestion	9
7. Préparation d'un changement dans la structure de propriété et de gestion	9
8. Sélection de l'exploitant privé et documents contractuels	12
9. Conclusions	13
Appendice — Glossaire	14

ÉTUDE SUR LES PRIVATISATION DES AÉROPORTS ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

1. Introduction

1.1 La structure de propriété et de gestion des aéroports a commencé à évoluer vers la fin des années 60. Au début, la participation massive des gouvernements a été réduite grâce à l'institution d'autorités autonomes qui demeuraient la propriété des gouvernements. Cependant, au cours de ces dernières années, la participation privée et la privatisation ont pris un nouvel élan, particulièrement en Amérique latine, en Asie et en Europe. Dans le cas des services de navigation aérienne, les changements de propriété et de gestion ont été limités. À l'heure actuelle, dans la plupart des pays, les services continuent d'être assurés directement par le gouvernement. Dans un nombre limité d'États où des changements dans l'architecture de gestion ont été apportés, des organismes autonomes ont été créés; dans la plupart des cas, ces organismes appartiennent à l'État, sauf dans un pays (Canada).

1.2 À l'heure actuelle, les aéroports et services de navigation aérienne des différents États sont exploités selon différents modèles d'organisation. Compte tenu des circonstances variables qui entrent en ligne de compte, l'OACI ne recommande aucun format organisationnel particulier, mais elle fournit plutôt aux États des indications en décrivant les aspects pertinents de chaque format. Compte de tenu de l'expérience acquise à l'échelle mondiale, l'OACI recommande cependant que les gouvernements envisagent d'explorer la possibilité d'instituer des organismes autonomes pour exploiter leurs aéroports et services de navigation aérienne, lorsque cette solution est la meilleure pour les fournisseurs et les usagers (*Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082/5, paragraphes 6 et 27).

1.3 La présente étude a pour objet d'analyser les éléments nouveaux intervenus dans différentes parties du monde sur le plan de la propriété et de la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne, de préciser les concepts et significations de différents termes utilisés dans ce contexte et de décrire différentes formes de participation privée et de privatisation, ainsi que les options dont les États disposent. L'étude analyse également les grandes questions qu'il convient d'aborder lorsqu'on envisage un changement de propriété et de gestion. Comme les aéroports et les services de navigation aérienne sont monopolistiques par nature et que la sécurité et la sûreté sont des préoccupations déterminantes, l'étude appelle l'attention des États sur d'importantes dispositions de la Convention de Chicago et d'autres documents de politique et d'orientation de l'OACI, ainsi que sur la nécessité de prévoir des structures d'encadrement. Finalement, elle propose de renforcer les dispositions réglementaires ainsi que les pouvoirs des organismes de réglementation dans les États où l'autonomie ou la privatisation des fournisseurs de services est envisagée.

2. Définitions

2.1 Dans le contexte des changements apportés aux régimes de propriété et de gestion des aéroports et des services de navigation aérienne dans le monde, un certain nombre de termes sont actuellement utilisés, avec des significations différentes selon le contexte. Il est donc nécessaire de définir les principaux termes utilisés pour écarter toute ambiguïté.

2.2 **Privatisation** est le mot le plus commun actuellement utilisé à propos des changements intervenant dans la propriété et la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne. Le mot

privatisation est souvent interprété au sens large, comme désignant toute tendance visant à réduire la propriété et la gestion par les gouvernements. Au sens strict, la privatisation désigne soit la propriété entière, soit la propriété majoritaire des installations et services. Par suite, les contrats de gestion, les baux et les participations minoritaires au capital social des aéroports et des services de navigation aérienne ne devraient pas être interprétés comme constituant une privatisation, mais seulement comme une participation privée, le gouvernement continuant d'être propriétaire.

2.3 **Participation privée.** Cette expression est couramment utilisée à propos des changements intervenus dans les régimes de propriété et de gestion. La signification normale de cette expression est que le secteur privé joue un rôle dans la propriété ou la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne, mais que le gouvernement conserve une participation majoritaire. La gestion d'une concession commerciale dans un aéroport par un organisme privé ne devrait pas être considérée comme une participation privée.

2.4 **Autonomie.** L'expression désigne les pouvoirs des gestionnaires des aéroports et des services de navigation aérienne en ce qui concerne l'utilisation des revenus produits par l'exploitation de différents services, quand leurs décisions de gestion sont prises sans consultation ni intervention de l'administration nationale. Elle ne désigne pas une structure organisationnelle spécifique. Cependant, dans le contexte des aéroports et des services de navigation aérienne, le mot autonomie est utilisé à propos des installations et services appartenant au gouvernement.

2.5 **Constitution en société.** Il s'agit ici d'un organe juridique extérieur à l'administration nationale, constitué pour la gestion des aéroports ou des services de navigation aérienne, soit dans le cadre d'une loi spéciale, soit en vertu du droit général existant, comme le droit des sociétés. Normalement, le gouvernement conserve la propriété de la société. Cependant, la participation du secteur privé à un organisme constitué en société est possible en vertu des dispositions de la loi applicable à sa création et à la politique de l'administration nationale.

2.6 **Commercialisation.** Le mot s'applique à un mode de gestion des installations et services dans lequel sont appliqués les principes de gestion d'une entreprise privée, en mettant l'accent sur le développement des activités commerciales. Il désigne généralement un changement apporté dans le cadre de gestion des installations et services, sans participation du secteur privé. La commercialisation ne désigne ni la participation privée ni la privatisation. Alors que le premier de ces termes s'applique à un modèle de gestion, le second désigne les changements apportés dans le régime de propriété ou de contrôle de la gestion. La commercialisation est souvent considérée comme une alternative à la participation privée et à la privatisation.

2.7 Un glossaire des termes utilisés à propos de la participation privée et de la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne figure dans l'**Appendice**.

3. **Évolution des modalités de propriété et de gestion**

3.1 **Croissance rapide du transport aérien.** L'état de l'industrie aéronautique après la Seconde Guerre mondiale et sa croissance ultérieure ressortent du fait que, dans le monde entier, en 1945, seulement neuf millions de passagers avaient emprunté des services réguliers, alors qu'en 1998 ils étaient près de 1,5 milliard, soit une augmentation de 166 fois. Au départ, les besoins en infrastructures aéroportuaires étaient minimes, de même que le niveau des investissements en cause. Les aéroports appartenaient aux administrations nationales ou à des organismes locaux qui en avaient la propriété et en

assuraient l'exploitation. On les considérait généralement comme des services publics présentant également une importance stratégique.

3.2 **Autorités autonomes.** L'apparition des avions à réaction à la fin des années 50 a entraîné une véritable révolution de l'industrie aéronautique, ainsi qu'une augmentation de la demande de services aériens. Il en a résulté une importante expansion des aéroports et des services de navigation aérienne, expansion qu'un grand nombre d'États ont financée avec des difficultés considérables, en raison de contraintes budgétaires. Alors que l'infrastructure aéronautique continuait à se développer de plus en plus rapidement, les changements apportés aux aspects intéressant la gestion se sont manifestés beaucoup plus lentement. British Airports Authority, une société appartenant entièrement à l'administration nationale, créée en 1966, fut la première grande société publique de gestion des aéroports. L'objectif poursuivi par l'administration du Royaume-Uni avec l'établissement de cette société était d'améliorer l'autonomie sur le plan de la gestion et des finances, ainsi que d'ouvrir un accès au marché des capitaux sans renoncer à la propriété des installations et services (par la suite, la BAA a été privatisée en 1987, sous le nom de BAA plc). Le nombre des aéroports gérés par des organes autonomes a augmenté graduellement. L'autonomie financière et opérationnelle a donné aux fournisseurs de services de nouveaux pouvoirs et a introduit les méthodes du secteur privé dans la gestion des aéroports, ce qui a entraîné une amélioration générale de la qualité des services fournis. L'autonomie a contribué à recycler les différentes redevances aéronautiques, ainsi qu'à réduire les financements à la charge des administrations nationales. De plus, elle a contribué à créer une distinction claire entre l'organe de réglementation et l'organe de prestation des services. Cependant, pour différentes raisons (politique économique nationale, volume de trafic limité, considérations de service public, etc.), un grand nombre d'aéroports sont encore gérés directement par les administrations nationales.

3.3 **Évolution mondiale de la participation privée et de la privatisation.** Récemment, la tendance à la libéralisation de la propriété et de la gestion des aéroports et, dans une moindre mesure, des services de navigation aérienne moyennant une participation du secteur privé s'est encore accentuée. Cette tendance fait partie d'un processus général de mondialisation et de libéralisation des économies du monde, dans le cadre d'une tendance à la privatisation des industries et services à vocation commerciale qui étaient autrefois gérés par les États ou par des organismes publics.

3.4 **Raison d'être de la participation privée et de la privatisation.** Les problèmes financiers auxquels font face de nombreux États sur le plan des aménagements aéroportuaires ont fait ressortir que la privatisation pouvait être une source de revenus permettant d'éponger ou de réduire les déficits budgétaires, donnant ainsi une nouvelle importance à la participation privée et à la privatisation. De plus, le monde des affaires et des finances a généralement compris qu'un aéroport pouvait être un bon investissement, ce qui a conduit à l'émergence progressive d'une industrie mondiale de gestion des aéroports qui contribue à accélérer la participation privée et la privatisation dans la prestation des services aéroportuaires.

3.5 **Mouvement graduel vers la participation privée et la privatisation.** Dans la plupart des États, la participation privée et la privatisation des services aéroportuaires se sont déroulées progressivement, sans passer directement d'un régime de propriété publique à la participation privée ou à la privatisation. Par exemple, au Royaume-Uni, de grands aéroports ont été initialement transférés à une société publique; plusieurs années plus tard, ils ont été transférés à une société d'État; par la suite, les actions de cette société ont été vendues au secteur privé. Dans d'autres pays d'Europe, les aéroports ont d'abord été transférés à des sociétés indépendantes appartenant à l'État, puis la vente des actions s'est effectuée graduellement. En Nouvelle-Zélande, les aéroports ont d'abord été transférés à des sociétés individuelles; quelques années plus tard, une partie importante des actions a été vendue à des organismes

privés. La Chine, la Malaisie et l’Afrique du Sud suivent le modèle européen et les cessions d’actions se font graduellement. En Australie, les grands aéroports ont d’abord été transférés à une société appartenant au gouvernement (Federal Airports Corporation); au bout de quelques années, les aéroports gérés par la Federal Airports Corporation ont été offerts en location-bail. En Amérique latine, la participation privée succède souvent directement aux structures propriétés de l’État, principalement par le moyen de baux d’exploitation.

3.6 **Modalités de la participation privée.** La participation privée dans la prestation des services aéroportuaires a pris essentiellement trois formes: contrat de gestion, bail (parfois appelé concession) et transfert de participation minoritaire. Le **contrat de gestion** n’est pas une formule couramment utilisée de participation privée.

3.7 **Baux d’exploitation.** Les baux d’exploitation ou les concessions sont fréquents en Amérique latine, en Australie, au Canada et dans l’ouest de l’Afrique. Les conditions de paiement des baux ou des concessions sont extrêmement diverses. Dans certains cas, il n’y a qu’un seul paiement initial, alors que dans d’autres, un versement initial et des versements annuels, ou encore seulement des versements annuels, sont effectués. Dans presque tous les cas, le preneur à bail est responsable de l’agrandissement et du développement des aéroports. Alors que dans certains cas le détail des travaux de développement à entreprendre est donné dans le contrat, dans d’autres ces travaux sont décidés en fonction de la croissance du trafic. La durée des baux varie aussi considérablement. En Australie, les baux ont une durée de 50 ans, avec une option de renouvellement pour 49 ans. Dans les pays d’Amérique latine, la durée des baux varie de 12 ans au Chili à 50 ans au Mexique.

3.8 **Transfert des intérêts minoritaires.** La participation privée par le biais d’un transfert des intérêts minoritaires peut se faire soit par la vente d’actions à un partenaire stratégique, soit en lançant les actions sur le marché boursier. On retrouve ce modèle de participation privée minoritaire à l’aéroport Kansai, au Japon, ainsi que dans des aéroports d’Afrique du Sud et de divers pays européens. La Malaisie a décidé de vendre sur le marché 28 % de ses avoirs dans Malaysia Airports Holdings, par versements échelonnés. La Chine a mis partiellement en vente ses avoirs de l’aéroport de Beijing.

3.9 **Aéroports privatisés.** À l’exception de certains aéroports qui appartiennent depuis longtemps à des organismes privés, les aéroports entièrement privatisés ou dans lesquels la participation privée est majoritaire sont limités. Il s’agit principalement de sept aéroports administrés par BAA plc et de certains autres aéroports situés au Royaume-Uni qui appartiennent entièrement au secteur privé. Pour les aéroports d’Auckland et de Wellington, en Nouvelle-Zélande, le secteur privé est majoritaire. Un nouvel aéroport international récemment construit à Macao (aujourd’hui région administrative spéciale de la Chine) appartient majoritairement à des actionnaires du secteur privé. Au Canada, de petits aéroports ont été vendus à des collectivités locales. En Allemagne, il est envisagé de faire appel au secteur privé pour l’un des aéroports de Berlin. L’aéroport de Zurich, en Suisse, devrait être prochainement entièrement privatisé.

3.10 **Contrôle des redevances.** Dans presque tous les États qui ont adopté un modèle de participation privée ou de privatisation pour la prestation des services aéroportuaires, des autorités chargées de la réglementation ont été mises en place pour veiller à ce que les situations de monopole n’entraînent pas d’abus, particulièrement dans le cas des redevances aéronautiques. Par exemple, au Royaume-Uni, les redevances aéronautiques sont contrôlées par la Civil Aviation Authority en appliquant un indice des prix à la consommation, moins un facteur X (c’est-à-dire que les redevances plafonnent sur une base annuelle en fonction d’un pourcentage, X, inférieur à l’inflation générale). Le facteur X est

corrigé tous les cinq ans en prenant notamment en ligne de compte les grands projets d'investissement, quand l'autorité de l'aviation civile doit faire approuver la tarification par la Monopolies and Mergers Commission. Pour l'aéroport de Manchester, le critère de plafonnement est la redevance moyenne par passager.

3.11 D'autres formules semblables ont été adoptées ailleurs en Europe, avec quelques paramètres supplémentaires, notamment la croissance du trafic. C'est ainsi que l'aéroport de Vienne utilise un «panier» tarifaire dans lequel les paramètres directeurs sont l'inflation et le trafic. Au Portugal, le «panier» tarifaire comprend les coûts aéroportuaires, la croissance du trafic, l'inflation pour les deux premières années suivant la participation privée, puis trois années en fonction de l'indice des prix à la consommation, moins X (actuellement 2 %); le comité de contrôle a publié des lignes directrices concernant l'évaluation de X. En Australie, il a été décidé de réduire les redevances aéronautiques en termes réels sur une période de cinq ans, en les faisant plafonner avec l'indice des prix à la consommation moins X. En Colombie, un système d'indexation a été mis en place et tient compte d'un certain nombre de paramètres. En revanche, au Canada, aucun mécanisme bien défini n'a été établi et la question est laissée aux exploitants aéroportuaires et aux compagnies aériennes, par le biais de consultations.

3.12 La réglementation concernant les locations et autres redevances, y compris les redevances de services d'escale, est généralement peut étoffée ou inexistante.

3.13 Aucune des formules de contrôle des prix n'est parfaite, mais toutes ont actuellement pour objectif une réduction en termes réels des redevances aéronautiques. Pour que le système puisse fonctionner efficacement, il est nécessaire que le niveau de base des redevances soit établi correctement d'après des données de coûts exhaustives et transparentes. De plus, une révision générale des redevances devrait avoir lieu au bout de quelques années en tenant compte à la fois du coût de la prestation des services et de la nécessité d'offrir une rémunération raisonnable des investissements.

3.14 **Utilisation des fonds perçus.** Dans plusieurs États, particulièrement dans les pays développés comme le Royaume-Uni, d'autres États européens, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, les fonds produits par la participation privée et la privatisation de la prestation des services aéroportuaires ont été portés au crédit du trésor public sans qu'aucun engagement ne soit pris pour qu'on les utilise au profit de l'industrie aéronautique. Au Canada, les fonds résultant de la privatisation des services de navigation aérienne ont également été portés au crédit du trésor public, mais une partie importante des locations de services au sol des aéroports internationaux et des autres grands aéroports a été réservée pour développer de petits aéroports. Dans les États en développement, il arrive souvent que les aéroports ne soient pas financièrement viables, mais qu'ils doivent demeurer en service pour des raisons économiques, sociales et politiques. De nombreuses administrations ont indiqué qu'elles avaient l'intention d'utiliser les rentrées d'argent provenant de la participation privée pour le développement et l'exploitation des aéroports les plus faibles financièrement. Par exemple, l'Inde a annoncé que les recettes provenant de la location des grands aéroports ne seraient pas versées au trésor public, mais à l'Airports Authority of India pour qu'elle finance le développement d'aéroports plus petits dans tout le pays. De même, en Côte d'Ivoire, les fonds provenant de la privatisation de l'aéroport ayant le plus de trafic, Abidjan, sont utilisés pour développer d'autres aéroports. La Thaïlande a proposé d'utiliser les fonds obtenus par la privatisation des aéroports pour construire un nouvel aéroport à Bangkok.

3.15 **Services de navigation aérienne.** Par leurs caractéristiques fondamentales, les services de navigation aérienne diffèrent des opérations aéroportuaires à deux égards. Tout d'abord, à la différence des aéroports, les installations et services de navigation aérienne fournies par un État s'étendent généralement sur la totalité du territoire de l'État en cause et même parfois au-delà; ils dépendent

également fréquemment d'installations et de services fournis dans d'autres États. Deuxièmement, dans la plupart des États, la totalité ou la majorité des services de navigation aérienne ne sont pas fournis par un seul organisme. Plusieurs organismes peuvent participer à ces activités, quoique les grands fournisseurs de services soient rares. De plus, les services de navigation aérienne paraissent intéresser davantage la sécurité de l'exploitation aérienne; ils ont aussi des incidences pour la défense nationale ou les relations extérieures; ces services sont perçus comme étant étroitement liés à la souveraineté de l'État. C'est pourquoi la plupart des administrations nationales préfèrent continuer à contrôler ces services. Seul le Canada a privatisé ses services de navigation aérienne dans le cadre d'un trust sans but lucratif.

3.16 **Coopération internationale pour la prestation des services de navigation aérienne.**

Comme les services de navigation aérienne présentent un potentiel considérable pour la coopération internationale, des organismes internationaux ont été créés par les États de certaines régions pour exploiter les services de navigation aérienne, particulièrement les installations et services de route. À titre d'exemple, on peut citer des organismes comme l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) en Afrique, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación (COCESNA) en Amérique centrale et EUROCONTROL en Europe.

3.17 En ce qui concerne la réglementation économique des services de navigation aérienne, la seule société privée, NA CANADA, est un organisme sans but lucratif, contrôlé par les compagnies aériennes clientes qui disposent d'un siège au conseil d'administration. Dans d'autres États, l'administration publique conserve le contrôle des redevances de services de navigation aérienne et autres.

4. **Responsabilités des États**

4.1 Pour assurer le développement de services de transport aérien sûrs, efficaces et économiques, les responsabilités des États revêtent une importance primordiale. Dans cet esprit, la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) impose un certain nombre d'obligations aux États contractants.

4.2 **Responsabilité du développement des aéroports et des services de navigation aérienne.** Dans le contexte de la participation privée et de la privatisation de la prestation des services d'aéroport et de navigation aérienne, la disposition la plus importante de la Convention de Chicago est l'article 28 qui impose à tout État contractant la responsabilité de fournir des services d'aéroport et de navigation aérienne sur son territoire, conformément aux normes et pratiques recommandées ou promulguées de temps à autre en application de la Convention. Ainsi, la propriété et la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne peut être déléguée au secteur privé, mais la responsabilité générale de la prestation des services en conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'OACI continue d'incomber aux États.

4.3 **Absence de discrimination.** L'absence de discrimination entre États contractants est un des principes fondamentaux de la Convention de Chicago et elle constitue l'un des objectifs de l'Organisation de l'aviation civile internationale [article 44 g)]. De plus, l'article 11 de la Convention dispose que la législation et la réglementation d'un État contractant en ce qui concerne l'admission ou le départ de son territoire d'un aéronef exécutant des mouvements de navigation aérienne internationale, ou l'exploitation et la navigation d'un tel aéronef alors qu'il se trouve dans son territoire, doivent être appliquées aux aéronefs de tous les États contractants, sans distinction de nationalité.

4.4 **Principes de tarification.** L'article 15 de la Convention définit la politique de base en ce qui concerne les redevances d'aéroport (et de services de navigation aérienne) en renforçant le principe de la liberté d'accès et de la non-discrimination dans l'utilisation des installations et services. L'article dispose que tout aéroport d'un État contractant ouvert à ses aéronefs doit l'être également dans des conditions uniformes pour les aéronefs de tous les autres États contractants.

4.5 Le même article stipule également que les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires. De plus, aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord..

4.6 **Normes et pratiques recommandées.** En vertu de l'article 37, chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans tous les domaines pour lesquels une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

4.7 **Communication de renseignements.** Une autre obligation importante des États en vertu de la Convention de Chicago consiste à communiquer des données financières et des données de trafic. À cet égard, l'article 67 de la Convention stipule que chaque État contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leurs prix de revient et des états financiers indiquant notamment le montant et la source de tous leurs revenus.

4.8 **Caractère obligatoire des dispositions de la Convention de Chicago.** Les dispositions de la Convention de Chicago obligent tous les États signataires et aucun État ne peut décider de ne pas appliquer les principes qu'elle énonce. La Convention de Chicago n'empêche cependant pas les États contractants de déléguer certaines des fonctions dont ils ont la responsabilité en vertu des dispositions de la Convention à des organismes privés, mais la responsabilité d'assurer que toutes les dispositions de la Convention et de ses Annexes contenant des normes et pratiques recommandées (sauf lorsque des différences ont été notifiées) sont intégralement observées, incombe aux États.

4.9 **Autres traités et accords internationaux.** En plus de la Convention de Chicago, il existe généralement d'autres traités et accords internationaux signés par un État et portant sur certains aspects des services d'aéroport ou de navigation aérienne. En conséquence, il est indispensable qu'avant de passer à la participation privée ou à la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne, des arrangements soient prévus dans la législation ou la réglementation pour s'assurer que les dispositions de la Convention et les autres obligations internationales de l'État sont intégralement observées par l'exploitant des aéroports et des services de navigation aérienne.

4.10 **Sécurité et sûreté.** La communauté mondiale accorde une priorité très élevée à la sécurité et la sûreté des opérations de transport aérien. Les États doivent avoir les pouvoirs juridiques voulus pour intervenir chaque fois que nécessaire afin d'assurer la sécurité des opérations. La réglementation aéronautique des États devrait préciser que les aérodromes ouverts au public doivent être homologués. Dans le cadre d'une participation privée et d'une privatisation des services d'aéroport, les aéroports devraient être homologués par les autorités chargées de la réglementation. L'OACI procède actuellement

à la mise au point d'un manuel sur l'homologation/certification des aérodromes; il comprendra vraisemblablement des règlements types que les États seront invités à adopter.

5. Principes directeurs de l'OACI

5.1 **Redevances établies en fonction des prix de revient.** S'inspirant des principes de la Convention de Chicago, l'OACI a mis au point un certain nombre de principes directeurs pour les redevances des aéroports et des services de navigation aérienne. Ces principes figurent dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). On trouvera d'autres indications à ce sujet dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161). Les Déclarations du Conseil comportent une observation générale importante, à savoir qu'il faudrait parvenir à un équilibre entre les intérêts respectifs des aéroports et des compagnies aériennes, compte tenu de l'importance du transport aérien pour les États. Parmi les principes de base retenus dans la Déclaration concernant la prise en compte des prix de revient pour établir les redevances aéroportuaires, il est stipulé que, lorsqu'un aéroport est ouvert au trafic international, les utilisateurs doivent en fin de compte payer intégralement leur juste part des coûts de la prestation des services d'aéroport. Les coûts devant être partagés correspondent au coût total de la prestation des services aéroportuaires et des services auxiliaires, y compris le coût des investissements et l'amortissement des éléments d'actif, de même que les coûts de la maintenance, de l'exploitation, de la gestion et de l'administration, mais en comptant toutes les recettes aéronautiques et non aéronautiques résultant de l'exploitation de l'aéroport par ses exploitants. Les Déclarations du Conseil comprennent également un principe similaire pour les redevances de services de navigation aérienne. De plus, les Déclarations prévoient une consultation des usagers avant toute augmentation proposée des redevances, ainsi que pour les grands projets d'investissement.

5.2 Les Déclarations du Conseil n'ont pas le même statut que la Convention de Chicago, en ce sens qu'un État contractant de l'OACI n'est pas tenu d'adhérer aux dispositions et recommandations des Déclarations. Pourtant, étant donné que ces politiques ont été largement entérinées par des conférences mondiales et compte tenu de leur importance pratique lorsqu'il s'agit d'éviter les cas de discrimination et les différends éventuels, les États ont une forte obligation morale d'assurer que leurs méthodes de recouvrement des coûts des aéroports sont conformes aux politiques et aux principes énoncés dans les Déclarations du Conseil.

5.3 **Monopole.** Fondamentalement, les aéroports et services de navigation aérienne sont des monopoles locaux dont dépendent beaucoup les utilisateurs (transporteurs aériens, passagers et expéditeurs). Dans certains États, comme les pays qui n'ont pas accès la mer et qui ne disposent que d'un seul aéroport international, ou dans celui des États isolés par des étendues d'eau ou d'autres obstacles physiques, les aéroports jouent un rôle critique dans l'économie. Si ces services sont privatisés ou si une participation privée est autorisée, il convient de s'assurer que personne n'abuse de cette situation de monopole. Sans réglementation, un monopole privé peut faire plus de dommages qu'un monopole public relativement inefficace. En conséquence. La réglementation doit prévoir un contrôle ou un plafonnement des prix, au moins en ce qui concerne les redevances aéronautiques. Pour certains services importants dont ont besoin les compagnies aériennes, comme les services d'escala, la concurrence doit être encouragée. L'OACI recommande que les administrations nationales conservent le pouvoir d'inspecter les comptes des sociétés aéroportuaires dans la mesure nécessaire pour éviter les abus potentiels de monopole.

5.4 **Contrôle de la qualité.** Pour que les aéroports soient exploités efficacement par le secteur public ou privé, il faut qu'on puisse surveiller la qualité des services fournis aux différents usagers. Dans

le cas de services assurés par le secteur privé, l'État demeure responsable de la qualité des services fournis, particulièrement du fait qu'un conflit peut surgir entre la nécessité d'entretenir et d'améliorer la qualité des services et les intérêts financiers de l'exploitant privé. Certaines indications relatives à l'élaboration de critères dans ce domaine figurent dans le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et dans le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

5.5 **Statistiques.** Les conditions relatives à la communication de statistiques sont exposées en détail dans le *Manuel du Programme statistique de l'OACI* (Doc 9060, en cours de mise à jour à la suite d'une révision complète du Programme statistique de l'OACI). Outre les données que doivent communiquer les États dans le cadre du manuel de l'OACI, certains États peuvent avoir besoin de suivre d'autres critères pour évaluer la performance des exploitants privés ou pour d'autres raisons.

6. Options de propriété et de gestion

6.1 D'une façon générale, les États peuvent opter pour les options suivantes de propriété et de gestion concernant leurs aéroports:

- a) Propriété de l'État. Plusieurs modalités sont possibles: contrôle et gestion directs, gestion par un organisme du gouvernement jouissant d'une indépendance financière ou/et opérationnelle, société autonome établie en vertu des dispositions d'une loi spéciale ou société créée en vertu du droit commercial.

Contrat de gestion, comme celui en vertu duquel tout le système aéroportuaire des aéroports internationaux d'Indianapolis, aux États-Unis, est confié à BAA plc.

- b) Baux. Il en existe trois sortes: les baux à court terme, à moyen terme et à long terme. Les baux à long terme sont ceux qui procurent généralement les redevances les plus élevées. Les mécanismes BOT (construction, exploitation et transfert) et ses formules dérivées, à l'exclusion des mécanismes BOO (construction, propriété et exploitation) sont essentiellement des arrangements de location-bail (voir Glossaire à l'Appendice).
- c) Participation du secteur privé au capital-actions.
- d) Propriété et contrôle par le secteur privé. Cette option est associée à une participation majoritaire ou entière au capital-actions, ainsi qu'aux ventes directes.
- e) Combinaison des options ci-dessus, comme au Mexique où il existe un bail ainsi qu'un transfert minoritaire d'actions.

6.2 Théoriquement, les mêmes options s'appliquent à la prestation des services de navigation aérienne, mais la plupart des États estiment à l'heure actuelle qu'elles ne sont pas utilisables en pratique. Une approche plus prudente doit être envisagée sur le plan de la privatisation ou de la participation privée sur le plan des services de navigation aérienne.

7. Préparation d'un changement dans la structure de propriété et de gestion

7.1 **Planification.** Si un État souhaite envisager un changement dans la structure de propriété ou de gestion de ses aéroports, il devra prendre en considération un certain nombre de questions. Un

changement de propriété et de gestion ne suffit pas toujours à résoudre tous les problèmes auxquels un aéroport ou un groupe d'aéroports peuvent faire face. S'il n'est pas soigneusement préparé et planifié, le changement du régime de propriété et de gestion pourrait éventuellement avoir des effets néfastes à long terme pour les aéroports.

7.2 **Étude de la situation du point de vue des finances et de la gestion.** En premier lieu, une analyse en profondeur de l'état actuel de l'infrastructure aéronautique dans le pays et des problèmes auxquels elle fait face, y compris les finances et la gestion, doit être exécutée. Cette étude devrait comprendre la préparation d'états détaillés de profits et pertes en séparant les aéroports et les services de navigation aérienne, même s'ils sont administrés ensemble. Comme la situation n'est pas toujours la même sur tous les aéroports, il sera souhaitable de procéder à une analyse séparée des différents aéroports, particulièrement les plus grands qui accueillent un volume substantiel de trafic. De plus, comme il peut ne pas être suffisant de fonder un changement du régime de propriété et de gestion sur la seule base de la situation actuelle, il faudrait également prendre en compte des projections futures.

7.3 **Choix d'une option par les États.** On ne peut généraliser les situations spécifiques dans lesquelles une option particulière pourrait donner de bons résultats. Le choix doit être fait au niveau du pays et probablement de l'aéroport. Le choix le plus approprié peut ne pouvoir être déterminé qu'après une étude spécifique tenant compte de la situation financière des aéroports et de leur situation sur le plan de la gestion, du système politique et économique du pays ainsi que des objectifs à long terme. Essentiellement, c'est à l'État qu'il appartient de faire un choix après une étude suffisante.

7.4 **Changements graduels.** Comme il est indiqué plus haut, les changements de propriété et de gestion ont dans la plupart des États été introduits avec prudence et par étapes. Les conclusions limitées dont on dispose donnent à penser que les États ont généralement trouvé leur avantage dans cette approche. En conséquence, il est peut-être préférable que les États procèdent lentement et par étapes.

7.5 **Gestion des installations et services résiduels.** Le secteur privé s'intéresse essentiellement aux installations et services profitables ou aux services qui pourraient le devenir. En même temps qu'il est décidé de placer les aéroports profitables dans un panier différent, il peut être important de décider comment les aéroports et autres services résiduels seront gérés et financés. Dans cette analyse, beaucoup dépend de ce qui subsiste de l'ancien système, avec les besoins financiers correspondants. Plusieurs options sont possibles: maintien des aéroports sous la tutelle des pouvoirs publics, création d'un organisme autonome pour les aéroports, création d'une autorité autonome pour les services de navigation aérienne, etc. Il est également possible d'avoir recours à la participation privée dans les aéroports résiduels et de choisir un organe qui demande le moins de subventions pour les exploiter.

7.6 **Utilisation des revenus de la participation privée et de la privatisation.** Les revenus produits par la participation privée et la privatisation devraient être utilisés pour éponger les déficits budgétaires et les déficits récurrents des aéroports et autres services résiduels. Il peut être approprié de placer les revenus créés par la participation privée ou la privatisation dans un fonds spécial qui servirait de temps à autre à financer le développement des aéroports et autres services résiduels. Dans certains États où le trafic est limité, le montant produit par la participation privée ou la privatisation peut ne pas être suffisant pour répondre aux besoins financiers des aéroports et autres services résiduels. En pareil cas, il appartient à l'État de veiller à réunir les principales conditions requises.

7.7 **Changements du cadre juridique.** Dans la plupart des États, un changement des modalités de propriété et de gestion suppose qu'on apporte un changement au cadre juridique existant de

l'aviation civile. La nature de ces changements dépendra du système juridique de l'État, y compris les dispositions constitutionnelles, la structure juridique prévue pour l'aviation civile et l'objectif du changement proposé. Lorsqu'une décision a été prise sur cette option, des mesures doivent immédiatement être prises pour préparer le cadre juridique nécessaire, soit par amendement de la législation existante, soit par adoption d'une nouvelle législation. Le nouveau cadre juridique devrait tenir compte des exigences de l'OACI et des autres organismes intéressés, comme il est indiqué plus haut.

7.8 **Autorité de réglementation.** Par suite de la place grandissante que prennent la participation privée et la privatisation dans la prestation des services aéroportuaires et des services de navigation aérienne, la responsabilité de l'État lorsqu'il s'agit de surveiller et de prendre des mesures correctives éventuelles a augmenté considérablement dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'économie. En conséquence, l'organisme existant de réglementation de l'État en cause aura besoin de s'atteler à d'autres tâches et il pourra nécessiter un renforcement suffisant, non seulement en quantité, mais aussi en qualité. L'organe de réglementation devrait s'appuyer sur un cadre législatif approprié et il serait préférable qu'il soit indépendant pour éviter les conflits d'intérêt.

7.9 **Ressources humaines.** La planification et la formation des ressources humaines sont indispensables pour la sécurité, la sûreté, l'efficacité et l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne. Les conditions auxquelles doivent répondre le personnel qualifié et entraîné ne changent pas substantiellement, que les aéroports et les services de navigation aérienne soient gérés par les pouvoirs publics, des autorités autonomes ou le secteur privé. Cependant, si les aéroports et les services de navigation aérienne sont privatisés, il sera nécessaire de compléter la formation du personnel dans certaines disciplines, selon les ressources dont disposent les nouveaux gestionnaires, ainsi que d'autres membres du personnel employés par l'exploitant privé. La priorité attachée aux aspects intéressant la formation peuvent différer d'un soumissionnaire à l'autre.

7.10 Lors de la sélection finale des soumissionnaires potentiels, il conviendrait d'examiner comme il faut leur philosophie et leurs politiques en ce qui concerne la formation de leur personnel. Cependant, les détails, notamment les institutions utilisées pour la formation, devraient être laissés à la décision de l'exploitant privé. L'État devrait s'intéresser principalement au résultat final en ce qui concerne la qualité des services, tout en tenant compte de la sécurité et de la sûreté, ainsi que des conditions nécessaires concernant les licences et autres exigences.

7.11 La privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne pourra avoir un certain impact sur l'avenir des institutions de formation existantes, appartenant à l'administration nationale et exploitées par elle, du fait que l'exploitant privé pourra ne pas utiliser la totalité des installations et services fournis par l'administration nationale. Par ailleurs, l'exploitant privé peut souhaiter prendre en charge partiellement ou totalement les installations de formation existantes. Après avoir pris en considération la politique générale de l'exploitant privé, l'État devrait examiner les changements qu'il faut apporter au système de formation en activité et aux installations. De plus, avec la participation privée ou la privatisation, le recouvrement des coûts des installations et services par l'administration nationale devient important, car s'il est insuffisant, l'État se trouverait à subventionner l'exploitant privé.

7.12 **Aviation générale et travail aérien.** Les secteurs de l'aviation générale et du travail aérien pourraient éventuellement souffrir dans certains pays de la participation privée et de la privatisation des aéroports, étant donné qu'ils pourraient ne plus être en mesure de bénéficier de certains avantages dont ils jouissaient quand les aéroports appartenaient à l'administration nationale qui les exploitait. Ils peuvent

faire face à des problèmes d'accès ou à de fortes augmentations des redevances (sur la base des frais connexes engagés). Les activités d'aviation générale et de travail aérien constituent un service essentiel dans de nombreux États. Il appartiendra aux différents États de voir comment les difficultés éventuelles auxquelles feront face l'aviation générale et le travail aérien devraient être atténuées.

8. Sélection de l'exploitant privé et documents contractuels

8.1 **Besoins des soumissionnaires.** Dans un premier temps, les besoins essentiels des soumissionnaires éventuels devraient être considérés et analysés. Convierait-il d'imposer des restrictions sur la participation au capital-actions des entreprises soumissionnaires? L'entreprise soumissionnaire devrait-elle être constituée dans le pays qui fait un appel d'offres? Faudrait-il limiter le nombre des membres étrangers du conseil d'administration de la société? La participation des compagnies aériennes dans la société ou le consortium soumissionnaire devrait-elle être autorisée et, dans quelle mesure? D'autres questions devront également faire l'objet de décisions.

8.2 **Transparence.** La participation privée et la privatisation des services aéroportuaires peuvent être une entreprise relativement compliquée pour un État, en raison des détails dont il faut tenir compte. Le projet doit donc être piloté prudemment et il faut se garder de le mettre en œuvre précipitamment. Les administrations nationales devraient fournir tous les renseignements pertinents, y compris ceux qui ont rapport avec le trafic, les finances, les redevances, les concessionnaires, l'état physique de l'infrastructure, etc., sans oublier le cadre réglementaire prévu, aux soumissionnaires éventuels pour qu'ils comprennent bien la situation et présentent des soumissions réalistes. Toute information supplémentaire fournie en réponse à une question d'un soumissionnaire devrait être communiquée à tous les soumissionnaires intéressés. La totalité du processus de participation privée ou de privatisation devrait être transparente, notamment sur le plan de la diffusion des renseignements et du choix des soumissionnaires. La valeur économique de la transaction s'en trouvera augmentée et les soumissionnaires se sentiront plus en confiance. De plus, les documents d'appel d'offres soumis par les intéressés devraient être bien préparés et fournir tous les renseignements nécessaires pour prendre une décision. Il est particulièrement important de dire clairement ce que l'administration nationale attend des soumissionnaires, par exemple des redevances fixes ou des redevances annuelles, ou encore une combinaison des deux, un financement des programmes d'investissement, etc. Les soumissionnaires pourraient être invités à indiquer d'une façon générale sur quelle base ils présentent leur soumissions financières. Ceci faciliterait l'évaluation des soumissions anormalement élevées. Simultanément, il faudrait veiller à éviter de demander des renseignements trop détaillés qui peuvent être difficiles ou coûteux à fournir.

8.3 **Liste de présélection.** La sélection d'un exploitant approprié par appel d'offres se fait normalement en deux étapes. La première consiste à établir une liste abrégée des soumissionnaires remplissant les conditions établies ou fixées, la seconde d'inviter les soumissionnaires présélectionnés à présenter des offres financières. La première partie est la plus importante et le succès du processus dépend d'elle. Il est donc important de s'assurer que la liste de présélection soit établie avec soin.

8.4 **Documentation contractuelle.** Le document contractuel signé par l'État et l'exploitant privé est le principal document utilisé pour assurer la bonne gestion et la bonne exploitation des installations et services. Il faut donc le préparer avec soin. Il est particulièrement important de veiller à ce que le gouvernement ait le droit de résilier le contrat et de reprendre le contrôle des installations et services dans certaines situations graves, sans payer d'indemnités excessives à l'exploitant privé.

8.5 **Consultation d'experts.** Étant donné que la participation et la privatisation des services aéroportuaires est un processus complexe pour lequel un grand nombre d'États n'ont peut-être pas l'expertise suffisante, il pourra être souhaitable et avantageux de demander l'avis d'un ou de plusieurs consultants externes. Cependant, il faut veiller à ce que le consultant ait une expérience suffisante dans le domaine d'expertise dont l'administration nationale a besoin et notamment qu'il connaisse les politiques et principes directeurs de l'OACI. Il ne doit pas être affilié aux soumissionnaires qui présentent une offre pour l'aéroport.

9. **Conclusions**

9.1 Les aéroports et les services de navigation aérienne appartiennent au secteur des services et leur premier objectif est d'assurer des services sûrs, efficaces et économiques aux exploitants d'aéronefs, aux passagers, aux expéditeurs et aux autres usagers. Plusieurs options de propriété et de gestion sont possibles pour la prestation des services; ces options doivent être considérées comme un moyen d'atteindre le résultat voulu. Il n'y a pas de (meilleure option(susceptible d'être appliquée partout; la meilleure option variera d'un cas à l'autre. En conséquence, un État devrait choisir l'option qui lui convient le mieux pour atteindre l'objectif ci-dessus. La sélection de l'option devrait se faire après une étude et une analyse approfondies, de préférence en prévoyant des changements graduels. Cependant, indépendamment du type d'organisation ou du statut juridique donné aux aéroports ou aux services de navigation aérienne, l'État demeure responsable en dernière analyse de la sécurité et de la sûreté.

APPENDICE

GLOSSAIRE

Achat, construction et exploitation: Formule semblable à la formule construction, propriété et exploitation, si ce n'est que certaines installations existantes peuvent être achetées par l'exploitant privé avant le début des travaux.

Actionnaire majoritaire: Actionnaire détenant plus de 50 % des actions d'une entreprise.

Addition mixte: Agrandissement et amélioration d'une installation existante de l'administration nationale et gestion par un organisme privé.

Autonomie: Faculté de prendre des décisions indépendantes dans les domaines financiers et opérationnels, sans en référer à l'administration nationale ni intervention de l'administration nationale.

Autorité aéroportuaire: Organisme semblable à une société, qui dispose des pouvoirs juridiques nécessaires pour administrer un ou plusieurs aéroports, mais qui appartient en totalité à l'administration nationale. Une autorité aéroportuaire peut aussi être responsable de la gestion des services de navigation aérienne.

Autorité de l'aviation civile: Autorité indépendante, chargée de fonctions de réglementation. Parfois, elle est aussi responsable de la gestion des aéroports ou des services de navigation aérienne.

Avoir propre: Intérêt d'un propriétaire, par opposition à l'intérêt d'un créancier.

Bail: Droit d'occuper certaines installations ou de posséder certains équipements pour une période déterminée, à des fins commerciales. Les locaux ou le matériel sont restitués au propriétaire à l'expiration du bail, généralement sans versement d'une indemnité.

Bail, développement et exploitation: Formule semblable à la formule construction, exploitation et transfert, mais avec un bail à plus long terme.

Cession: Transfert de propriété d'une installation du gouvernement au secteur privé par la vente d'actions (qui peut se faire par étapes).

Commercialisation: Méthode de gestion des installations et services dans laquelle les principes commerciaux sont appliqués ou dans laquelle l'accent est mis sur le développement des activités commerciales.

Constitution en société: Création d'un organisme juridique extérieur à l'administration nationale pour administrer certaines installations et services, soit en vertu d'une loi spécifique, soit en vertu d'une législation existante, comme par exemple le droit des sociétés.

Construction, exploitation et transfert: Formule de propriété et de gestion en vertu de laquelle un organisme privé prend à bail une installation pour la construire et l'exploiter; à l'expiration du bail, l'installation revient à son propriétaire.

Construction, propriété et exploitation: Formule de propriété et de gestion en vertu de laquelle un organisme privé construit une installation, en prend la propriété et l'exploite sans limite de temps.

Construction, propriété, exploitation et transfert: Cette formule est semblable à la formule construction, exploitation et transfert, si ce n'est que l'organisme privé devient propriétaire de l'installation en cours de construction.

Construction, transfert et exploitation: Formule de propriété et de gestion en vertu de laquelle un organisme privé conçoit, finance et construit une installation en en conservant la propriété pendant la période de construction. À l'achèvement des travaux, la propriété est transférée de nouveau au propriétaire original et l'organisme privé prend ensuite à bail l'installation pour l'exploiter.

Contrat de gestion: Formule de gestion en vertu de laquelle un organisme privé prend la direction d'une installation pour une période déterminée, moyennant une rémunération convenue à l'avance.

Émission d'actions: Lancement sur les marchés boursiers d'actions proposées aux investisseurs.

Émission initiale d'actions: Lancement d'une première émission d'actions sur le marché boursier.

Entreprise en participation: Entreprise comptant plus d'un grand partenaire. Les partenaires peuvent être des organismes privés ou des États.

Franchisage: Formule de propriété et de gestion dans laquelle un organisme privé est responsable de la propriété, du financement et de l'exploitation de certaines installations et services.

Organisme privé: Personne physique, association, société privée ou toute autre organisation appartenant presque entièrement à des particuliers.

Participation minoritaire: Moins de 50 % du capital-actions d'une société.

Participation mixte: Structure de propriété et de gestion dans laquelle participent les secteurs privés et publics.

Participation privée: Participation minoritaire à la propriété de certaines installations et services. La participation privée peut aussi prendre la forme d'un contrat de gestion ou d'un bail.

Principes commerciaux: Méthode de gestion des installations et services dans laquelle les considérations commerciales ont la priorité.

Privatisation: Transfert de la propriété entière ou majoritaire d'installations et services au secteur privé.

Vente sans servitude: Vente d'une installation ou d'un service libre de toute servitude.