

ATELIER SUR LA GESTION DES AÉROPORTS ET DES INSTALLATIONS ET SERVICES DE ROUTE

(Nairobi, 27 – 31 mai 2002)

ORDRE DU JOUR

1. Politique de l'OACI en matière de redevances d'aéroport
2. Structures d'organisation des aéroports, y compris la commercialisation
3. Gestion financière des aéroports
4. Redevances aéroportuaires sur la circulation aérienne et leur perception
5. Développement et gestion des activités extra-aéronautiques
6. Financement des infrastructures
7. Politique de l'OACI en matière de redevances de services de navigation aérienne
8. Structures d'organisation des services de navigation aérienne, y compris la coopération internationale
9. Gestion financière des services de navigation aérienne
10. Redevances de services de navigation aérienne et leur perception

Point 1 : Politique de l'OACI en matière de redevances d'aéroport

La politique fondamentale établie par l'OACI en matière de redevances d'aéroport (et d'installations et services de navigation aérienne) est énoncée à l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago). Des éléments de politique supplémentaires et plus détaillés figurent dans les paragraphes 7 à 35 et à l'Appendice 1 du document *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/6), qui remplace les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/5), qui ont été revues par le Conseil en décembre 2000 sur la base de recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSCConf 2000), tenue à Montréal du 19 au 28 juin 2000. Le Chapitre 1^{er} — Politique de l'OACI en matière de redevances d'aéroport, du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562), est également centré sur cette question.

Ce point de l'ordre du jour a pour objet de fournir aux participants à l'atelier une occasion d'étudier la politique et les principes préconisés par l'OACI, d'obtenir des éclaircissements, et d'aborder d'autres questions connexes. Il sera fait spécialement mention des redevances de sûreté.

Il convient de noter que les aspects pratiques de la mise en œuvre des principes et pratiques préconisés seront abordés au titre d'autres points de l'ordre du jour mentionnés ci-dessous, en particulier les points 3 et 4.

Point 2 : Structures d'organisation des aéroports, y compris la commercialisation

Ce point de l'ordre du jour sera consacré à une discussion de divers aspects des structures organiques des aéroports, tant du point de vue de l'organisation générale que de l'organisation interne. Dans le premier cas, on s'intéressera à des questions comme l'exploitation d'aéroports au sein d'une administration de l'aviation civile et les différentes formes d'autorités autonomes qui peuvent servir à l'exploitation des aéroports. Une attention particulière sera accordée à la commercialisation croissante des aéroports ainsi qu'à la participation du secteur privé à la propriété et à l'exploitation des aéroports. Les questions d'organisation interne concernent des aspects spécifiques de l'organisation d'un aéroport international.

Pour examiner cette question, il faudrait renvoyer aux éléments indicatifs figurant aux paragraphes 10 à 17 du Doc 9082/6 (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*) qui traitent, entre autres, d'un mécanisme indépendant pour la réglementation économique, des paramètres de performance et des meilleures pratiques commerciales. Les participants pourraient également juger utile de fonder leurs discussions sur le Chapitre 2 — Structures d'organisation des aéroports, du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562). En outre, il faudrait mentionner la Circulaire 284-AT/120 de l'OACI intitulée *Privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne*. Les participants devraient être préparés afin de répondre à des questions sur les dispositions organisationnelles en vertu desquelles les aéroports internationaux de leur pays fonctionnent.

Point 3 : Gestion financière des aéroports

La comptabilité des aéroports répond à de nombreux objectifs importants; il est reconnu de longue date qu'un système comptable approprié, qui permet d'identifier les recettes et les dépenses d'un aéroport, ses dettes et la valeur de son actif, constitue un instrument essentiel pour

les gestionnaires de l'aéroport afin d'exercer un contrôle financier adéquat, notamment lorsqu'il s'agit d'obtenir un financement externe assorti des conditions les plus favorables.

Il convient de rappeler le paragraphe 21 de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082/6), qui se lit comme suit : «Le Conseil estime, à titre de principe général, qu'il est souhaitable que, lorsqu'un aéroport est mis à la disposition des vols internationaux, les usagers supportent, en définitive, une part juste et équitable du coût de sa mise en œuvre. Il importe donc que les aéroports tiennent une comptabilité qui fournisse des renseignements adéquats à la fois pour leurs propres besoins et pour les besoins des usagers, et que les installations et services liés aux redevances d'aéroport soient identifiés de façon aussi précise que possible.»

Des indications sur la manière d'élaborer des systèmes comptables pour les aéroports figurent dans le Chapitre 3 — Contrôle financier d'aéroport, du *Manuel sur l'économie des aéroports*, qui présente les objectifs, la portée et les rapports existant entre le contrôle financier et la comptabilité en matière de planification et de gestion des aéroports, ainsi que d'autres aspects fondamentaux de ces questions. Ce chapitre contient des descriptions générales de systèmes comptables conçus pour répondre aux besoins de certaines fonctions spécifiques et il décrit également des moyens de mesure du rendement et de la productivité.

Outre le Chapitre 3, le Chapitre 4 — Détermination des coûts devant servir de base à l'établissement des redevances, du *Manuel sur l'économie des aéroports*, décrit comment sont appliquées en pratique les données financières dans le but précis de déterminer l'assiette des droits et redevances d'aéroport. Le chapitre donne des conseils sur la manière de procéder pour les différentes redevances de circulation aérienne, ainsi que la façon de déterminer les coûts imputables aux concessions et autres activités extra-aéronautiques.

Après un échange de vues sur les Chapitres 3 et 4, il pourrait être utile pour les participants de décrire en termes généraux le ou les systèmes comptables qui sont appliqués à leurs propres aéroports internationaux et de signaler les problèmes qui se sont éventuellement présentés dans l'élaboration de ces systèmes comptables et d'autres moyens de contrôle financier, sans oublier les innovations ou modifications importantes éventuellement envisagées. Les participants pourraient ensuite procéder à un échange de vues sur la façon dont leurs aéroports internationaux déterminent les coûts de base pour les différentes redevances de circulation aérienne (par exemple, les redevances d'atterrissage, de stationnement, de services passagers et de sûreté) ainsi que les coûts imputables aux activités extra-aéronautiques.

Pour répondre à la demande croissante de données financières sur les aéroports, l'OACI a commencé à recueillir ces données sur une base annuelle à partir de 1976. Le formulaire J utilisé à cette fin est reproduit dans la note WARFM (Nairobi) — WP/2. Les participants, après avoir décrit les systèmes de comptabilité de leurs aéroports internationaux et en avoir discuté, pourraient les comparer au formulaire J et dire dans quelle mesure les données qui y sont demandées pourraient être fournies à l'OACI.

Point 4 : Redevances aéroportuaires sur la circulation aérienne et leur perception

Ce point de l'ordre du jour a pour objectif d'appeler l'attention sur l'établissement de redevances et de systèmes de redevances destinés à recouvrer du trafic aérien les coûts aéroportuaires imputables à cette activité. Les éléments de politique applicables figurent dans les

paragraphe 23 à 31 et 33 de la *Politique de l'OACI*. Des éléments additionnels sont contenus dans le Chapitre 5 — Redevances de la circulation aérienne et perception, du *Manuel sur l'économie des aéroports*, qui examine divers aspects des redevances d'aéroport pour la circulation aérienne, y compris les systèmes à utiliser pour divers types de redevances, la perception des redevances et la consultation des usagers en matière de redevances.

Les participants pourront profiter de l'occasion pour obtenir des éclaircissements sur la politique et les autres éléments indicatifs publiés par l'OACI, discuter des problèmes que connaissent les États en matière d'imposition et de perception des redevances d'aéroport, comparer leurs systèmes de redevances, et aborder toute autre question connexe. À cet égard, les participants pourraient juger intéressant de se référer à la liste des redevances d'atterrissage, des redevances de services passagers et des redevances de services de navigation aérienne, par type d'aéronef et par État d'Afrique, présentée dans la note WARFM (Nairobi) — WP/3.

Point 5 : Développement et gestion des activités extra-aéronautiques

La *Politique de l'OACI* rappelle qu'il demeure important pour les aéroports de tirer des recettes des concessions et de la location d'emplacements; il y est recommandé aux administrations aéroportuaires d'étudier et d'encourager autant que possible le développement de ces recettes et de tenir l'OACI au courant de leurs méthodes et de leurs conclusions à cet égard, afin que tous les intéressés puissent profiter de l'expérience ainsi acquise (voir les paragraphes 34 et 35).

Le Chapitre 6 — Développement et gestion des activités extra-aéronautiques, du *Manuel sur l'économie des aéroports*, traite de cette question en s'intéressant plus particulièrement aux types d'activités extra-aéronautiques, aux questions de gestion, à l'établissement des redevances et loyers relatifs aux activités extra-aéronautiques, et aux aspects contractuels. Dans ce contexte, il convient également de se référer à une étude antérieure de l'OACI intitulée *Développement des revenus extra-aéronautiques aux aéroports* (Circulaire 142-AT/47), dont les Appendices 11 à 16 reproduisent, à titre d'exemples, des textes de documents de soumission, de contrats de concession et de baux.

Pour l'examen de cette question, les participants trouveront sans doute utile de procéder à un échange de vues sur les possibilités de développement des recettes extra-aéronautiques à leurs aéroports et d'autres questions connexes. Les participants pourraient fournir des renseignements au sujet de l'expérience acquise par leurs aéroports dans ce domaine, qui pourraient présenter un intérêt particulier en regard des points suivants :

- a) les types d'arrangements de concession et de location actuellement en vigueur;
- b) leur importance relative selon la contribution qu'ils apportent aux recettes globales des aéroports;
- c) les nouveaux arrangements de concession et de location qui seraient à l'étude;
- d) les problèmes actuels ou passés dans ce domaine de l'exploitation aéroportuaire.

Étant donné que les différents types de contrats seront rédigés de manière différente selon la législation de l'État où ils s'appliquent, il pourrait être utile de discuter en atelier des principales

dispositions communes pour différents types d'arrangements contractuels qui sont conclus par les aéroports. Il s'agirait, mais sans nécessairement s'y limiter, de discuter des points suivants :

- a) la base du calcul des paiements contractuels [une redevance fixe (ou loyer) par opposition à une redevance liée au chiffre d'affaires, ou une combinaison de ces deux méthodes];
- b) les droits et obligations des parties contractantes;
- c) la durée du contrat (à court ou à long terme);
- d) le contrôle des prix et des pratiques commerciales des concessionnaires;
- e) les dispositions régissant la résiliation d'un contrat.

Point 6 : Financement des infrastructures

Ce point de l'ordre du jour traite de divers aspects du financement de l'infrastructure des services d'aéroport et de navigation aérienne. Pour examiner cette question, les participants pourraient trouver utile de se référer au Chapitre 7 — Financement de l'infrastructure aéroportuaire, du *Manuel sur l'économie des aéroports*, et au Chapitre 6 — Financement de l'infrastructure des services de navigation aérienne, du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161/3). Les deux chapitres traitent de diverses questions comme la pertinence des prévisions de trafic en matière de financement, les études d'impact économique, les plans et sources de financement. La section intitulée «Financement» dans la 3^e partie — Aspects financiers, du *Rapport sur les aspects financiers ainsi que les aspects organisationnels et gestionnels connexes liés à la fourniture et à l'exploitation du système mondial de navigation par satellite (GNSS)* (Doc 9660), établi par le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne, peut également servir. En outre, il convient de mentionner les recommandations concernant le financement, adoptées par la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, tenue à Rio de Janeiro en mai 1998, dont le rapport figure dans le Doc 9719.

La *Politique de l'OACI*, aux paragraphes 24 et 42, traite de la nouvelle politique de l'OACI sur le préfinancement des projets; dans ses paragraphes 32 et 50, elle recommande que les usagers des aéroports et des services de navigation aérienne, et en particulier les compagnies aériennes et les organisations qui les représentent, fournissent à l'avance aux administrations qui fournissent des services d'aéroport et de navigation aérienne des données préliminaires de planification au sujet des types, des caractéristiques et du nombre des aéronefs futurs, des prévisions de trafic, ainsi que des renseignements sur les installations et services spéciaux que les usagers désirent et d'autres renseignements applicables à la planification des besoins financiers futurs.

Il est suggéré que les participants procèdent ensuite à un échange de vues et de renseignements sur les sources de financement utilisées ou envisagées pour assurer le financement et le développement dans leur État de l'infrastructure des services d'aéroport et des installations et services de route ainsi que sur les difficultés rencontrées dans ce domaine. Les discussions porteront également sur l'étendue de l'autofinancement et sur la disponibilité de subventions et de prêts de sources extérieures aux administrations des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment :

Sources nationales : le gouvernement, les banques, l'industrie et le commerce et les émissions d'obligations (publiques et privées);

Sources étrangères : les gouvernements étrangers, y compris les agences gouvernementales spéciales créées pour la promotion des exportations (par exemple, les banques d'export-import), les institutions financières internationales (par exemple, la Banque africaine de développement, le Fonds arabe de développement, le Fonds européen de développement, la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, l'Association internationale de développement), les entrepreneurs et fournisseurs étrangers.

Point 7 : Politique de l'OACI en matière de redevances de services de navigation aérienne

La politique fondamentale établie par l'OACI en matière de redevances de services de navigation aérienne, y compris les installations et services de route, est énoncée, comme celle d'ailleurs des redevances d'aéroport, dans l'article 15 de la Convention de Chicago; des éléments additionnels et plus détaillés sont fournis dans les paragraphes 7 à 20, 36 à 51 et l'Appendice 2 de la *Politique de l'OACI*. D'autres éléments indicatifs figurent dans le Chapitre 1^{er} — Politique de l'OACI en matière de redevances de services de navigation aérienne, du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161).

Ce point de l'ordre du jour fournira aux participants une occasion de passer en revue les principes et la politique préconisée, d'obtenir des éclaircissements et d'aborder d'autres questions connexes. Il convient de noter que les aspects pratiques de la mise en œuvre de ces principes et politiques seront traités au titre d'autres points de l'ordre du jour, en particulier les points 9 et 10.

L'*Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM*, approuvé par le Conseil en mars 1994, est étroitement lié à cette question. Cet énoncé, qui fournit les éléments d'orientation de base en ce qui concerne le concept OACI des systèmes de communications, de navigation et de surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), est reproduit dans la note WARFM (Nairobi) — WP/4.

Point 8 : Structures d'organisation des services de navigation aérienne, y compris la coopération internationale

Ce point de l'ordre du jour vise à assurer une discussion des structures d'organisation utilisées pour l'exploitation des services de navigation aérienne, l'accent étant mis spécialement sur la commercialisation ainsi que sur le besoin croissant de coopération multinationale pour le financement et le fonctionnement des services de navigation aérienne. En abordant la question, les participants jugeront peut-être utile de fonder leurs discussions sur les orientations figurant aux paragraphes 10 à 18 de la *Politique de l'OACI* et qui traitent, entre autres, d'un mécanisme indépendant pour la réglementation économique, de paramètres de performance, de la meilleure pratique commerciale et de la perception conjointe des redevances, ainsi que sur le Chapitre 2 — Structures d'organisation des services de navigation aérienne, du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne*, qui contient des éléments indicatifs sur les caractéristiques organisationnelles fondamentales de la fourniture des services de navigation aérienne, décrit les formes fondamentales utilisées pour l'exploitation des services de navigation aérienne et également, dans le contexte de la coopération internationale en matière de fourniture de services

de navigation aérienne, traite des aspects pertinents des organismes internationaux d'exploitation, des organismes conjoints de perception des redevances et décrit les accords de financement collectif des services de navigation aérienne administrés par l'OACI.

Le chapitre présente également l'évolution du contexte en ce qui concerne les installations et services multinationaux, y compris le concept CNS/ATM (systèmes de communications, de navigation et de surveillance/gestion du trafic aérien) de l'OACI, ainsi que les possibilités que ces installations et services offrent aux États d'assurer certaines fonctions de manière plus efficace et à moindre coût en agissant collectivement plutôt qu'individuellement. Dans ce contexte, il convient en outre de se reporter à la 2^e partie — Aspects organisationnels, du *Rapport sur les aspects financiers ainsi que les aspects organisationnels et gestionnels connexes liés à la fourniture et à l'exploitation du système mondial de navigation par satellite (GNSS)* (Doc 9660), établi par le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne, ainsi qu'aux recommandations sur les aspects organisationnels et institutionnels adoptées par la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (voir rapport dans le Doc 9719).

Au titre de ce point de l'ordre du jour, les participants se feront peut-être poser des questions sur les formes d'organisation de la fourniture des services de navigation aérienne dans leurs États et sur la coopération actuelle ou prévue avec d'autres États pour la fourniture et le fonctionnement des services de navigation aérienne. Au titre des questions connexes, les participants pourraient se demander si les circonstances qui prévalent dans leurs États respectifs sont telles qu'il y aurait des avantages importants à établir et exploiter des autorités autonomes pour les services de navigation aérienne, les circonstances dans lesquelles il serait possible et plus avantageux d'assurer l'un ou l'autre des services aéronautiques actuellement fournis par leurs administrations au moyen d'une ou plusieurs installations multinationales ou autres coentreprises à l'avenir, ainsi que les aspects financiers, administratifs, organisationnels et coopératifs de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

Point 9 : Gestion financière des services de navigation aérienne

Le contexte le plus approprié dans lequel on peut discuter de la gestion financière des services de navigation aérienne est énoncé dans la première phrase du paragraphe 36 de la *Politique de l'OACI*, qui précise notamment que «... l'aviation civile internationale ne devrait pas être appelée à supporter des charges qui ne lui sont pas imputables à juste titre.» Pour ce faire, il faut disposer d'un système comptable qui assure une comptabilité exacte des coûts ainsi que leur répartition équitable entre les différents bénéficiaires de ces installations et services. Les paragraphes 36 à 40 et l'Appendice 2 de la *Politique de l'OACI* énoncent un certain nombre de principes de base et donnent certains conseils en la matière. Des lignes directrices plus détaillées sont également fournies en matière de calcul de coûts dans le Chapitre 4 — Détermination de l'assiette des redevances de services de navigation aérienne, du *Manuel de l'OACI sur l'économie des services de navigation aérienne*.

Dans le contexte des systèmes CNS/ATM, les sections intitulées «Détermination des coûts du GNSS» et «Imputation des coûts du GNSS» dans la 3^e partie — Aspects financiers, du rapport (Doc 9660) mentionné plus haut peuvent également être utiles. En outre, il convient de mentionner les recommandations portant sur la gestion financière et adoptées par la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM (voir rapport dans le Doc 9719).

La collecte régulière par l'OACI de données financières et de données de trafic relatives aux services de navigation aérienne a commencé en 1976 et elle se fait maintenant chaque année. Les formulaires utilisés à cet effet sont reproduits dans la note WARFM (Nairobi) — WP/5. Comme dans le cas du formulaire établi pour la communication des données financières d'aéroport, les participants jugeront peut-être utile d'étudier les formulaires, d'obtenir des éclaircissements éventuels et de procéder à un échange de vues sur l'utilité pratique des données demandées pour ceux qui sont chargés de la fourniture et de la gestion des services de navigation aérienne.

Point 10 : Redevances de services de navigation aérienne et leur perception

Les paragraphes 41 à 49 et 51 de la *Politique de l'OACI* présentent les principes et les conclusions formulés afin de guider les États dans l'établissement des redevances de services de navigation aérienne (contrôle d'approche et d'aérodrome ainsi que le contrôle de la circulation aérienne en route) et les systèmes de redevances. Des renseignements complémentaires figurent dans le Doc 9161/3, Chapitre 5 — Redevances de services de navigation aérienne et leur perception. En outre, des exemples de ce type de redevances sont donnés dans la note WARFM (Nairobi) — WP/3, déjà mentionnée au titre du point 4 de l'ordre du jour.

Dans le contexte des systèmes CNS/ATM, les sections qui traitent des nombreux aspects du recouvrement des coûts du GNSS dans la 3^e partie — Aspects financiers, du rapport (Doc 9660) peuvent également être utiles.

Le point 10 de l'ordre du jour peut constituer une occasion pour les participants de discuter des difficultés qu'ils connaissent dans l'application des principes énoncés dans la *Politique de l'OACI* et d'obtenir des éclaircissements sur ces points, ainsi que sur les lignes directrices qui figurent dans le Chapitre 5 du Doc 9161/3 et dans la 3^e partie du Doc 9660, au sujet desquels ils éprouveraient des incertitudes, et de comparer également les méthodes et l'expérience respectives de leurs États en matière de redevances.

**OUTRE LES NOTES DE TRAVAIL PUBLIÉES POUR LA RÉUNION,
LES DOCUMENTS DE L'OACI INDIQUÉS CI-DESSOUS POURRONT
UTILEMENT ÊTRE CONSULTÉS LORS DES DISCUSSIONS EN ATELIER**

- | | | |
|-----|-------------------------|--|
| 1. | Doc 7300/8 | Convention relative à l'aviation civile internationale |
| 2. | Doc 9082/6 | Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne |
| 3. | Doc 9764, ANSConf 2000 | Rapport de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne |
| 4. | Doc 9562 | Manuel sur l'économie des aéroports |
| 5. | Doc 9161/3 | Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne |
| 6. | Doc 7100 – édition 2001 | Répertoire des tarifs d'aéroport et des redevances de navigation aérienne |
| 7. | Circulaire 284-AT/120 | Privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne |
| 8. | Circulaire 142-AT/47 | Développement des revenus extra-aéronautiques aux aéroports |
| 9. | Doc 9719 | Rapport de la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM |
| 10. | Doc 9660 | Rapport sur les aspects financiers ainsi que les aspects organisationnels et gestionnels connexes liés à la fourniture et à l'exploitation du système mondial de navigation par satellite (GNSS) |