



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

**Montréal, 15 – 20 septembre 2008**

### **Point 2 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports**

- 2.1 : Gouvernance, propriété et contrôle**
- 2.2 : Assiette des redevances**
- 2.3 : Répartition des coûts et systèmes de redevances**
- 2.4 : Aspects de la non-discrimination**
- 2.5 : Financement et recouvrement des coûts des mesures de sûreté**

### **QUESTIONS PARTICULIÈRES RELATIVES À L'ÉCONOMIE ET À LA GESTION DES AÉROPORTS**

(Note présentée par le Mali)

#### **NOTE D'INFORMATION**

##### La gouvernance, propriété et contrôle des aéroports

Le Ministère de l'Équipement et des Transports est le département ministériel chargé de définir la politique en matière d'aviation civile au Mali. L'ANAC est l'autorité compétente en charge de la mise en œuvre de cette politique. Elle est chargée de la réglementation et de la supervision en matière d'aviation civile au Mali. "Aéroports du Mali" (ADM), Établissement Public à caractère Industriel et Commercial est chargé de la gestion commerciale des aéroports du Mali. L'exploitation des services de la navigation aérienne est confiée à l'ASECNA. Toutes ces structures sont administrées par des Conseils d'Administration, et c'est l'ANAC qui représente le Ministère de l'Équipement et des Transports dans ces différents Conseils d'Administration.

Dans les textes, il est prévu la certification de tous les aéroports du Mali ouverts à la circulation aérienne publique.

##### L'assiette des redevances, la répartition des coûts et le système de redevances

"Aéroports du Mali" et ASECNA appliquent chacun le single till. Les coûts liés aux aéronefs ne sont pas inclus dans les redevances passagers. Mais, ils retrouvent dans les redevances liées à l'exploitation des aéronefs.

##### Le taux de rentabilité des aéroports et des services de navigation aérienne

L'ANAC est chargée d'assurer la supervision économique de "ADM" et de l'ASAM. Elle est membre des Conseils d'Administration des deux structures. A ce titre, elle participe à la fixation des objectifs en fonction de la politique gouvernementale. ADM et ASAM sont des structures qui sont créés pour faire des résultats (positifs ou négatifs). Pour pérenniser ces structures doivent être rentables, il faut qu'elles

produisent des résultats positifs (bénéfices). Le niveau des résultats escomptés doit cependant, être raisonnable.

#### Les redevances différentielles

Les redevances différentielles sont négociées entre les exploitants et les usagers sans l'ANAC. L'ANAC, dans le cadre de sa mission de supervision économique, doit évaluer l'impact des redevances négociées tout en s'assurant de l'aspect non discriminatoire de ces redevances, toute chose non effectuée à la date d'aujourd'hui.

#### Le recouvrement des coûts des mesures de sûreté aux aéroports

L'ANAC procède aux recouvrements des coûts des mesures de sûreté aux aéroports conformément aux politiques recommandées de l'OACI. Elle assure la gestion efficace de ces fonds entre l'achat et l'entretien des équipements, la formation et la motivation du personnel, la sensibilisation, etc. Les coûts des fonctions plus générales de sûreté assurées par l'État malien telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté ne sont pas payés par la redevance Sûreté.

En outre, il n'ya pas de discrimination entre les diverses catégories d'usagers. Les redevances sont fondées sur le nombre de passagers et sont recouvrées de manière juste et équitable, après consultation.

*En résumé, le Mali fait siennes les propositions d'amendement du doc 9082 relatives à cette partie sous réserve que les fournisseurs se conforment à toutes les obligations pertinentes de l'État précisées dans la Convention relative à l'aviation civile internationale et dans ses Annexes.*

*En effet, l'OACI devrait établir des orientations supplémentaires sur les méthodologies possibles pour évaluer un taux de rendement raisonnable pour les fournisseurs de services. L'élaboration de telles orientations constituerait, en temps utile, la base pour déterminer s'il convient que l'OACI élabore des politiques supplémentaires sur la question.*