

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE.
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE.
UNIVERSITE SAAD DAHLAB BLIDA.
institut d'aéronautique et d'étude spatiale
Département : Aéronautique.
Mémoire pour l'obtention du diplôme
de master en Aéronautique.
Spécialité : Opérations Aériennes.

THEME

**Aspect Financier et Économique d'un
Aéroport**

présenté par :

Mr: MOUGHLI Mohamed

Mr: KHEFFOUS Yacine

encadres par :

Mr :BOUDANI Abdelkader

année universitaire :

2012 /2013

REMERCIEMENTS

Avant tout nous tenons à remercier Dieu tout puissant de nous avoir donné cette foi et cette confiance en nous, ainsi que cette volonté et ce courage, pour atteindre cette étape importante de notre vie.

Nous adressons également nos remerciements à notre encadreur Mr BOUDANI ABD ELKADER pour son soutien, ses conseils pertinents et son aide précieuse, ainsi que la confiance qu'il nous a toujours témoignée tout au long de notre projet, sans oublier les membres du jury qui ont accepté d'évaluer notre travail.

Nos remerciements vont également à tous ceux qui, durant toutes ces années d'étude, nous ont encadrés, observés, aidés, conseillés et surtout à nos parents. Sans eux nous ne serions jamais arrivés à ce stade.

Nous tenons aussi à témoigner notre sincère gratitude à tous ceux qui nous ont assistés de près ou de loin, par leurs encouragements, leurs conseils et leurs critiques.

Enfin, Nous tenons à remercier tous nos amis et camarades d'auditoire, pour leur présence et leurs aides tout au long de notre cycle d'étude.

MOUGHLI MOHAMED & KHEFFOUS YACINE.

dédicace

En témoignage de tous mon amour je dédie ce mémoire :

A mes chers parents qui ont tous fait pour que ce jour arrive.

A mes frères et mes sœurs, et à toute ma famille.

A mes amis.

A tous mes camarades.

A tous ceux avec qui j'ai passé de bons moments durant toute ma vie.

A tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin.

A tous ceux qui me sont chers et que je porte à jamais dans mon cœur.

يندرج عملنا هذا في اطار الدراسة الاقتصادية والمالية لاحد المطارات .

بحيث اخدنا مطار بشار كمثال حيث قمنا بدراسة عائداته و مصرافه ثم قارنا بينا نتائجهما وبعد ذلك قمنا بمقارنة بين ميزانية هذه السنة وميزانية السنة 2005 لنرى امكانية وجود تقدم من ناحية التسيير وفي نهاية قدمنا عدت اقتراحات لمحاول تحسين التسيير الاقتصاد والمالي للمطارات .

résumé

Introduced The project falls within the framework of the economic study and Financire an airport. We took as an example the airport Bechar we investigate these revenues and Expense then we comparentre both rsultats then it is appearing from a budget this year and budget of the year 2005 to see if he is a late Financire improvement was proposdes solutions assurune good economic and financial management.

Résumé

Le projet présent s'inscrit dans le cadre de l'étude économique et financière d'un aéroport.

On a pris comme exemple l'aéroport de Bechar qu'on a étudier ces recettes et ces dépenses puis on a comparé entre les deux résultats ensuite on fait une comparaisant entre le budget de cette année et le budget de l'année 2005 pour voir s il ya une amélioration financière et en fin, on a proposé des solutions pour assuré une bonne gestion économique et financière.

Liste des abréviations

CWY	clearway
FT	pied
OACI	organisation de l'aviation civile internationale
SSIL	service de sauvetage et de lutte contre les incendies
ENNA	établissement nationale de la navigation aérienne
EGSA	établissement de gestion et de services aéroportuares
DA	dinar algérien
HL	hecto litre
HT	hors taxe
AN	année
CPA	crédit populaire algérien
US	United state
TWR	tour de contrôle
H	heure
SUN	dimanche
THU	jeudi
IFR	instrument flight roules
VFR	visual flight roules
CAT	catégorie
VOR	VHF omni directionnel ronge
DME	distance mesuring équipement
ILS	instrument landing système
TRM	trimestre
CV	cheval

liste des tableaux

Tableau.2.1. Capital utilisé	31
Tableau 2.2 Exemple de secteurs de service	33
Tableau 3.1 réduction pour les passagers	37
Tableau 3.2 Catégorie d'aérodrome et Taux unitaire	42
Tableau 3.3 les redevances domaniales	43
Tableau 3.4 redevances industrielles	43
Tableau 4.1 Données géographiques et administratives	47
Tableau 4.2 heures de fonctionnement	47
Tableau 4.3 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	48
Tableau 4.4 caractéristiques physique des pistes	48
Tableau 4.5 distances déclarées	48
tableau 4.6 Principaux compte de charge d'aéroport de Bechar	53
Tableau 4.7 programme de travail année 2012	54
Tableau 4.8 programme d'entretiens et de grosses réparations	54
Tableau 4.9 Les investissements équipement de bureau	55
Tableau 4.10 Les investissements matériel de transport	55
Tableau 4.11 Les investissements matériel et outillage	56
Tableau 4.12 Les missions effectuées durant l'année 2013	56
Tableau 4.13 La consommation carburant pour l'année	57
Tableau 4.14 les investissements 247 agencement et installation	57
Tableau 4.15 Le plan d'investissement	58
Tableau 4.16 La situation financière	59
Tableau 4.17 La délégation de crédit	59

Liste des figures

chapitre1: généralité sur les aéroports et leurs relations avec l'état:

Figure 1.1 Aéroport d'Alger - Houari Boumediene	7
Figure 1.2 : Exemple d'un début de piste numérotée 25R	8
Figure 1.3 : le balisage d'une piste d'atterrissage	12
Figure 1.4 : Voies de circulation d'un aéroport (en bleu)	13
Figure 1.5 : Aires de stationnement	14
Figure 1.6 : la tour de contrôle d'aéroport d'Oran	14
Figure 1.8 : l'aérogare de l'aéroport d'Alger	15
Figure 1.9: Aéroport commercialisé (organigramme générique)	18

chapitre 2: définitions de la gestion financière d'un aéroport

Figure 2.1: Processus de comptabilité et de détermination des coûts	28
---	----

chapitre 3: la gestion économique et financière en Algérie

Figure 3.1: une facture de carburant	39
Figure 3.2: une facture de stationnement	41
Figure 3.3:une facture de fret	44

chapitre 4:étude de budget d'aéroport de Bechar

Figure 4.1:études comparative entre 2 budget	63
--	----

TABLE DES MATIERES:

Résumé	1
Table Des Matière	
Introduction Générale	6
chapitre1:Généralité sur les aéroports et leurs relations avec l'état:	
1.1 Aéroport	7
1.2 Préambule	7
1.3 Organisation générale	8
1.3.1 Piste	8
a. Type de surface	9
b. Zones de piste	9
c. Bande de piste	9
d. Zone anti-souffle ou prolongement d'arrêt	9
e. Seuil décalé	10
f . Clearway (cwy)	10
g. Piste utilisable atterrissage et décollage	10
h. Marquage de piste	11
i. Marquage de seuil de piste	11
1.3.2 Éclairage de piste	11
1.3.3 Voies de circulation	12
1.3.4 Aires de stationnement	13
1.3.5 Tour de contrôle	14
1.3.6 Aérogare	15
1.3.7 Fret et bagages	16
1.4 Organigramme	16
1.5 Administration et finances	19
1.5.1 Propriété et contrôle de la gestion et de l'exploitation des aéroports par l'état	19
1.5.2 Responsabilités des états	20
1.5.3 Nécessité d une supervision économique	20
1.5.4 Objectifs de la supervision économique	21
1.5.5 Mesures économique et organisme de réglementation	22
chapitre 2:Définitions de la gestion financière d'un aéroport :	
2.1 Les aspects fondamentaux	23
2.1.1 Application des principes des meilleurs pratiques commerciales	23
2.1.2 Objet et nécessité de la comptabilité et du contrôle financier	23
2.1.3 Portée de la comptabilité et du contrôle financier	24

2.2 Plan d'affaires et budget	24
2.2.1 Le plan d'affaires	24
* Les paramètres influent sur le plan d'affaires	25
2.2.2 Le budget	25
* Les parties du budget	26
2.2.3 Financement et gestion de la trésorerie	26
a. La vérification interne	26
b. La vérification externe	27
2.3 Comptabilité	27
2.3.1 Les états financiers	27
2.3.2 Les recettes	29
a. Les recettes provenant du trafic aérien	29
b. Les recettes provenant des activités extra-aéronautique	29
2.3.3 Les dépenses	29
a. Exploitation et maintenance	30
b. Frais généraux d'administration	30
c. Dépenses d'immobilisation	30
2.3.4 Le capital	30
a. Le fonds de roulement	30
b. Le capital utilisé	30
2.3.5 Flux de trésorerie	31
2.3.6 Comptabilité par centre de coûts	31
2.3.7 Les centres de coûts les plus usuels	32
2.3.8 Comptabilité par secteur de service:	33

chapitre 3: La gestion économique et financière en Algérie

3.1 Coûts	34
3.2 Redevances	35
3.2.1 Répartition des redevances	35
a. Établissement national de la navigation aérienne (ENNA)	35
b. Établissement de gestion et des services aéroportuaires (EGSA)	35
3.2.2 Description des redevances aéronautique	36
a. Redevances de passagers	36
b. Redevances d'atterrissage	37
c. Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage	38
d. Redevances sur l'attribution des carburants	39
e. Redevances de stationnement et de parking des aéronefs	40
3.2.3 Autres redevances	42
a. D'entraînement	42
b. De survol des aéronefs	42
c. D'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie	42
* Catégorie d'aérodrome et taux unitaire	42
3.2.4 Redevances extra-aéronautique	43
a. Les redevances domaniales	43
b. Redevances industrielles	43

3.3 Conditions et modalité de paiement des redevances	45
3.3.1 Facturation	45
3.3.2 Paiement	45
3.3.3 Monnaie de compte	45
3.3.4 Monnaie de facturation	45
3.3.5 Monnaie de paiement	45
3.3.6 Délai de paiement	45
3.3.7 Intérêts de retard	46
3.3.8 Réclamation et renseignements	46
chapitre 4:Étude de budget d'aéroport de Bechar	
4.1 L'aéroport de Bechar boudghene ben Ali Lotfi	47
4.1.1 Données géographique	47
4.1.2 Heures de fonctionnement	47
4.1.3 Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie	48
4.1.4 Caractéristiques physiques des pistes	48
4.1.5 Distances déclarées	48
4.2 Administration et finances	49
4.2.1 Objet et nécessité de la comptabilité et du contrôle financier	49
4.2.2 Portée de la comptabilité et du contrôle financier	49
4.2.3 Le budget	50
4.3 Budget d'aéroport de Bechar pour l'année 2012	50
4.3.1 Les principaux compte de charge	52
*Étude de principaux compte de charge	54
4.3.2 Les différents programmes d'aéroport de Bechar pour l'année 2012	54
a. Programme de travail année 2012	54
b. Programme d'entretiens et de grosses répartitions	54
4.3.3 Le budget prévisionnel d'aéroport de Bechar année 2013	55
a. État prévisionnel des investissements équipement de bureau	55
b. État prévisionnel des investissements matériel de transport	55
c. État prévisionnel des investissements matériel et outillage	56
d. État prévisionnel des missions a effectuée durant l'année 2015	56
e. État prévisionnel de consommation carburant pour l'année 2013	57
f. État prévisionnel des investissements 247 agencement et installation	57
*Étude de budget prévisionnel	58
4.3.4 Le plan d'investissement d'aéroport de Bechar	58
4.3.5 La situation financière d'aéroport de Bechar	59
4.3.6 La délégation de crédit	60
4.4 Étude comparative entre le budget de l'année 2012 et l'année 2005	61
Conclusion générale	65
Références	66
Liste des figure	67
Liste des tableaux	68
Liste des abréviations	69

Introduction générale :

Le thème qu' on a choisir est un thème très important dans le domaine de l'aviation civile ou dans le domaine d'aéronautique en générale car il provoque plusieurs difficulté au niveau des aéroports algériennes surtout dans la gestion financière et tous ce qui concerne les revenus et les dépenses , donc c est pour sa qu'on choisir notre thème qui parle de l'aspect économique et financier d'un aéroports .

Tout d'abord avant d'entré dans le sujet il faut qu'on suive un plan de travail qui va nous aider a traité tous les points de notre thème, dans un premier temps on va faire une description générale d'un aéroport et de ces déférents parties que se soit coté bâtiments et installations ou coté terrain (piste , air de mouvement , on gare ,,,,), ensuite on donne les déférents définitions de l OACI sur les composantes de la gestion financière d'un aéroport comme le budget ,le plan d'affaire, le capitale utilisé et la comptabilité ,puis on parle de la gestion aéroportuaire en Algérie et les redevances utilisé que se soit aéronautique ou extra-aéronautique et ces déférents prix utilisé pour les vols nationale ou internationale, enfin on va faire une étude générale sur le budget, les programmes de travail et le budget prévisionnel d'aérodrome de Bechar de l'année 2012 puis on compare les dépenses de se budget avec un ancien budget pour donné des résultats exacte .

Chapitre 1 :

Généralités sur les Aéroports et leurs relations avec l'état

1. Généralité sur les aéroports :

1.1 Aéroport :

Un aéroport est l'ensemble des bâtiments et des installations situées sur un aérodrome qui servent au traitement des passagers ou du fret aérien. Le bâtiment principal est, généralement, l'aérogare par où transitent les passagers (ou le fret) entre les moyens de transport au sol et les avions.



Figure 1 .1 Aéroport d'Alger - Houari Boumediene

1.2. Préambule :

Un aérodrome est l'ensemble des infrastructures permettant le décollage, l'atterrissage et les évolutions des avions au sol. Un aéroport est destiné au trafic aérien commercial de passagers ou de fret. Implanté sur un aérodrome, il est constitué par l'ensemble des bâtiments et installations qui permettent l'embarquement et le débarquement des passagers ou du fret. Le bâtiment principal, l'aérogare, est le lieu de transit entre les transports au sol, publics ou privés, et les avions. L'aérogare abrite les installations utilisées par les compagnies aériennes, les services de police ou de douane, pour effectuer les opérations d'enregistrement, de contrôle, etc. des passagers et de leurs bagages. Les aéroports les plus importants ont parfois plusieurs aérogares donnant elle-même accès à des terminaux déportés où stationnent les avions.

Les aéroports sont souvent qualifiés en fonction de leur activité principale, aéroport international, national ou régional, aéroport de fret. Un aéroport international est utilisé, en partie, pour les vols entre pays différents et son aérogare accueille les services de la douane.

Les aéroports sont souvent une composante majeure de l'activité économique et touristique d'une agglomération. Ils sont alors desservis par des liaisons routières rapides (voie express, autoroute) et des transports en commun. Leur implantation au plus près de la zone d'habitat est l'objet de conflits liés aux nuisances générées par les avions. Un aéroport destiné exclusivement au trafic des hélicoptères est un héliport.

Les plus grands aéroports sont souvent utilisateurs exclusifs des installations de l'aérodrome où ils sont implantés. Il y a alors confusion entre les deux termes. Beaucoup d'aérodromes sont utilisés concurremment pour les besoins d'une base aérienne militaire, un aéroclub, etc. [6]

1.3. Organisation générale :

1.3.1. Pistes :

La piste est une surface rectangulaire sur un aérodrome préparée pour les atterrissages et les décollages des aéronefs.

Elle a pour paramètres :

- Longueur de piste
- Largeur de piste
- Type de Surface ou texture ou matériau de revêtement de la piste
- Résistance de piste
- Type de section de piste qui autorise l'utilisation ou non pour le décollage ou l'atterrissage.



Figure1.2 : Exemple d'un début de piste numérotée 25R

A. Type de surface :

Les pistes font partie de 2 grandes catégories dans la majorité des cas :

- Les pistes en dur généralement en asphalte, bitume ou béton
- Les pistes souples généralement en herbe, gravier, sable ou neige Sur les cartes aéronautiques, le type de surface des pistes est représenté par un code de trois lettres :

Les pistes sur étendue d'eau n'ont pas de code de texture et n'ont pas de marquage d'identification. Elles ne sont pas considérées comme des pistes proprement dites sur les cartes.

B. Zones de piste :

La piste est une surface rectangulaire qui comprend un marquage au sol qui permet de délimiter cette surface et facilement identifiable par les aéronefs quelque soit la texture de la piste.



C. Bande de piste :

Il s'agit de la zone autour de la piste elle-même. Elle est dépourvue de tous les obstacles qui pourraient interférer avec le vol et le roulage des avions, mais elle n'est pas forcément en bonne condition.

C'est habituellement juste une surface herbeuse. Sur quelques aérodromes, ces bandes sont partiellement en bitume ou en béton et situées derrière le marquage latéral des pistes s'il existe.

D. Zone anti-souffle ou prolongement d'arrêt :

Cette zone est indiquée par des chevrons peints en jaune sur la zone de la piste considérée.

La zone anti-souffle est souvent construite juste avant le début de la piste, là où le souffle d'air chaud produit par les avions durant le décollage pourrait éroder le sol et endommager la piste. Cette zone peut également être conçue pour servir d'espace d'urgence en cas de problèmes durant le décollage (prolongement d'arrêt ou STOP BAND). Elle est souvent moins résistante que la piste principale et est marquée par des chevrons jaunes.

Il est interdit de rouler ou de stationner sur cette zone, sauf en cas d'urgence.

E. Seuil décalé :

Le seuil de piste est généralement à chaque extrémité de la délimitation de piste. Cependant dans quelques cas, le seuil de piste est déplacé et ne correspond pas à l'extrémité de piste dans ce cas, nous avons un seuil de piste décalé.

Ce seuil de piste décalé est marqué par des flèches qui mènent au seuil d'atterrissage marqué par une ligne blanche sur la largeur de la piste.

Cette portion de piste avant le seuil décalé peut être utilisée uniquement pour le roulage et le décollage. Aucun atterrissage ne peut être effectué sur ce morceau de piste.

Les raisons sont :

- des obstacles sont présents juste avant la piste qui ne garantissent pas la sécurité pour l'atterrissage sur cette portion de piste
- la résistance de la piste est trop faible pour les atterrissages dans cette portion de piste
- des restrictions de bruit imposent le respect des distances et hauteurs des aéronefs en finale.

F. Clearway (CWY) :

La clearway est l'espace ouvert qui est non revêtu qui prolonge la piste qui permet aux aéronefs ayant une distance de décollage critique de permettre de survoler le seuil de piste opposé à moins de 50ft et d'utiliser cette portion d'espace ouvert pour atteindre la hauteur critique des 50ft.

G. Piste utilisable atterrissage et décollage :



La piste utilisable aux atterrissages et au décollage possède certains types de marquage en fonction des cas de catégorie et de texture incluant :

- Le numéro de piste
- Le marquage du seuil et de fin de piste
- Le marquage latéral de piste
- Le marquage axial de piste
- Le marquage des zones de touché à l'atterrissage
- Les marquages de distance additionnels

H. Marquage de piste :

Les pistes sont identifiées par un nombre de deux chiffres indiquant leur orientation magnétique en dizaine de degrés lors du mouvement de l'aéronef. On divise par dix l'orientation de la piste exprimée en degrés et on arrondit le résultat à l'unité la plus proche.

EXEMPLE : UNE PISTE ORIENTEE A 36° SERA NUMEROTEE 04; L'AUTRE EXTREMITE, ORIENTEE A 216° SERA NUMEROTEE 22. L'ECART ENTRE LES NUMEROS EST TOUJOURS DE 18 (180°).

Lorsqu'un aérodrome possède plusieurs pistes orientées dans la même direction on utilisera une lettre supplémentaire :

- L pour left = gauche
- R pour right = droite
- C pour Center = centre

L'indication droite/gauche (R/L) est toujours selon la direction d'atterrissage. La piste 36R prise dans l'autre sens sera donc la piste 18L. Plus rarement, trois pistes peuvent être disposées en parallèle. Dans ce cas, la piste centrale se verra associée à son numéro la lettre C.

I. Marquage de seuil de piste :

Il s'agit d'une série de 2 à 6 bandes étroites mise côte à côte de chaque côté de la piste. Le nombre de bande dépend de la largeur de la piste.

1.3.1 Éclairage de piste :

La piste possède plusieurs types d'éclairage afin de pouvoir l'identifier la nuit :

- Eclairage latéraux
- Eclairage des seuils
- Eclairage central de piste
- Eclairage d'approche
- Eclairage de la zone de toucher des roue. [6]

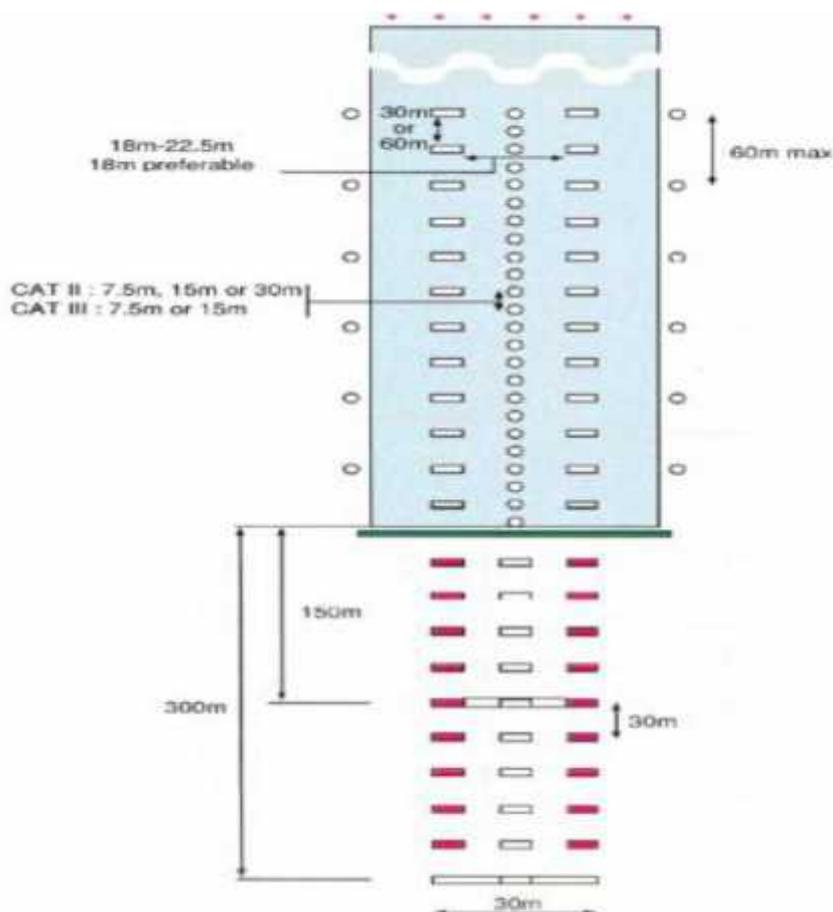


Figure1.3 le balisage d'une piste d'atterrissage

1.3.2 Voies de circulation :

Les pistes sont reliées entre elles et aux aires de stationnement par des *taxiways* destinés aux avions et parfois des voies de service plus étroites réservées aux véhicules de service et de secours (pompiers). Lorsque l'aéroport est d'une dimension telle que le parcours entre les pistes et le parking nécessite de suivre un trajet précis, un véhicule spécial (dit *follow-me*) peut venir précéder l'avion pour le guider.

Les voies de circulation sont des voies délimitées qui permettent aux appareils de se déplacer entre les parkings et les pistes. Elles sont généralement construites en bitume ou composées de plaques de béton et sont repérables par une signalisation de couleur jaune (avec des lumières de couleur bleue) pour les distinguer des pistes qui sont, elles, balisées de blanc. [8]

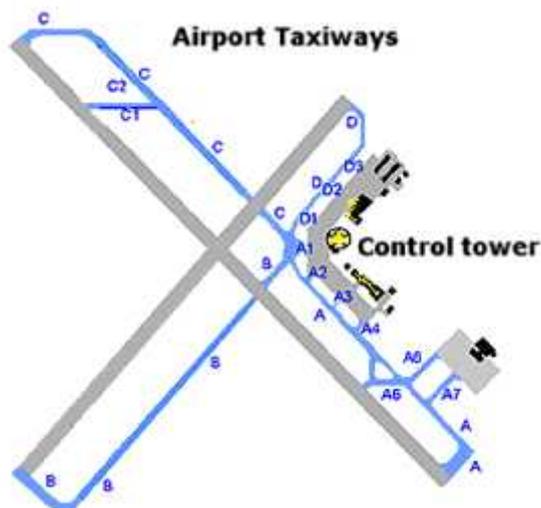


Figure1.4 Voies de circulation d'un aéroport (en bleu)

1.3.3 Aires de stationnement :

Les aires de stationnement, ou parkings (parfois encore appelés tarmacs) sont les parties de l'aéroport où les avions séjournent, que ce soit pour le transbordement des passagers et du fret ou pour l'entretien.

Les compagnies aériennes sont facturées par les aéroports en fonction du temps passé par leurs avions sur la section de parking qui leur est attribuée. Ceci, en plus du coût de revient de l'avion lui-même et du personnel de bord, incite les compagnies à minimiser au maximum le temps d'immobilisation de l'appareil au sol. C'est pourquoi, lors d'une escale où les passagers quittent l'avion, tout est fait pour que l'avion immobilisé soit remis en état de repartir le plus vite possible : les pilotes préparent leur liste de vérification de décollage, les équipes de nettoyage interviennent dans la cabine, le plein de kérosène est fait... et les toilettes sont vidées.

Le parking est également conçu pour faciliter ces opérations : en particulier, sur la plupart des grands aéroports, un réseau de canalisations souterraines permet d'acheminer le carburant des avions directement au pied de ceux-ci. Un camion assure alors le branchement entre le point de ravitaillement le plus proche et l'avion.

Les parkings destinés au stationnement des avions pour les opérations de transbordement se trouvent naturellement au contact de l'aérogare. La plupart du temps, un système de passerelles télescopiques et orientables permet aux passagers d'accéder directement aux portes de la cabine depuis l'aérogare, sans avoir à descendre sur le parking. Exceptionnellement, lorsque les parkings les plus proches sont saturés, les passagers transitent jusqu'à l'avion par bus ou minibus.

Ils montent dans l'avion par un escalier mobile.

Les parkings destinés aux opérations de maintenance des avions (inspection technique, entretien) sont plutôt situés aux abords des hangars, dans une partie éloignée de l'aérogare. [8]



Figure 1.5 Aires de stationnement

1.3.4 Tour de contrôle :

La tour de contrôle est l'organe le plus visible de toute la chaîne dédiée au contrôle aérien. C'est à partir d'elle que les contrôleurs aériens (dits « aiguilleurs du ciel ») opèrent pour guider les avions dans les phases du vol liées au survol de l'aéroport : instructions pour les phases finales d'approche et délivrance de l'autorisation d'atterrir, délivrance de l'autorisation de décollage et instructions pour rejoindre le couloir aérien défini dans le plan de vol de l'avion. La tour de contrôle est placée de manière à pouvoir suivre visuellement les évolutions des avions sur les voies de circulation et sur les pistes. C'est elle qui gère, en fonction des conditions météorologiques, le choix des pistes à utiliser et l'activation du balisage lumineux au sol.



Figure1.6 : la tour de contrôle d'aéroport d Oran

1.3.5 Aérogare :

L'aérogare est l'ensemble des bâtiments par lesquels transitent les passagers et leurs bagages et où sont également situés les guichets des compagnies aériennes, les services administratifs de l'aéroport, les services de douane ainsi que les services de sécurité. Selon la taille de l'aérogare, on peut aussi y trouver une zone de vente détaxée (Boutique hors taxes), des bars et restaurants.

Le passager aérien qui entre dans une aérogare pour y prendre l'avion doit procéder à plusieurs opérations avant de pouvoir embarquer. Il lui faut tout d'abord acheter son billet au guichet d'une compagnie aérienne s'il ne l'a pas déjà fait. Ensuite, il lui faut *s'enregistrer* et déposer ses bagages pour leur mise en soute. Il peut ensuite patienter en salle d'attente ou faire quelques achats dans la zone commerciale. Il doit passer les contrôles de sûreté pour accéder à la salle d'embarquement avant de monter à bord de l'appareil.



Figure 1.7 l'aérogare de l'aéroport d'Alger

Lorsque le vol est un vol international, en plus de l'enregistrement et du contrôle de sûreté, le passager doit passer par un filtre transfrontalier (« contrôle émigration » par la Police de l'air et des frontières) et éventuellement la douane. À son débarquement, le passager doit aller récupérer ses bagages de soute. Si le vol est international, il subit un « contrôle immigration » avant d'accéder en salle de livraison des bagages, puis passe par la douane du pays d'arrivée. [8]

1.3.6 Fret et bagages :

Les coûts des excédents de bagages, plus que l'étourderie ou la malveillance, sont la cause principale des alertes à la bombe due aux colis abandonnés. Leur coût non anticipé et souvent pour de la bimbelerie, comme les cadeaux pour de la famille étendue, incite certains voyageurs à laisser sur place une partie de leurs affaires. [8]



Figure1.8 l'aérogare de l'aéroport d Alger

1.4 Organigrammes :

Divers types de structures d'organisation peuvent certes être utilisés pour assurer la gestion et les communications internes de différents types d'entités d'exploitation ; cependant des exemples de quelques modèles d'organigrammes d'aéroport sont présentés dans les pages qui suivent. Bien que chaque aéroport soit unique et requière une structure d'organisation et de gouvernance qui lui est propre, certains facteurs de base doivent être pris en considération lorsqu'on prépare un organigramme d'aéroport.

L'établissement de l'organigramme le plus approprié pour un aéroport (ou un groupe d'aéroports), doit tenir compte des facteurs suivants :

- les fonctions et les objectifs de l'aéroport ou des aéroports ;
- les relations entre les diverses fonctions exécutées à l'aéroport ;
- le nombre d'aéroports et leur répartition géographique, s'ils sont exploités en tant que groupe ;
- la taille de l'aéroport, qui permet de déterminer si chacune des différentes fonctions doit être confiée à un département distinct, ou si certaines de ces fonctions peuvent être regroupées au sein du même service ou département ;
- le ou les types de trafic (international, intérieur, civil, militaire) ;
- le degré d'autonomie financière de l'aéroport ou du groupe d'aéroports considéré.

L'organigramme d'un aéroport (ou d'un groupe d'aéroports) indique comment les différentes fonctions aéroportuaires sont reliées, ce qui permet de donner certaines orientations en matière de répartition et de détermination des coûts des installations et services fournis .La présentation graphique des relations fonctionnelles qui existent pour la structure d'organisation qui convient devrait tenir compte des considérations suivantes :

- une ou plusieurs fonctions devraient être regroupées dans chaque département ;
- les fonctions regroupées devraient être reliées et avoir un objectif commun ;
- lorsque le volume de trafic traité par l'aéroport est faible, le nombre de départements devrait être relativement limité. À mesure que l'aéroport s'accroît en taille, son organigramme a tendance à devenir de plus en plus compliqué, mais la multiplicité des départements ne devrait pas entraîner un chevauchement de responsabilités, qui serait préjudiciable à un bon fonctionnement de l'aéroport ;
- tous les départements devraient faire l'objet d'une étroite coordination, plus particulièrement en matière de sûreté ;
- quelle que soit la forme d'organisation interne, les aéroports sont habituellement gérés par un chef de la direction (ou directeur général) et un conseil d'administration qui est généralement responsable de toutes les décisions importantes de politique concernant l'aéroport. Le directeur général est chargé de l'exploitation et de l'administration courante de l'aéroport, ainsi que de la mise en œuvre des décisions du conseil d'administration. [7]

1.5 Administration et finances :

La fonction administration et finances comprend habituellement la gestion globale des questions de personnel et d'administration générale, y compris la gestion des bâtiments et des terrains, ainsi que l'approvisionnement et la gestion des stocks. Elle comprend également la comptabilité, les budgets, le contrôle budgétaire, le calcul et la perception des redevances et autres recettes, ainsi que les paiements et, éventuellement, la gestion des systèmes informatiques de l'aéroport. En font aussi partie les questions relatives aux loyers et baux, aux contrats de concession, ainsi que la rédaction des accords nécessaires et le contentieux.

Le contrôle de la gestion, qui a notamment pour objet de comparer les résultats obtenus aux prévisions, aux budgets et aux plans, puis d'analyser les écarts, peut aussi être séparé de la fonction finances. Les systèmes d'information de gestion, qui peuvent être d'une grande utilité pour les gestionnaires, relèvent généralement de la fonction administration et finances. Ils peuvent inclure le système informatique de l'aéroport ou être exploités comme une fonction distincte. La fonction de vérification interne est cependant habituellement indépendante et devrait rendre compte à un niveau de gestion supérieure afin d'en garantir l'impartialité. [7]

1.5.1. Propriété et contrôle de la gestion et de l'exploitation des aéroport par l'état :

La propriété étatique ou publique peut prendre la forme du contrôle ou de la gestion directs, par exemple par l'intermédiaire d'une administration de l'aviation civile, d'un autre département ministériel ou de paliers du gouvernement au niveau régional ou municipal. Le contrôle étatique peut aussi s'exercer par l'intermédiaire d'organismes disposant d'une certaine autonomie, par exemple un organisme public doté d'une autonomie financière et opérationnelle, une société autonome constituée en vertu d'une loi spéciale (établissement public), ou une société créée en vertu du droit des sociétés.

Dans ce type de structure de gestion, l'État conserve la propriété et le contrôle global des aéroports, et les organismes qui les exploitent se doivent d'agir dans l'intérêt public plutôt que de s'en tenir à des considérations de profit, bien que cela ne doive pas les empêcher de fixer des objectifs clairs et d'adopter les meilleures pratiques commerciales. Cette option peut donner aux États la souplesse nécessaire pour s'assurer que le développement des aéroports réponde à leurs besoins politiques, sociaux et économiques nationaux. Enfin, il convient de noter que dans certains cas, l'État conserve la propriété des aéroports (terrain et/ou installations), tandis que l'exploitation (c'est-à-dire le contrôle) est confiée à d'autres intérêts. [7]

1.5.2. Responsabilités des états :

Il est souligné dans le Chapitre 1, Partie A, que l'article 15 de la Convention de Chicago constitue le fondement de la politique sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et renforce le concept de la liberté d'accès et de non-discrimination prévu à l'article 11 en ce qui concerne l'utilisation des installations et services par les aéronefs des États contractants assurant un transport aérien international. L'article 68 s'inscrit aussi dans ce contexte : il prévoit que chaque État contractant peut désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Il faut noter qu'un État ne peut pas accorder une indépendance totale aux exploitants de ses aéroports, car aux termes de la Convention de Chicago, les États contractants restent fondamentalement responsables et ne peuvent rien déléguer à un exploitant. Par exemple, en vertu de l'article 28, c'est l'État contractant, et non l'exploitant, qui est responsable des normes des installations et des services fournis ; l'État ne peut donc pas déléguer cette responsabilité à une entité autonome ou privée.

Les États ont également contracté des obligations dans le cadre d'accords de services aériens pour lesquels l'État reste seul responsable du respect des dispositions traitant, par exemple, de l'accès à certains aéroports. La responsabilité première de l'État est d'assurer une protection contre les abus monopolistiques, qui ont un impact négatif aussi bien sur les exploitants d'aéronefs et les passagers que sur les expéditeurs et peuvent aussi avoir un effet préjudiciable sur l'économie nationale dans son ensemble. [7]

1.5.3 Nécessité d'une supervision économique :

Quand des biens ou des services sont fournis par des concurrents qui se disputent les clients, on peut souvent s'en remettre aux forces du marché pour protéger les intérêts des consommateurs ; ces forces jouent alors un rôle de « régulateur automatique » efficace et équitable au niveau des prix ainsi que de la quantité et de la qualité de l'offre. Mais lorsque l'offre est dominée par un fournisseur unique, par un monopole, sa réglementation devient une affaire de politique publique.

On reconnaît de plus en plus qu'en l'absence de concurrence, les préoccupations des usagers quant au caractère monopolistique des aéroports peuvent être mieux prises en compte si les gouvernements cessent de participer directement à l'exploitation des aéroports et confient celle-ci à des entités autonomes. Ces nouvelles conditions d'exploitation semblent cependant avoir réduit la vigilance et peut-être même le sens d'obligation de veiller à ce que, par exemple, les pratiques en matière de redevances soient conformes à la politique et aux principes de l'OACI.

Outre les caractéristiques monopolistiques des aéroports, il est apparu davantage de situations qui montrent la nécessité d'un cadre réglementaire et d'une certaine forme de supervision pour garantir la protection des intérêts des usagers, des aéroports et de l'économie nationale et pour assurer le respect des obligations internationales. Seuls les États peuvent s'acquitter de ces responsabilités. [7]

1.5.4 Objectifs de la supervision économique :

La supervision économique donne ses meilleurs résultats lorsque des objectifs clairs sont donnés aux aéroports et qu'ils sont bien motivés à fournir des services aussi rentables que possible et de bonne qualité. En créant un mécanisme indépendant de réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne, les États peuvent leur imposer un certain nombre d'objectifs (voir le paragraphe 15 du Doc 9082/7), notamment de :

- veiller à respecter la non-discrimination dans l'application des redevances ;
- veiller à ce qu'il n'y ait pas de redevances excessives ou d'autres pratiques anticoncurrentielles ou un abus d'une position dominante ;
- assurer la transparence ainsi que la disponibilité et la présentation de toutes les données
Financières nécessaires pour déterminer l'assiette des redevances ;
- évaluer et encourager l'efficience et l'efficacité des activités des fournisseurs ;
- établir et examiner des normes, la qualité et le niveau des services fournis ;
- suivre et encourager les investissements, de façon à répondre à la demande future ;
- veiller à ce que les points de vue des usagers soient adéquatement pris en considération.

D'autres objectifs plus généraux peuvent s'y ajouter :

- favoriser le développement rationnel de l'aviation civile ;
- favoriser le développement économique régional ;
- garantir un accès non discriminatoire à tous les usagers des aéroports, y compris les Nouveaux usagers, tant du côté piste que du côté ville ;
- prendre en compte le nécessaire équilibre des intérêts respectifs entre les aéroports et les usagers ;
- prévoir une procédure pour le traitement des plaintes et le règlement des différends ;
- veiller à ce que les résultats et les prévisions de trafic soient présentés aux usagers, pour les convaincre que les redevances sont justes et raisonnables ; [7]

1.5.5 Mesures économiques/organisme de réglementation :

Le taux de rendement ou le coût de production majoré constituent des concepts possibles de supervision économique dans le cas où un aéroport agit à titre de service public. L'organisme de réglementation a alors pour fonction d'empêcher que l'aéroport ne fasse payer trop cher ses clients et ne fixe des prix disproportionnés par rapport au coût.

En fixant les redevances, l'organisme de réglementation permet à l'aéroport de recouvrer l'intégralité de ses frais d'exploitation plus un rendement raisonnable de son investissement. Ce type de mécanisme a cependant l'inconvénient de ne pas inciter les aéroports à rationaliser leurs activités et à diminuer leurs coûts. Certains ont aussi exprimé des inquiétudes quant au risque de surinvestissement avec ce type de régulation.

La supervision économique peut aussi prendre la forme d'un mécanisme de contrepoids partiels aux pouvoirs de l'aéroport lorsque c'est ce dernier qui fixe les redevances. Dans ce contexte, un modèle de type « plafonnement des prix » peut être plus efficace que le concept du taux de rendement. Le plafonnement des prix consiste à définir certains tarifs d'avance et à les fixer pour une certaine durée, les hausses étant limitées au taux d'inflation. Les prix sont alors un prix plancher pour l'exploitant (ce qui lui apporte une certaine sécurité) et un prix plafond pour l'État (ce qui lui garantit que l'exploitant ne peut pas en retirer un taux de rendement monopolistique). Le plafonnement peut aussi prévoir une marge pour les améliorations de la qualité du service si celles-ci sont convenues avec les usagers.

On peut également prévoir une disposition pour prendre en compte certains coûts (par exemple de sûreté). Pour les hausses futures, les tarifs n'augmenteront pas plus que l'inflation (IPC), avec une correction éventuelle par un facteur d'efficacité (facteur X). Ce facteur « X » représente la réduction des tarifs exigée de l'exploitant. On peut aussi augmenter les prix en fonction du coût des améliorations des infrastructures. [10]

Chapitre 3:

LES RECETTES AÉROPORTUAIRES EN ALGERIE

3. Finances Aéroportuaires :

L'activité aéroportuaire génère des coûts et des revenus.

3.1 Coûts :

Les importantes dimensions des terrains et infrastructures ainsi que les frais du personnel, nécessaires à l'exploitation, la maintenance et au développement de l'aéroport, exigent des niveaux substantiels en ressources financières.

a/ Les coûts d'exploitation et de maintenance concernent les dépenses régulières qui sont nécessaires pour maintenir le fonctionnement courant de l'aéroport.

Ces dépenses incluent, par exemple, les salaires et primes du personnel, les prestations concernant l'eau, l'électricité, les télécommunications, ainsi qu'un large spectre en approvisionnement essentiel allant des lampes de balisage aux fournitures de bureau.

b/ Les coûts des investissements sont des dépenses importantes, périodiques et qui contribuent significativement à l'amélioration ou à l'expansion de l'infrastructure aéroportuaire.

Ces dépenses d'investissement incluent les coûts des grands projets de construction tels que le développement de l'aérogare et de l'aérodrome, l'acquisition d'importants équipements tels que les véhicules du Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie (SSLI) et l'achat de terrains destinés à une future expansion. [3]

*** Bases réglementaires :**

Les décrets exécutifs n° 91/149 et n° 91/150 du 18 mai 1991 définissent respectivement les statuts et missions de l'ENNA (Etablissement National de la Navigation Aérienne) et des EGSA (Etablissements de Gestion et des Services Aéroportuaires) ainsi que leurs relations avec les tiers et le recours au droit commercial.

Les textes cités ci-dessus de l'ENNA et des EGSA détaillent ces relations et les prestations de service en contrepartie desquelles ces organismes perçoivent une rémunération appelée redevance aéronautique.

Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération sous la forme de redevances perçues au profit de l'organisme qui fournit le service. Il en est de même pour l'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité. [3]

3.2 Redevances :

Les redevances des aéroports sont classées en 2 principales catégories:

* **Redevances aéronautiques:** ce sont les sources de revenus qui proviennent de l'exploitation des aéronefs et du traitement des passagers et du fret;

* **Redevances extra-aéronautiques:** elles sont générées par les activités autres que celles concernant l'exploitation des aéronefs, et elles portent notamment sur les revenus des activités commerciales et des loyers d'espace de l'aérogare ainsi que des loyers des terrains.

Les atterrissages et les passagers sont les plus importantes des revenus aéronautiques.

La plupart des revenus extra-aéronautiques proviennent des concessions et des loyers. [3]

3.2.1 Répartition des redevances :

La perception des redevances aéronautiques relève de la compétence des organismes suivants :

A. Etablissement National de la Navigation Aérienne (E.N.N.A) :

Atterrissages des aéronefs ; Usage des dispositifs d'éclairage, Usage des installations des services d'assistance à la navigation aérienne en route et à l'approche, assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI).

B. Etablissement de Gestion et des Services Aéroportuaires (E.G.S.A) :

Usage des installations pour la réception des passagers, des marchandises, stationnement et abri des aéronefs, occupation des terrains et des immeubles. [4]

3.2.2. Description des redevances aéronautique :

-elles sont au nombre de 5 redevances :

- 1)la redevance d'atterrissage ;
- 2)la redevance de carburant ;
- 3)la redevance de passagers ;
- 4)la redevance de stationnement ;
- 5)la redevance de balisage ; [11]

A. Redevances passagers :

La redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers, est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers.

La redevance est perçue à l'occasion de l'émission du billet de passager.

Passagers à destination d'un aéroport algérien :

-Au départ des aéroports d'Alger, Constantine, Oran, Hassi Messaoud, In Amenas, Ghardaïa, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen et Annaba : 400DA par Passager.

-Au départ des autres aéroports algériens : 300DA par Passager.

Passagers à destination d'un aéroport étranger :

-Au départ des aéroports d'Alger, Constantine, Oran, Hassi Messaoud, Bejaia, Ghardaïa, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen, Annaba et Chlef : 900DA par Passager.

-Au départ des autres aéroports algériens : 600DA par Passager

***La redevance passager est due :**

*pour tous les vols au départ sauf:

- les passagers d'un appareil faisant une escale technique.
- les passagers d'un appareil faisant un retour forcé sur l'aérodrome suite à un incident technique ou de mauvaises conditions atmosphériques.
- Les passagers d'un vol non commercial sur un aéronef de moins de 6 tonnes.

* Pour tous les occupants de l'appareil sauf :

- les membres de l'équipage responsables du vol (à l'exclusion de tout personnel d'accompagnement, de relève ou de contrôle).
- les passagers en transit direct (en continuation sur le même avion et le même numéro de vol).
- les enfants de moins de 2 ans

La facturation est basée sur le nombre de passagers déclaré par l'exploitant ou par son représentant, et est fonction de la destination de celui-ci[2]

***Réduction et exonérations :**

	Atterrissage	Balisage	Passagers
Hélicoptère	50%		
Essai	100%	100%	
Retour forcé	100%	100%	100%
Equipage responsable de l'appareil *			100%
Passagers en transit direct			100%
Enfants de moins de deux ans			100%

tableau 3.1 réduction pour les passagers**B. Redevances d'atterrissage :**

La redevance d'atterrissage est due par tout aéronef qui effectue un atterrissage sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique.

La redevance d'atterrissage est calculée d'après le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité de l'aéronef, arrondi à la tonne supérieure. Un tarif est fixé pour les aéronefs de tourisme d'un poids inférieur ou égale à 12 Tonnes.

Les tarifs diffèrent selon que l'aéronef effectue un vol national ou international.

Des réductions ainsi que des exemptions sont consenties dans certains cas.

***Réduction :**

a) Les giravions bénéficient d'une réduction de 50%.

b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui, à l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou travail rémunéré, bénéficient d'une réduction de 75%.

c) Le montant de la réduction accordée en cas de manifestation aérienne est fixé par le Ministre chargé de l'aviation civile.

***Exemptions :**

Sont exonérés de la redevance d'atterrissage :

- Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décision du Ministre chargé de l'Aviation Civile.
- Les aéronefs d'Etat qui effectuent des missions techniques sur ordre du Ministre chargé de l'Aviation Civile
- Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport (QRF), en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.

Aéronefs effectuant un trafic national :

Jusqu'à 12 Tonnes : 64,14 DA

De 13 à 25 Tonnes : 64,14 DA + 10,68 DA/ tonne supplémentaire ;

De 26 à 50 Tonnes : 202,98 DA + 22,80 DA/ tonne supplémentaire ;

De 51 à 75 Tonnes : 772,98 DA + 23,25 DA/ tonne supplémentaire ;

Au-dessus de 75 Tonnes : 1.354,23 DA + 38,15 DA/ tonne supplémentaire.

Aéronefs de tourisme :

Jusqu'à 12 Tonnes : 49.78 DA

Au-dessus de 12 Tonnes : 49.78 DA + 8,61 DA/ tonne supplémentaire.[2]

C. Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage :

La redevance d'usage des dispositifs d'éclairage est due par tout aéronef qui effectue un envol ou un atterrissage sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, dont le balisage a été allumé de nuit (30 minutes après le coucher, 30 minutes avant le lever du soleil), ou par mauvaise visibilité ; soit à la demande du commandant de l'aéronef soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable de la sécurité aéronautique.

La redevance varie suivant les aéroports en fonction de l'importance du balisage. Ils sont, à cet effet, classés en deux (02) catégories, et le taux de la redevance est fixé pour chacune des catégories.

Aéroports de classe internationale : 1.168,86 DA

Aéroports de classe autre qu'internationale : 877,10 DA.[2]

E. Redevances de stationnement et de parking des aéronefs :

Cette redevance est due pour tout aéronef stationnant sur une aire de trafic ou de garage. Elle est calculée par tonne et par heure. La masse prise en compte est la MMD portée sur le certificat de navigabilité arrondie à la tonne supérieure.

Les postes de stationnement sont considérés comme aires de trafic de 07 heures à 23 heures, et comme aires de garage de 23 heures à 07 heures.

Toute heure entamée est due.

Une franchise de 1 heure trente est accordée pour le stationnement sur les aires de trafic.

-Sur les aires de trafic : 10,20 DA tonne/ heure.

-Sur les autres aires : 4,23 DA tonne/ heure.

Pour l'aviation générale dont le poids au décollage est inférieur à 20 tonnes :

- commerciale : 30,00 DA tonne /heure

-non commerciale : 7.50DA tonne/heure

Une franchise est accordée comme suit: 45 minutes sur les aéroports internationaux; 60 minutes pour les autres aéroports. Une réduction de 50% est accordée pour les compagnies aériennes pendant les heures de nuit.

***Exemptions :**

Sont exemptés des redevances de stationnement :

(a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités dont la liste est fixée par décision du Ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie

(b) Les aéronefs d'Etat qui effectuent certaines missions techniques.

(c) Les aéronefs privés utilisés par leurs propriétaires dans un but privé et de plaisance et, à l'exclusion de tout objet professionnel ou commercial, ainsi que les aéronefs des aéroclubs, lorsqu'ils utilisent certaines aires de garage désignées à cet effet, par l'exploitant de l'aérodrome.

(d) Les aéronefs des aéro-clubs sur leur aérodrome d'attache. [2]

exemple d une facture de stationnement:

ETABLISSEMENT DE GESTION DE SERVICES AEROPORTUAIRES D'ORAN
 Siege Social Es-senia Téléphone : (041) 59-10-31 / 40 Fax : (041) 59-10-77

FACTURE STATIONNEMENT

AEROPORT BECHAR BOUDGHENE BENALI LOTFI	REFERENCES
Adresse : EGSA AEROPORT DE BECHAR	N° : 94
N° Registre : 0104498 N° Article : 454878-55564	Du : 14/03/2013
N° Compte : 001 008 510 300 328 847 / 89 N° Fiscal : 096831050056525	Période à facturer
Banque : Agence BNA 951 : Boulevard de la Soummam -Oran	Mois Décembre 2012

Doit

AIR ALGERIE RESEAU NATIONAL
DIRECTION REGIONALE BECHAR

MONTANT HT	3 811,40
TVA 17 %	647,94
TOTAL A PAYER	4 459,34

Arreté la présente Facture à la somme de :

quatre mille quatre cents cinquante neuf Dinars et 34 centimes.

N.B :

- Prière mentionner les références des factures lors de vos règlements.
- En cas de non respect des délais impartis quant au paiement de la facture, une pénalité de retard est appliquée au débiteur. Cette dernière sera égale au taux d'escompte de la banque d'Algérie majoré d'un point.

figure 3.2: une facture de stationnement

3.2.3 Autres redevances :**A. Redevances d'entraînement :**

25 % du montant de la redevance d'atterrissage.

B. Redevances de survol des aéronefs :

Trafic international : 2.461,63 DA l'unité de service

Trafic national : 115,33 DA l'unité de service

C. Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie :

La redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie est due en fonction de la catégorie de l'aérodrome.

Le tarif est différent selon l'assistance, protection ou avitaillement. [4]

***Catégorie d'aérodrome et Taux unitaire :**

	catégorie 6	catégorie 7	catégorie 8
Protection	3000 DA	6000 DA	9000 DA
Avitaillement	6000 DA	12000 DA	18000 DA

tableau 3.2. Catégorie d'aérodrome et Taux unitaire

1 Unité = 1 heure. Toute fraction d'heure est considérée comme 1 unité.

Exemple : si la durée d'intervention = 1 heure 05 Minutes, le nombre d'unité sera égal à 2.

3.2.4 redevances extra-aéronautique

A. redevances domaniales :

Les occupations par des tiers d'immeuble ou de terrains faisant partie du domaine public aéroportuaire donne lieu au paiement de redevances fixées comme suit: [2]

Nature de l'immeuble	ASSIETTE	AEROPORTS INTERNATIONAUX	AEROPORTS NATIONAUX
Bâtiments : Locaux à usage AMD	DA/M ² /AN	8.410,00 (HT)	4.425,00(HT)
Locaux à usage Inde. Et Tech.	DA/M ² /AN	6.640,00(HT)	3.625,00(HT)
Hangars : Fret	DA/M ² /AN	3.450,00(HT)	2.575,00(HT)
Avian	DA/M ² /AN	2.300,00(HT)	1.770,00(HT)
Aires non bâties: Parking auto	DA/M ² /AN	840,00(HT)	600,00(HT)
Plate forme et revêtement bitumineux	DA/M ² /AN	620,00(HT)	440,00(HT)
Aires d'entretien avions	DA/M ² /AN	800,00(HT)	575,00(HT)
Autres	DA/M ² /AN	400,00(HT)	280,00(HT)
Zone hors trafic	DA/M ² /AN	360,00(HT)	185,00(HT)

tableau 3.3 les redevances domaniales

B. Redevances industrielles :

Lavage sol	DA/M ² /Mois	70,00 (HT)
Lavage vitre	DA/M ² /Mois	50,00(HT)
Enlevement poubelle PM	DA/U/Mois	115,00(HT)
Enlevement poubelle GM	DA/U/Mois	150,00(HT)
Confort climatique	LOCAL 20M ² /TRIMESTRE	DE 3000,00(HT)
Électricité	LOCAL 20M ² /TRIMESTRE	DE 3000,00(HT)
Abonnement téléphonique	DA/POSTE/AN	4000,00(HT)
Enseignes lumineuses PM	DA/ENSEIGNE/AN	10000,00(HT)

Tableau 3.4 redevances industrielles

Exemple d une facture de fret:

ETABLISSEMENT DE GESTION DE SERVICES AEROPORTUAUX
 Siege Social Es-senia Téléphone : (041) 59-10-31 / 40 Fa

FACTURE FRET

AEROPORT BECHAR BOUDGHENE BENALI LOTFI

Adresse : EGSA AEROPORT DE BECHAR	N° : 93
N° Registre : 0104498	N° Article : 454878-65564
N° Compte : 001 009 510 300 326 847 / 59	N° Fiscal : 098831050058529
Banque : Agence BNA 951 : Boulevard de la Soumam -Oran	PERIODE à facturer
	Mois Décembre

Doit

AIR ALGERIE RESEAU NATIONAL
 DIRECTION REGIONALE BECHAR

TOTAL FRET	1 868,00
TAUX	0,40
MONTANT HT	747,20
TVA 17 %	127,02
TOTAL A PAYER	874,22

Arreté la présente Facture à la somme de :

huit cents soixante quatorze Dinars et 22 centimes

N.B :

- Prière mentionner les références des factures lors de vos règlements.
- En cas de non respect des délais impartis quant au paiement de la facture, une pénalité de retard est appliquée au débiteur. Cette dernière sera égale au taux d'escompte de la banque d'algérie majoré d'un

figure 3.3 une facture de fret

3.3 Conditions et modalités de paiement des redevances de navigation aérienne :

Le paiement des redevances d'usage des installations et services de navigation aérienne en route, redevances d'atterrissage et redevances d'usage des dispositifs d'éclairage est défini comme suit :[4]

3.3.1 Facturation :

Elle est établie mensuellement et adressée aux usagers généralement dans le mois qui suit le service fait

3.3.2 Paiement :

Les paiements sont à effectuer au compte bancaire de l'ENNA. Ouvert près le « Crédit Populaire d'Algérie (C.P.A). N°: 101 401 72 130 301. 41, Rue Didouche Mourad Alger - Algérie -Ils doivent être assortis des dates et références des factures auxquelles ils se rapportent.

Tout exploitant d'aéronefs propriétaire ou non est soumis au paiement des redevances directement à l'ENNA.

3.3.3 Monnaie de compte :

La monnaie de compte est le Dinar algérien.

3.3.4 Monnaie de facturation :

La monnaie de facturation est le Dollar US pour les compagnies étrangères et le Dinar algérien pour les compagnies locales.

3.3.5 Monnaie de paiement :

La présente facture doit être acquittée en Dollar.

L'existence d'un accord de paiement intergouvernemental n'est opposable à cette disposition que dans la mesure où le dit accord stipule expressément un autre mode de paiement.

Les clients nationaux effectueront leur paiement en monnaie nationale.

3.3.6 Délai de paiement :

La présente facture est payable dans un délai de 30 jours à compter de la date d'émission.

3.3.7 Intérêts de retard :

Un intérêt de retard de 15% l'an sera appliqué pour toute facture non acquittée 10 jours (délai de grâce) après la date limite de paiement. Elle sera majorée éventuellement de frais engagés à compter du 41^{ème} jour calendaire.

3.3.8 Réclamations / Renseignements :

Pour toute réclamation et renseignement concernant la facturation s'adresser :bureau de réclamation et renseignement.

chapitre 4:

Etude du budget de l'aéroport De Bechar

4.1 L'aéroport de Bechar BOUDGHENE BEN ALI LOTFI:

L'aéroport de Béchar - Boudghene Ben Ali Lotfi² (code AITA : CBH • code OACI : DAOR) est un aéroport algérien à vocation nationale, situé sur la commune de Béchar à 5 km au nord-ouest de la ville

L'aéroport de Béchar est un aéroport civil et militaire desservant la ville de Béchar, dans le Sud-ouest algérien, et sa région (wilaya de Béchar).

L'aéroport est géré par l'EGSA d'Oran. [5]

4.1.1 Données géographiques et administratives relatives à l'aéroport :

Coordonnées du point de référence et emplacement de l'aérodrome	313902.05N 0021511.35W TWR
Direction et distance de (Ville)	5 Km Nord Ouest de la ville.
Altitude/Température de référence	811 M/ 35° C
Déclinaison magnétique/Variation annuelle	2° W (2005)
Administration, adresse, Téléphone, télécopieur, télex, SFA de l'aérodrome	Direction de la Sécurité Aéronautique BP 69 -BECHAR DSA : Tél/Fax : (049) 80 35 09 – TWR (049) 80 35 10.-ARO (049) 80 35 10 DAORYDYD
Types de trafic autorisés (IFR/VFR)	IFR/VFR
Observations	Aérodrome mixte.

tableau 4.1 Données géographiques et administratives

4.1.2 Heurs de fonctionnement:

1	Administration de l'aérodrome	0700/1500 (SUN/THU)
2	Douane et contrôle des personnes	En fonction des vols
3	Santé et services sanitaires	En fonction des vols
4	Bureau de piste AIS	H24
5	Bureau de piste ATS (ARO)	H24
6	Bureau de piste MET	H24
7	Services de la circulation aérienne	H24
8	Avitaillement en carburant	H24
9	Services d'escale	0600/1800
10	Sûreté	H24
11	Dégivrage	Néant

tableau 4.2 : heurs de fonctionnement

4.1.3 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie :

Catégorie de l'aérodrome pour la lutte contre l'incendie	CAT 8
Équipement de sauvetage	Oui, CAT 8
Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés	La grue.

tableau 4.3 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

4.1.4 Caractéristiques physique des pistes:

Numéro De piste	Relèvements		Dimension des RWY (m)	Résistance (PCN) et revêtement des RWY et SWY	Coordonnées du seuil	Altitude du seuil et altitude du point le plus élevé de la TDZ de la piste de précision	
	Vrai	mag				THR	TDZ
06	060° 062°		3335 x 45	55 F/B/W/T Béton bitumineux	313816.37N 0021743.22W		807
24	240°	242°	3335 x 45	55 F/B/W/T Béton bitumineux	313904.65N 0021605.79W		810
18	180°	182°	3000 x 45	55/F/B/W/T Béton bitumineux	313931.53N002 1540.47W		806
36	360°	002°	3000 x 45	55/F/B/W/T Béton bitumineux	313755.68N002 1540.44W		807

tableau 4.4: caractéristiques physique des pistes

4.1.5 Distances déclarées :

Désignation de la piste	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
06	3335	3335	3335	3335
24	3335	3335	3435	3035
18	3000	3000	3100	3000
36	3000	3000	3100	3000

tableau 4.5: distances déclarées

4.2 Administration et finances :

La fonction administration et finances comprend habituellement la gestion globale des Questions de personnel et d'administration générale, y compris la gestion des bâtiments et des terrains, ainsi que l'approvisionnement et la gestion des stocks.

Elle comprend également la comptabilité, les budgets, le contrôle budgétaire, le calcul et la perception des redevances et autres recettes, ainsi que les paiements et, éventuellement, la gestion des systèmes informatiques de l'aéroport. En font aussi partie les questions relatives aux loyers et baux, aux contrats de concession, ainsi que la rédaction des accords

La définition des objectifs à long terme et l'établissement des plans de développement et des programmes d'investissement de l'aéroport peuvent aussi relever de la fonction finances ou encore d'un service de planification et de développement distinct.

Le contrôle de la gestion, qui a notamment pour objet de comparer les résultats obtenus aux Prévisions, aux budgets et aux plans, puis d'analyser les écarts, peut aussi être séparé de la fonction finances. [7]

4.2.1 Objet et nécessité de la comptabilité et du contrôle financier :

Le système de comptabilité financière permet d'enregistrer les recettes et les dépenses, puis de les récapituler de manière à donner une image financière globale des services fournis par l'aéroport.

Le but fondamental du contrôle financier est de veiller à ce que les ressources affectées à la Prestation des services de l'aéroport soient utilisées de manière efficace, opportune, fiable et responsable.

Le contrôle financier consiste donc à assurer un suivi de la prestation de services sur le plan financier pour veiller à ce que les flux de dépenses et de recettes au cours d'un exercice donné soient conformes au Budget approuvé. [7]

4.2.2 Portée de la comptabilité et du contrôle financier :

Le contrôle financier comprend essentiellement trois étapes.

- La première consiste à comparer les recettes et les dépenses réelles aux prévisions,
- la deuxième à déterminer, en cas d'écart marqué, si la cause doit en être recherchée dans le Budget lui-même, dans la gestion de l'aéroport, ou dans des facteurs extérieurs qui Ne dépendent pas de la direction de l'aéroport,
- troisième à définir les mesures correctives qu'il est nécessaire ou possible de prendre. [7]

4.2.3 Le budget :

Le budget, qui devrait être établi sur la base de la première année d'application du plan D'affaires, porte en général sur une période correspondant à l'exercice financier annuel. Il ne devrait être révisé qu'exceptionnellement, en cas d'événements imprévus et inhabituels en cours d'exercice. Toute fois, des prévisions devraient être établies régulièrement au cours de l'exercice pour ce qui concerne les recettes et les dépenses réelles.

Un budget comporte deux parties :

a) un budget qui établit des prévisions de recettes et de dépenses, y compris l'amortissement et les intérêts ;

b) un budget des investissements, qui établit des prévisions relatives aux dépenses en Immobilisations en faisant le détail des projets d'investissement en vue de développer les Avoirs existants ou d'en acquérir de nouveaux au cours de l'année.

Le budget devrait être établi en fonction des règles du système comptable utilisé pour Enregistrer les recettes et les dépenses. Pour qu'un budget soit un outil de contrôle utile, il doit pouvoir guider les différents groupes qui consacrent des ressources aux services offerts. Les postes budgétaires devraient correspondre aux divers sous-comptes du système comptable. Le budget devrait être présenté de façon à faciliter la comparaison des résultats réels et des résultats budgétisés sur une base trimestrielle ou mensuelle en même temps que pour l'ensemble de l'exercice. C'est pourquoi la comparaison très détaillée (Par exemple, poste par poste des divers sous-comptes) n'est peut-être pas nécessaire. [7]

4.3 Le budget d'aéroport de Bechar année 2012:

Le budget pour l'années 2012 de l'aéroport de Bechar, présente un montant globale de :32851360,50DA, répartie par articles suivant détail ci-après, il est calculé avec une grande rigueur , et il est tenu compte des flambé des prix sur le marché national, [1]

Il est convenu se qui suit :

Article 610 : matières et fournitures**Montant : 3152480,98 DA**

Le montant dégagé pour ce chapitre, est destinée pour couvrir les fournitures, pièces, et matières consommables pour le bon fonctionnement du centre.

Article 612 : travaux**Montant : 200000,00DA**

Le montant prévu pour ce chapitre est nécessaire pour les frais des travaux intérieur et extérieur.

Article 619 : autres fournitures**Montant : 1173000,00DA**

Le montant dégagé pour ce chapitre, est prévu pour couvrir les charges de consommation d'eau et électricité.

Chapitre 04 :

Etude du budget de l'aéroport de Bechar

Article 620 : transport

Montant : 195500,00DA

Nous avons dégagé ce montant pour les charges du transport du personnel et autres frais.

Article 621 :

Montant : 2115000,00DA

Il est prévu ce montant, pour d'éventuel et charge locatives.

Article 622 : entretiens et réparations

Montant : 598000,00DA

Ce montant est prévu pour couvrir les entretiens, réparations des véhicules et autres matériels.

Article 624 : documentations

Montant : 57500,00DA

Le montant prévu pour ce chapitre est prévu pour les abonnements au journal officielle et autres documentations.

Article 625 : rémunérations des tiers

Montant : 46000,00DA

Le montant dégagé pour ce chapitre prévu pour couvrir les fais d'honoraires et autres actes notariaux.

Article 627 : déplacements et réceptions

Montant : 4817000,00DA

Nous avons dégagé ce montant pour les frais de voyage, frais de séjour et autres prises en charges.

Article 628 : frais de PTT

Montant : 1156900,00DA

Ce montant et prévu pour couvrir les redevances téléphoniques, lignes spécialisées et autres frais de PTT.

Article 640 : impôts et taxes

Montant : 253000,00DA

Le montant prévu pour ce chapitre est dégagé pour couvrir les frais d'impôts.

Article 646 : droits d'enregistrements

Montant : 23000,00DA

Ce montant et prévu pour d'éventuel droits de timbres.

Article 650 : frais financiers

Montant : 11500,00DA

Le montant dégagé pour ce chapitre est prévu pour les frais de banque et autres crédits.

Article 660 : assurances

Montant : 172500,00DA

Ce montant est prévu pour les frais d'assurances. [1]

4.3.1 Principaux compte de charge :

compte	charges	montant
	Article610 : matières et fournitures	3285136 ; 50
610 001	Fournitures d'atelier et quincaillerie	69000,00
610 002	Matériaux de construction	28750,00
310 003	Autres fournitures bâtiment	69000,00
310 004	Produits d'entretien	69000,00
310 005	Combustibles	141500,00
310 006	Fournitures et accessoire de bureau	69000,00
310 007	Imprimerie technique	46000,00
310 008	Carburants lubrifiant ingrédient véhicule	406636,00
310 009	Carburants lubrifiant avion	
310 010	Petit outillage	46000,00
610 011	Pièce de rechange matériel avion	
610 012	Pièce de rechange matériel de transport	1380000,00
610 013	Pièce de rechange véhicule engin spéciaux	230000,00
610 014	Pièce de rechange outillage atelier	
610 015	Pièce de rechange matériel de bureau	
610 024	Fournitures pour installation eau	23000,00
610 025	Fournitures pour installation électrique	11500,00
610 026	Fournitures pour installation téléphone	57500,00
610 027	Fournitures pour installation balisage	23000,00
	Article612 : travaux et service	57500,00
610 000	Travaux d'imprimerie	23000,00
612 010	Façonnage de pièce détachée	11500,00
612 090	Autres travaux et façon	23000,00
	Article619 : autres fournitures	1173000,00
619 000	Eau	138000,00
619 100	Electricité et gaz	1035000,00
	Article620 : transport	195500,00
620 100	Transport du personnel	
620 110	Déménagement	
620 120	Fret sur ligne nationale	23000,00
620 130	Transport matériel	172500,00
	Article621 :loyer	211500,00
621 010	Matériels et outillage	11500,00
621 030	Matériel de transport	200000,00

compte	charges	montant
	Article622 : entretien et réparation	598000,00
622 000	Construction	115000,00
622 010	Matériels et outillage	69000,00
622 020	Matériels et bureau	69000,00
622 030	Matériels de transport	345000,00
622 040	Matériels aérien	
	Article624 : documentation	57500,00
624 000	Documentation technique	34 500,00
624 010	Documentation générale	23 000,00
	Article625 : rémunération de tiers	46000,00
625 100	honoraire	46000,00
625 300	Redevance	
625 500	Frais d'acte et de contentieux	
625 900	Frais de srage	
	Article626 : publicité	
626 000	Annonce et insertion	
626 900	Autres frais de publicité	
	Article627 : déplacement et réception	
	Frais de voyage	4817000,00
627 001	En Algérie	4817000,00
627 001	A l'étranger	
	Frais de séjour	655500,00
627 000	En Algérie	575000,00
627 100	A l'étranger	
627 500	Frais d'hébergement	
627 600	Réception et autres frais	23000,00
627 900	Autres frais	57500,00
	Article628 : frais de PTT	1156900,00
628 000	affranchissement	6900,00
628 100	Téléphone et télégramme	517500,00
628 200	Ligne spécialisée	
628 900	Autres frais de PTT	
	Article630 : rémunération	
630 000	Zone	
630 020	Travail posté	
630 030	Service permanant	
630 040	transport	
630 050	véhicule	

tableau 4.6: Principaux compte de charge d'aéroport de Bechar

*** Études de budget d'aéroport de Bechar :**

le budget d'aéroport de Bechar est 32851360,50DA qui est répartie sur des différents articles .d'après les chiffres de ces articles on remarque qu'il y a une grande différence entre les montants, a part les articles 619, 620,625,640 (impôts et taxes, transport, autre fourniture) qui sont pas consommable dans le budget et se basant sur des montants presque fixe chaque année .

mais on remarque que dans les articles 610,627,628 il y a des grandes montants et sont plus consommable dans le budget surtout l'article 610 (matière et fourniture) qui contient plusieurs chose importantes comme le carburant des véhicule et avion ,la fourniture pour les installations et les pièces de rechange , puis l'article 627 (déplacement et réception) qui contient les frais de voyage et séjour en Algérie et a l'étranger en suite l'article 628 (frais de PTT) qui coute très chère a cause de nombre de communication effectué chaque jours soit téléphonique ou par le télégramme et par les lignes spécialisé .

4.3.2 Les différents programmes d'aéroport de Bechar pour l'année 2012 :**A. Programme de travail année 2012 :**

désignation	montant
Installation et mise en service balisage lumineux piste 18 /36 avec rampe d'approche QFU 18	DTNA
Installation VOR/DME	DTNA
Mise en service ILS piste 18/36	DTNA
Réaménagement de l'intérieur ancien bloc technique	300 000 ,00
Travaux et montage pylônes (04) nouveau parking avion	
total	300 000,00

tableau 4.7 programme de travail année 2012**B. Programme d'entretiens et de grosses réparations :**

désignation	montant
Peinture intérieur et réfection bloc technique	1 000 000,00
Réfection bloc SSIS peinture intérieur et extérieur	200 000,00
Travaux de logement de fonction	400 000,00
Travaux de réfection bloc administrative	400 000,00
total	2 000 000,00

tableau 4.8 programme d'entretiens et de grosses réparations

*** Étude de déferents programmes de travail d'aéroport de Bechar:**

d'après les tableaux de déferents programmes de travail d'aérodrome de Bechar on remarque que ces programmes coute un montant très important de budget surtout le premier programme qui représente des installations VOR DME, la mise en service ILS et balisage lumineux piste 18 -36 et la réaménagement de l'intérieur bloc technique qui sont des projets nécessaire a exécuter puis le programme d'entretiens et de grosses réparation qui coute presque 2000000,00 DA du budget totale mais il est pas aussi important comme le premier programme car il représente que des travaux de logement de fonction et de réfection bloc administrative et peinture de qu' elle que bloc.

4.3.3 Le budget prévisionnel:

Est un budget annuel proposé par le service ENNA de chaque aérodrome après une réunion Avec les autres services pour connaitre les besoin et les investissements générale de l'aérodrome .ce budget prévisionnel doit envoyer à l'ENNA d' Alger chaque juillet avant l'année concernée puis l'ENNA d' Alger va répondre a chaque aérodrome . [1]

Le budget prévisionnel de l'aéroport de Bechar année 2013 :**A. État prévisionnel des investissements équipement de bureau :**

quantité	désignation	montant	observation
	Mobilier de logements	500 000,00	Pour logement dsa
6	Fauteuil de bureau	20 000,00	Différents services
5	Matériel informatique	200 000,00	Différents services
1	cumulus	10 000,00	Bloc administratif
5	climatiseur	250 000,00	Pour les sce technique
1	Imprimante	30 000,00	Pour administration
1	photocopieur	35 000,00	Pour administration
3	Trousse à outils électrotechnicien	240 000,00	Pour les sce technique
3	Trousse à outils électromécanicien	300 000,00	Pour les sce technique

tableau 4.9:Les investissements équipement de bureau**B. État prévisionnel des investissements matériel de transport :**

imputation	désignation	montant	observation
244 010	Véhicule utilitaire	1 200 000,00	Pour DSA
244 070	Véhicule spéciaux	1 400 000,00	Véhicule inspection piste équipe de premier secours
		2 600 000,00	

tableau 4.10 Les investissements matériel de transport

C. État prévisionnel des investissements matériel et outillage :

imputation	désignation	montant	observation
	Matériel radio électrique	P.M	
	Matériel électrique	P.M	
	Matériel de transmission		Talky walky
	Matériel incendie et sauvetage		Equipement incendie et sauvetage
	Matériel de stockage		
	Matériel informatique d'exploitation		
	Outillage d'atelier		
	Outillage de contrôle et mesure		

tableau 4.11 Les investissements matériel et outillage

D. État prévisionnel des missions a effectuée durant l'année 2013

Nombre d'agent par an	Nombre de mission par an	Nombre de jour par an	Montant total des frais de mission	Montant total des frais de voyage	observation
15	12	900	1 890 000,00	2520000,00	Cadre vers le nord
12	10	600	1 500 000,00	240000,00	Cadres vers le sud
4	8	160	272 000,00	448000,00	Maitrises vers le nord
2	5	100	21 000,00	20000,00	Maitrises vers le sud
10	6	1800	1 134 000,00	840000,00	Stage et perfectionnement
			4 817 000,00		

tableau 4.12 Les missions a effectuée durant l'année 2013

E. État prévisionnel de consommation carburant pour l'année 2013 :

Désignation des véhicules	puissance	Consommation Sur 100 K.M	K.M 0 PARCOURI -R	CONSOMM-ATION ANNUELLE	MONT-ANT
Nissan	17cv	20	30000	6000	81200,00
Nissan camionnette	09cv	10	30000	6000	81200,00
Mazda	10cv	12	10000	1200	14240,00
Toyota	09cv	10	30000	3000	50600,00
Toyota	09cv	10	30000	3000	50600,00
Camion SSIS	338cv	20	50000	1000	11860,00
Camion SSIS	240cv	15	7500	1120	13216,50
				Total	302916,5

Désignation des groupes	puissance	Nombre heure	CONSOMM-ATION horaire	CONSOMM-ATION ANNUELLE	montant
Groupe électrogène	25cv	20	5000	1000	11860,00
Groupe électrogène	25cv	20	5000	1000	11860,00
				Total	23720,00

tableau 4.13 La consommation carburant pour l'année

F. État prévisionnel des investissements 247 agencement et installation :

imputation	désignation	montant	observation
	Agencement des terrains	150000,00	
	Agencement des bâtiments		
	Installation eau	150000,00	
	Installation électrique	10000,00	
	Installation téléphonique et sonorisation	160000,00	
	Installation climatisation	50000,00	
	Installation ascenseur		
	Installation air comprimé		
	Installation cabine pour habitation		
		520000,00	

tableau 4.14 les investissements 247 agencement et installation

*** Étude du budget prévisionnel:**

le budget prévisionnel est préparé par l'aérodrome et qui propose le budget réel de l'année prochaine malgré qu' il est généralement un peut gonflé par l ENNA .

comme le budget réel on remarque que le prévisionnel représente un montant très important surtout dans les frais des missions effectuée par ans qu' ils atteint presque 5000000,00 DA devisé sur les frais de voyage et de mission effectuée par les cadres ou les stages de perfectionnement ,puis le budget prévisionnel de consommation carburant qui coute aussi très chère a cause de la grande consommation de carburant que se soit par les camion SSIS et les autres véhicule ou par les groupe électrogène .

en fin les budgets prévisionnel des matériels et outillages et des équipements bureau qui est malgré pas aussi important comme les autres budget prévisionnel mais ils représente un montant très élevé a cause de grand nombre du équipement de bureau demandé comme (les climatiseur, imprimante, photocopieur, fauteuil de bureau) et les matériels comme (radio électrique, électrique, de transmission, de stockage)

4.3.4 Le plan d'investissement:

le plan d'investissement est un plan envoyé par l'ENNA d'Alger a chaque aéroport il exige d'acheter et de consommer les chapitres dans des trimestres et avec des sommes bien préciser.

par exemple la climatisation il faut l' achetée dans le 2 eme trimestre (mai, juin, juillet) avec une somme maximum de 250000,00DA. [1]

***Le plan d'investissement réparti par trimestre année 2012:**

N:cpt	intitulés	Prévision de consommation pour 2013	Trm 1	Trm 2	Trm 3	Trm 4
21824700	Climatisation	0,250		0,25		
21824500	Mobilier de bureau	0,200			0,20	
21824510	Equipement de bureau	0,225	0,22			
21824516	Matériel informatique	0,200	0,20			
21825100	Mobilier et équipement sociaux	0,540				0,54
21825500	Aménagement des équipement sociaux	En coordinaion avec DL(2mda)				
	Total général	1,415	0,42	0,25	0,20	0,54

tableau 4.15 Le plan d'investissement

4.3.5 La situation financière:

la situation financière est une facture envoyée par le service ENNA de chaque aéroport chaque fin de mois vers la direction générale de l'Enna a Alger.

cette facture représente le prix exigé par l'Enna d'Alger pour chaque chapitre et la somme consommée par l'aéroport et le reste entre ces deux valeurs . [1]

***La situation financière du mois de mai 2012 d'aéroport de Bechar :**

chapitre	crédit	engagement	solde
602 autres approvisionnement	751586,33	297951,66	453634,67
605 achat de matériels équipement et travaux	19741,88	393843,50	-374101,62
607 achat non stocké de matériel et fourniture	105053,38	464553,50	585599,43
Total 60	1821481,59	1156349,11	665132,48
613 locations	12867,44		12867,44
615 entretien et réparation	383927,60	34562,90	349364,70
618 documentation	13293,34		13293,34
Total 61	410088,38	34562,90	375525,48
622	96778,12		96778,12
Rémunération d'intermédiaires et honoraire	17423,38		17423,38
623 publicité publication relation publique	1136890,77		1136890,77
624 location et transport	294389,19	458856,31	-164467,12
625 déplacement et réception	325909,99	104705,72	221204,27
626 frais postaux	141,74	333,22	-191,48
627 service bancaire	1871533,19	563895,52	1307637,94
Total 62	40013,40	24564,00	15449,40
642 impôts et taxes sur chiffre d'affaire	13591,07		13591,07
645 autres impôts et taxes	53604,07	24564,00	29040,47
Total 64			
Total:	4156707,63	1779371,00	2377336,37

tableau 4.16 La situation financière

4.3.6 La délégation de crédit:

la délégation de crédit est une autorisation donné par l'Enna d'Alger a chaque directeur de la sécurité aéronautique d'aérodrome pour engager les dépenses a la limite des crédits . [1]

***Délégation de crédit du 1er semestre 2012 pour l'aéroport de Bechar:**

Chapitre budgétaire	Autorisation d'engagement de dépenses pour le 1er semestre	total	observation
60	1 821 481,59	1 821 481,59	
602	751 586,33		
605	19 741,88		
607	1 050 153,38		
61	410 088,38	410 088,38	
613	12 867,44		
615	383 927,60		
616	0,00		
618	13 293,34		
62	1 871 533,19	1 871 533,19	
622	96 778,12		
623	17 423,12		
624	1 136 890,99		
625	294 389,19		
626	325 909,99		
627	141,74		
64	53 604,47	53 604,47	
642	40 013,40		
645	13 591,07		

tableau 4.17 La délégation de crédit

4.4 Étude comparative entre le budget de l'année 2012 et de l'année 2005 d'aéroport de Bechar:

***Budget de l'année 2005 d'aéroport de Bechar:**

le budget pour l'année 2005 de l'aéroport de Bechar ,présente un montant global de 14421796,50 DA, répartie par articles suivant détail ci-après, il est calculé avec une grande rigueur, et en tenant compte des prix sur le marché national.

il est convenu se qui suit:

Article 610 : matières et fournitures **Montant : 2566796,00DA**

Le montant dégagé pour ce chapitre, est destinée pour couvrir les fournitures, pièces, et matières consommables pour le bon fonctionnement du centre.

Article 612 : travaux **Montant : 30000,00DA**

Le montant prévu pour ce chapitre est nécessaire pour les frais des travaux et fournitures services extérieur.

Article 619 : autres fournitures **Montant : 720000,00DA**

Le montant dégagé pour ce chapitre , est prévu pour couvrir les charges de consommation d'eau et électricité.

Article 620 : transport **Montant : 115000,00DA**

Nous avons dégagé ce montant pour les charges du transport du personnel et autres frais.

Article 621 : loyer **Montant : 150000,00DA**

Il est prévu ce montant, pour d'éventuel et charge locatives.

Article 622 : entretiens et réparations **Montant : 1996000,00DA**

Ce montant est prévu pour couvrir les entretiens, réparations des véhicules et autres matériels.

Article 624 : documentations

Montant : 300000,00DA

Le montant prévu pour ce chapitre est prévu pour les abonnements au journal officielle et autres documentations.

Article 625 : rémunérations des tiers

Montant : 30000,00DA

Le montant dégagé pour ce chapitre prévu pour couvrir les fais d'honoraires et autres actes notariaux.

Article 627 : déplacements et réceptions

Montant : 8885000,00DA

Nous avons dégagé ce montant pour les frais de voyage, frais de séjour et autres prises en charges.

Article 628 : frais de PTT

Montant : 1015000,00DA

Ce montant et prévu pour couvrir les redevances téléphoniques, lignes spécialisées et autres frais de PTT.

Article 640 : impôts et taxes

Montant : 120000,00DA

Le montant prévu pour ce chapitre est dégagé pour couvrir les frais d'impôts.

Article 646 : droits d'enregistrements

Montant : 20000,00DA

Ce montant et prévu pour d'éventuel droits de timbres.

Article 650 : frais financiers

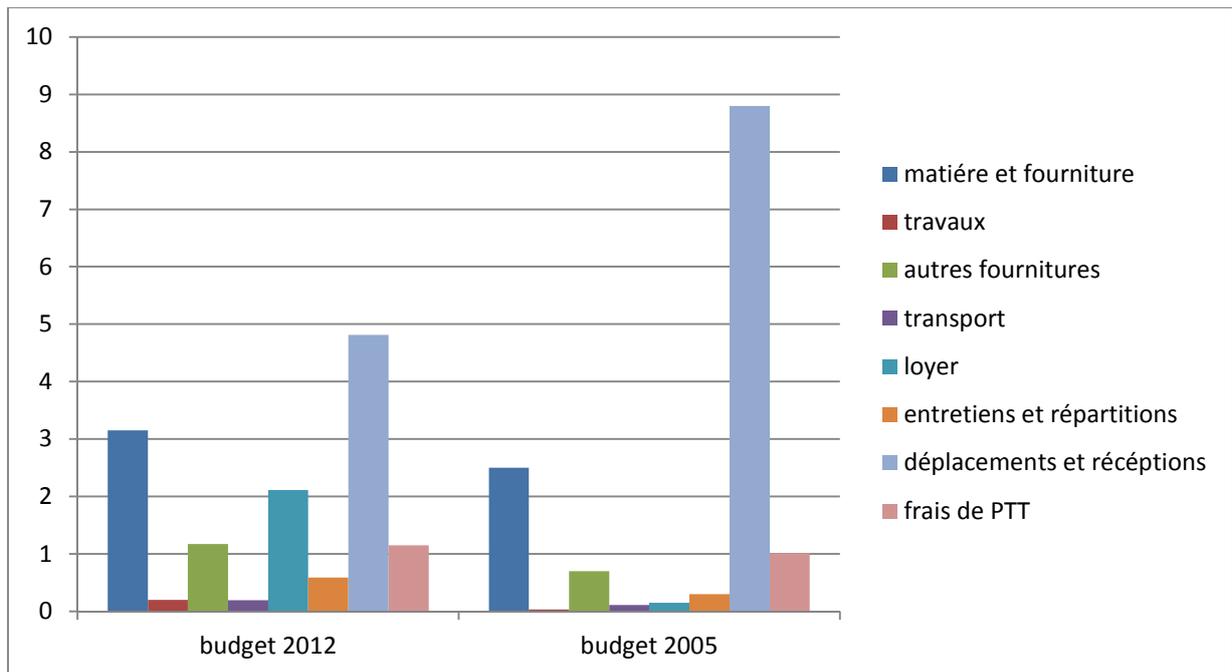
Montant : 10000,00DA

Le montant dégagé pour ce chapitre est prévu pour les frais de banque et autres crédits.

Article 660 : assurances

Montant : 170000,20DA

Ce montant est prévu pour les frais d'assurances. [1]



graphe 4.1 Études comparative entre 2 budget

d'après les montants de chaque budget on remarque qu' il y a une grande différence entre les deux années puisque le budget de 2012 il est 2 fois plus que le budget 2005 , et même d'après le graphe qui représente les articles du budget de chaque année par rapport a leurs montants (1 cm -----1000000,00 DA) et malgré qu' on peut pas faire un comparaisant direct a cause des prix sur le marché national qu' ils sont pas les mêmes ,mais on remarque qu' il ya une grande augmentation dans les montants de l'année 2012 par rapport a l'année 2005 .

cette grande différence entre les 2 année est a cause de :

-le volume de trafic aérien qu' il a augmenté a cause de nombre de vol effectué chaque jour par la compagnie air Algérie et l'entrée d'une nouvelle compagnie aérienne TASSILI qui fait plusieurs vol vers l'aéroport de Bechar ,l'accroissement dans le nombre des vols internationaux vers l'aéroport de Bechar .

-augmentation dans le nombre de personnel, des services et véhicules ce qui provoque un accroissement dans les montants des articles pour couvrir cette augmentation par exemple:

l'article 610(matières et fournitures) qui consomme plus dans les pièces de rechange de matériel, la fourniture pour les installations ,le carburant pour les véhicules et les avions .
l'article 619 (autres fournitures) dans les payements des factures d'eau et d'électricité .

l'article 620 (transport) dans le transport du personnel et du matériel .

l'article 628(frais de PTT) dans le nombre de communications effectués chaque jour que ce soit par téléphone ,télégramme ou ligne spécialisée .

même au niveau du budget qui concerne les programmes de travail on remarque qu'il y a une augmentation très importante par rapport à l'année 2005 à cause de la nouvelle installation effectuée sur la piste ou les projets des travaux dans les différents blocs est qu'ils sont nécessaires à exécuter pour gérer l'augmentation dans le volume de trafic aérien ou dans le nombre de passagers ou personnel de l'aérodrome.

- La seule exception est la diminution des frais de déplacements et réceptions, malgré les efforts effectués par ENNA mais ça restera insuffisant.

Chapitre2 :

La gestion financier d'un Aéroport

2.1. Les aspects fondamentaux :

2.1.1. Application des principes des meilleures pratiques commerciales :

Elles sont celles que l'industrie a retenues car elles se sont révélées au fil des ans les plus efficaces et les plus rentables, et elles ont le mieux réussi à fournir des produits de qualité au marché.

Elles devraient être appliquées dans la mesure où les Etats et les exploitants d'aéroport le jugent approprié. Le conseil de l'OACI recommande que les Etats appliquent ces pratiques dans les domaines suivants :

- _ Qualité et opportunité des services ;
- _ Évaluation des propositions d'investissement ;
- _ Processus de consultation et relations avec les usagers ;
- _ Pratiques comptables et transparence ;
- _ Subvention ;
- _ Plan de développement. [7]

2. 1.2. Objet et nécessité de la comptabilité et du contrôle financier:

Le système de comptabilité financière permet d'enregistrer les recettes et les dépenses, puis de les récapituler de manière à donner une image financière globale des services fournis par l'aéroport. Le degré de précision et de détail du système comptable dépend de l'étendue des renseignements requis et de la taille de l'aéroport. Il est cependant indispensable de veiller, dès le départ à ce que toutes les méthodes comptables suivies soient conformes aux règles , normes et conventions comptables généralement admises. De même il convient de souligner l'importance de la vérification interne et externe des comptes.

Il peut également être utile de compléter la comptabilité financière par une comptabilité de gestion, qui consiste à utiliser des techniques comptable pour aider tous les niveaux de la direction à planifier et à contrôler les différentes fonctions et services de l'aéroport. [7]

2.1.3. Portée de la comptabilité et du contrôle financier :

Le contrôle financier comprend essentiellement trois étapes :

- comparer les recettes et les dépenses réelles aux prévisions ;
 - _ déterminer en cas d'écart marqué si la cause doit être recherchée dans le budget lui-même, dans la gestion de l'aéroport ou dans des facteurs extérieurs ;
 - _ définir les mesures correctives qu'il est nécessaire ou possible de prendre.
- + Le contrôle financier s'étend généralement sur 12 mois. [7]

2.2. Plan d'affaires et budget .

Le plan d'affaires et le budget portent sur des calendriers différents, mais il doit exister entre eux des liens selon le cadre suivant :

- Une stratégie devrait être esquissée concernant les objectifs à long terme qui sous-tendent le plan d'affaires, et les moyens pour l'aéroport d'éviter les contraintes de conception ;
- Un plan d'affaires est normalement établi pour une période de trois à cinq ans, et ce plan définit les projets à exécuter au cours de cette période, en encadrant les orientations budgétaires à respecter ;
- Un budget est normalement établi pour un an et représente la première année de réalisation du plan d'affaires dans des détails financiers et opérationnels.

Etablir un plan d'affaires et un budget est une démarche importante du processus de planification, qui rend possible la réalisation des objectifs ci-après, indépendamment de la structure organisationnelle :

- Planifier de façon à ce que les besoins futurs puissent être anticipés et pris en compte en temps voulu ;
- Coordonner les composantes de l'aéroport pour assurer un service efficace ;
- Gérer efficacement les facteurs de production à mettre en œuvre dans la prestation des services de l'aéroport ;
- Exercer un contrôle financier sur la prestation des services de l'aéroport afin de vérifier que les coûts en ont été engagés réellement ; [7]

2.2.1. Le plan d'affaires :

L'établissement d'un plan d'affaires a pour but de préciser les besoins en matière d'infrastructure et les actions que l'aéroport doit mener tout au long de la mise en œuvre du plan pour atteindre ses objectifs stratégiques à long terme. Le plan devrait donc fixer des objectifs précis pour atteindre les buts fixés. Ce faisant, le plan devrait esquisser l'environnement commercial dans le cadre duquel l'aéroport doit fonctionner ainsi que ses implications.

Il faudra tenir compte des facteurs politiques, juridiques, économiques, sociaux et techniques , ainsi des développements régionaux et mondiaux qui peuvent avoir des incidences sur l'aéroport ; en outre le plan devra souligner les hypothèses qui ont été retenues et qui influent particulièrement sur les résultats prévus. [7]

*** Les paramètres influent sur le plan d'affaires :**

Le plan devrait prendre en compte les paramètres suivant :

- * le trafic aérien prévu ;
- * les hypothèses économiques extérieur (les taux de change , l'inflation , le PNB et les taux d'intérêt) ;
- * les effectifs et les changements au niveau des qualifications , de la formation et des compétences requises du personnel ;
- * les limites sur les dépenses et les redevances de l'aéroport ;
- * les changements dans les arrangements institutionnels ;
- * les variations dans les couts (salaires , dépenses d'exploitation) ;
- * les recettes ;
- * les résultats d'exploitation (soit la différence entre les recettes et les dépenses prévu).

2.2.2 Le budget :

Le budget , qui devrait être établi sur la base de la première année d'application du plan d'affaires , port en général sur une période correspondant à l'exercice financier annuel. Il devrait être révisé qu'exceptionnellement , en cas imprévus et inhabituels en cours de l'exercice. Toutefois des prévisions devraient être établies régulièrement au cours de l'exercice pour ce qui concerne les recettes et les dépenses réelles.

Le budget devrait être établi en fonction des règles du système comptable utiliser pour enregistrer les recettes et les dépenses. Pour qu'un budget soit un outil de contrôle utile, il doit pouvoir guider les différents groupes qui consacrent des ressources aux services offerts. Les postes budgétaires devraient correspondre aux divers sous-comptes du système comptable. Le budget devrait être présenté de façon à faciliter la comparaison des résultats réels et des résultats budgétisés sur une base trimestrielle ou mensuelle en même temps que l'ensemble de l'exercice. C'est pourquoi la comparaison très détaillée n'est peut-être pas nécessaire. [7]

*** Les parties du budget :**

Le budget comporte deux parties :

- Un budget qui établit des prévisions de recettes et de dépenses , y compris l'amortissement et les intérêts ;
- Un budget des investissements, qui établit des prévisions relatives aux dépenses en immobilisations en faisant le détail des projets d'investissement en vue de développer les avoirs existants ou d'en acquérir de nouveaux au cours de l'année. [7]

2.2.3 Financement et gestion de la trésorerie :

Le financement et la gestion de la trésorerie s'inscrivent au nombre des pratiques qui vise a maximaliser le rendement des investissements et la recherche efficace des crédits. Ces taches peuvent être exécuter de façon interne ou externe, et parfois par les services nationaux du trésor . la gestion de la trésorerie doit s'accompagner de la gestion des devises et des taux d'intérêt . dans ce dernier cas il s'agit notamment de réduire à leur minimum les risques liés aux fluctuations des taux du marché afin de contrôler le rendement des investissements et le cout des emprunts.

La gestion de la trésorerie consiste généralement à prévoir les besoins en liquidités et à équilibrer ces besoins au regard des rentrées et des sorties de fonds attendues, c'est-à-dire des encaissements et des paiements. On établit généralement à cette fin des prévisions à 90 jours de ces facteurs. Les décisions sur le moment ou il convient soit d'emprunter pour combler les déficits de la trésorerie prévus, soit de placer les excédents de trésorerie , ainsi que sur les échéances relatives à chacune de ces opérations, complètent le cycle des activités de gestion de la trésorerie. La gestion efficace de la trésorerie peut contribuer a améliorer sensiblement les résultats financiers généraux des aéroport. [7]

A. La vérification interne :

La vérification interne est une fonction d'évaluation indépendante d'une organisation qui a pour objet d'offrir à tous les niveaux de la direction un service d'examen des activités. C'est un mécanisme de contrôle qui, après l'avoir mesurée et évaluée, fait un rapport sur l'efficacité de l'ensemble des mécanismes de contrôles internes, financiers et autres , mis en place par la direction pour protéger ses actifs, assurer la fiabilité des livres comptables, promouvoir l'efficacité opérationnelle et surveiller l'application des politiques et des directives. La vérification interne est surtout efficace lorsque son indépendance est assurée, c'est-à-dire lorsque le vérificateur n'est pas associé à un système qu'il doit normalement examiner et estimer. La fonction de vérification interne fait elle-même partie intégrante du système de contrôle interne, et cette vérification interne devrait non seulement rendre compte , par exemple de l'efficacité du mécanisme des contrôles internes, mais également formuler des recommandations. [7]

B. La vérification externe :

La vérification externe est une fonction d'évaluation indépendante exercée par une entité extérieure qui, pour une organisation nationale peut être faite par le commissaire aux comptes du gouvernement. Ce vérificateur externe peut être statutairement chargé de faire un rapport sur les états financiers afin de rendre compte de la façon dont la direction s'est acquittée de ses obligations. Son indépendance variera selon la méthode de sélection du vérificateur externe. Il est bon de rappeler aussi que la vérification externe fournit un service précieux non seulement à l'organisme de contrôle auquel elle fait un rapport, mais aussi aux utilisateurs et aux clients de l'entité qui fait l'objet de la vérification. La sélection d'un vérificateur externe doit être faite avec soin. [7]

2.3. comptabilité :

Bien que les aéroports soient actuellement exploités dans une variété de cadres institutionnels certains sont constitués comme entités séparées et indépendantes, d'autres sont intégrés à un système ou réseau d'aéroport, peu importe la structure institutionnelle ou son propriétaire, le système comptable de l'aéroport devrait répondre aux intérêts des différentes parties concernées. Il devrait au minimum fournir l'information de base nécessaire pour évaluer la position financière de l'aéroport, justifier les redevances imposées à ses usagers, et évaluer la performance de l'aéroport au fil des ans. Lorsque vient le temps de concevoir un système comptable pour un aéroport, il convient de reconnaître des différentes parties :

- Les propriétaires de l'aéroport, le gouvernement, les prêteurs, les autorités aéronautiques s'intéressent tous à la bonne santé financière de l'aéroport. Les informations contenues dans les états financiers visent souvent à satisfaire leurs besoins ;
- Les gestionnaires de l'aéroport ont également besoin d'accéder facilement aux données financières organisées de manière à pouvoir procéder à une analyse détaillée de la performance financière de l'aéroport. Pour cela, il faut souvent ventiler les données financières sur la base des différents postes de coûts de l'aéroport ;
- Les usagers de l'aéroport veulent que soient justifiées les redevances imposées par l'aéroport. Pour fournir cette justification, il faut souvent ventiler les données financières selon les différentes catégories de service de l'aéroport. [7]

2.3.1 Les états financiers :

Les aéroports exploités de manière autonome, qu'ils soient de propriété publique ou privée doivent produire les états financiers qui sont expliqués dans ce processus

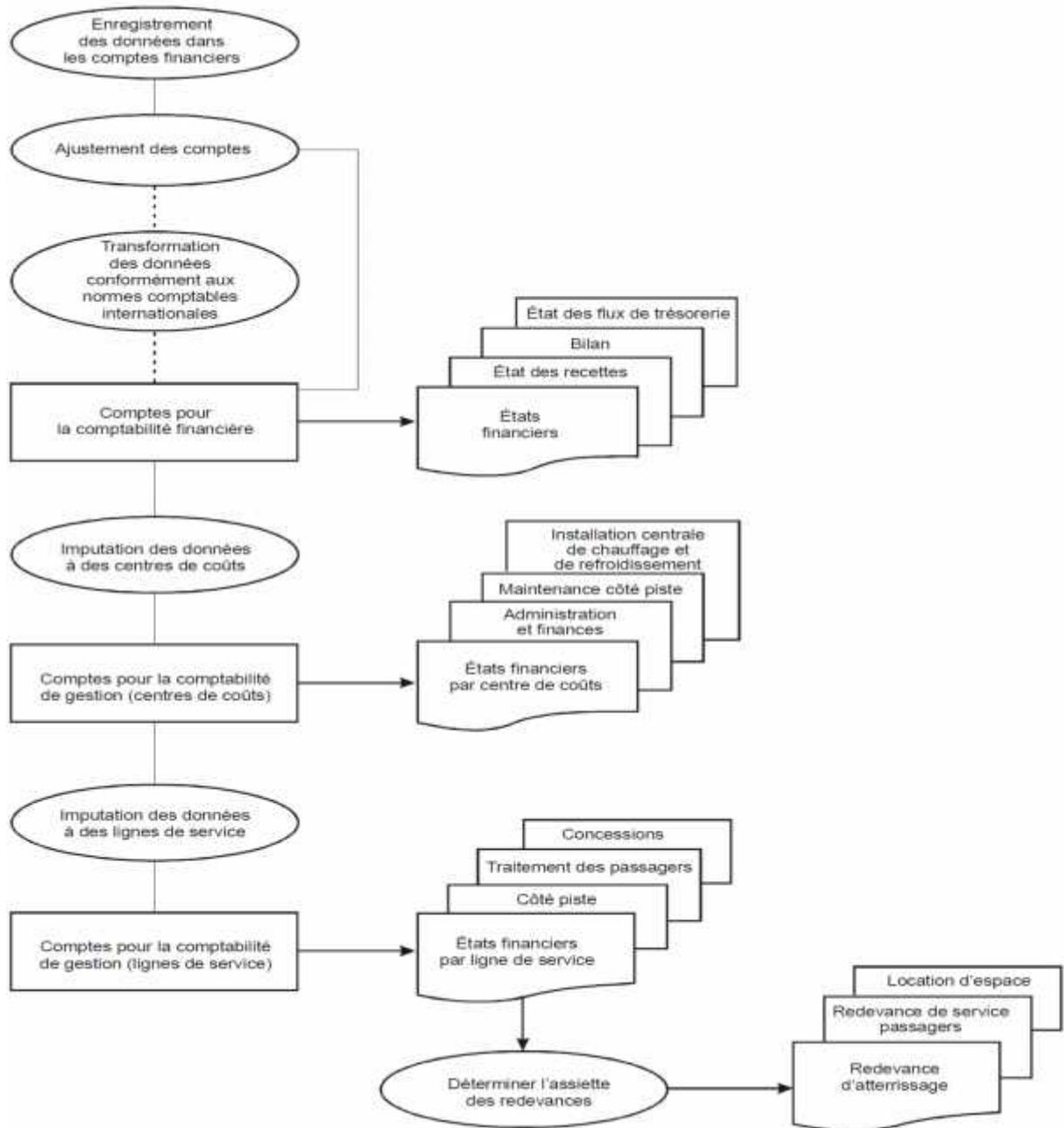


Figure 2.1 : Processus de comptabilité et de détermination des coûts

2.3.2 Les recettes :

Les postes de recettes que l'on peut considérer comme indispensables pour obtenir les données de base nécessaires à la gestion d'un aéroport sont indiquée ci-dessous, ainsi qu'ils pourraient être présentés dans un état des recettes et dépenses. [6]

A. Les recettes provenant du trafic aérien :

- Les redevances d'atterrissage ;
- Les redevances de balisage ;
- Les redevances de services passagers ;
- Les redevances de fret ;
- Les redevances de sureté ;
- Les redevances liées au bruit ;
- Les redevances des services d'escale. [6]

B. Les recettes provenant des activités extra-aéronautiques :

- Les redevances domaniales ;
- Les redevances de parking ;
- Les redevances de prestation de service ;
- Les redevances commerciales ;
- Les redevances d'assistance aéroportuaire. [6]

2.3.3. Les dépenses :

La comptabilité financière de base est réalisée par catégorie de dépenses et suit habituellement les normes professionnelles et la réglementation statutaire en matière de comptabilité. En ce qui concerne les détails, il y aura des variations en fonction des pratiques locales mais il est probable que les éléments ci-après se retrouveront dans tous les comptes qui sont publiés.

- Exploitation et maintenance ;
- Frais généraux d'administration ;
- Dépenses d'immobilisation. [6]

A. Exploitation et maintenance :

- Les dépenses de personnel : ce poste comprend la rémunération directe du personnel d'exploitation et de maintenance, ainsi que les dépenses afférentes à la sécurité sociale et à l'assurance maladie, aux pensions, à la rémunération en nature, aux indemnités de subsistance pendant les déplacements ;
- Fournitures (pièces de recharge , matières consommable) ;
- Services contractuels : ce poste comprend les paiements à des tiers pour la prestation installations et des services aéroportuaires.

B. Frais généraux d'administration :

Ce poste regroupe les dépenses des services communs d'administration dans la mesure où ils n'apparaissent pas dans les comptes des dépenses d'exploitation et de maintenance.

C. Dépenses d'immobilisation :

Ce poste comprend les intérêts payés ou dus sur les emprunts au cours de l'exercice ainsi que les intérêts calculés sur les immobilisations.

2.3.4 Le capital :

A. Le fonds de roulement :

Le fonds de roulement facilite le fonctionnement ou la gestion d'une organisation, il est constitué par la différence entre l'actif à court terme et le passif à court terme. Il est également appelé « actif net à court terme ».

B. Le capital utilisé :

Lorsqu'il s'agit d'une administration aéroportuaire autonome, et qui présente un bilan général, il est possible de déterminer la valeur du capital utilisé. Il n'y a pas de définition unique et généralement agréée pour « capital utilisé » car sa composition dépend de sa destination. Il peut être défini soit en termes de capital investi dans l'aéroport , soit en termes d'actif de celui-ci. Différentes options sont indiquées dans le tableau 2.1. [6]

Définition du capital	Définition équivalente de l'actif
Capital total <ul style="list-style-type: none"> • Capital actions • Réserves • Dette à long terme • Passif à court terme 	Actif immobilisé plus à court terme
Capital à long terme <ul style="list-style-type: none"> • Capital-actions • Réserves • Dette à long terme 	Actif immobilisé plus actif net à long terme (c'est-à-dire actif à court terme moins passif à court terme)
Capitaux propres <ul style="list-style-type: none"> • Capital-actions • Réserves 	Actif immobilisé et actif net à court terme moins dette à long terme

Tableau.2.1. Capital utilisé

2.3.5 Flux de trésorerie :

Un état des flux de trésorerie aide à mesurer les performances financières de l'aéroport, en montrant qu'il est capable de fournir des installations et des services tout en générant des fonds ou une trésorerie suffisante pour couvrir ses sorties de fonds, y compris le paiement des intérêts sur les emprunts et, le cas échéant, les versements faits aux actionnaires. Ces renseignements ne figurent pas en tant que tels dans l'état des recettes et dépenses ni dans le bilan, étant donné que ces deux états sont préparés selon la méthode de la compatibilité d'exercice qui applique le principe du rapprochement des revenus générés et des provisions pour dépenses dans la période considérée. Cela normalement réalisé en ajustant le flux de trésorerie.

2.3.6 Comptabilité par centre de coûts :

Un système comptable pour les dépenses devrait également pouvoir produire des états financiers par centre de coûts de manière à ce que l'administration de l'aéroport puisse assurer le suivi des activités aéroportuaires sur la base de ses différentes fonctions. Etant donné que la plupart des coûts d'un aéroport sont fixes c'est-à-dire indépendants du nombre du mouvement aéronautique quotidiens sur l'aéroport la possibilité d'analyser les coûts en fonction des centres de coûts permet à l'administration de l'aéroport de suivre et contrôler les coûts à mesure qu'ils sont engagés. La manière d'établir les centres de coûts d'un aéroport dépendra de plusieurs facteurs, dont la taille de l'aéroport et la structure hiérarchique.

En général, il est utile que les centres de couts soient à l'image de la chaine hiérarchique de commandement de l'aéroport. Par exemple , si un garage est géré de manière séparée par un chef d'atelier, il pourrait fort bien constituer un centre de couts. Des centres de couts subsidiaires peuvent aussi être établis. Par exemple, si un cadre supérieur est chargé des activités de maintenance, le garage pourrait constituer un centre de couts de maintenances, comme les autres services d'électricité, de plomberie et autres. [6]

2.3.7 Les centres de couts les plus usuels :

- Administration et finance ;
- Maintenance coté piste ;
- Service centrale de chauffage et de climatisation ;
- Affaires communautaires ;
- Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
- Garage ;
- Gestion des activités coté ville ;
- Marketing ;
- Service de plomberie, d'électricité et de mécanique ;
- Sureté ;
- Gestion de l'aéroport ;

La haute direction tiendra les gestionnaires des centres de couts individuellement responsables de leur gestion des couts et des fonctions de leur centre. La mesure de la performance, et son évolution dans le temps, constituent un bon moyen dévalué l'efficacité et l'efficience. Tel qu'indiqué dans la partie C du chapitre, comparer des aéroports entre-deux peut porter à malentendus ; étant donné les nombreux éléments qui composent un aéroport. Il est beaucoup plus facile et plus productif de compare par rapport à une base de référence deux centres de couts (par exemple le service de sauvetage et lutte contre l'incendie) de deux aéroports différents.

Les centres de couts peuvent être intégrés dans la comptabilité détaillée associée à la production des états financiers présentés ci-dessus, mais ce n'est pas généralement ni nécessairement le cas. Il est possible de coder les feuilles de temps et de rémunération en fonction d'activités particulières de manière à ce que le système comptable détaillé distribue les couts de personnel entre plusieurs ou tous les centres de couts ; on peut faire de même pour l'achat de services, l'amortissement, la consommation de produits en inventaire, etc.

Une autre solution put être d'étudier de temps à autre un certain nombre de postes comptables. Dans la pratique, certaines données utilisées dans les états par centre de couts peuvent être tirées directement des comptes détaillés (par exemple, sur la distribution du personnel) et d'autres peuvent faire l'Object d'un calcul de pourcentages sur la base des années antérieures (par exemple, les couts de chauffage et d'électricité).

Les centres de couts ont un effet sur les couts associés à l'établissement de postes par service aéroportuaire, et l'on peut considérer que les états par centre de couts contribuent à leur établissement. Les comparaisons entre les états ventilés par secteur de service et ceux ventilés par centre de couts devraient assurer une discussion en tous connaissance de causes entre l'administration de l'aéroport et ses usagers au sujet de couts historiques d'exploitation.

2.3.8 Comptabilité par secteur de service:

La notion des secteurs de service trouve son origine dans le concept des services aux usagers et elle est généralement exprimée en fonction des services que reçoivent les usagers. Il est donc essentiel que le système comptable de l'aéroport soit en mesure de répartir les données des divers centres de coûts suivant les différents secteurs de service. En réalité, un secteur de service peut fort bien regrouper les données de plusieurs centres coûts comme l'indique le tableau 2-2.

Il est peut probable que deux aéroports aient des centres de coûts et des secteurs de service identiques. L'essentiel est que la comptabilité de chaque secteur de service représente bien ce pour quoi paie l'utilisateur. L'utilisateur est ainsi en mesure de voir si l'aéroport fournit un service par rapport à son coût, et l'administration peut 'elle, faire la démonstration des coûts inhérents aux usagers d'intervenir en consommateurs avisés lorsqu'ils demandent des services d'un certain niveau, et aux administrations aéroportuaires d'évaluer l'impact des changements (envisagés ou imposés par les circonstances) sur les droits et redevances futurs .

Secteur de service	Redevance d'aéroport (correspondantes)	Centre de coûts (contributifs)
Coté piste	Redevance d'atterrissage Redevance de stationnement	Maintenance coté piste Service de sauvetage et lutte contre l'incendie Garage Sureté Service de navigation aérienne
Accueil des passagers	Redevance de service de passagers Redevance de sureté	Maintenance de l'aérogare Sureté Centrale de chauffage Information de vol
Concessions	Surface louées Pourcentage du chiffre d'affaire	Maintenance de l'aérogare Sureté Centrale de chauffage Marketing
Location	Surface louées Recouvrement des services de base Redevances d'entretien	Maintenance coté piste Maintenance au sol Sureté Centrale de chauffage

Tableau 2.2 Exemple de secteurs de service

Conclusion générale:

En conclusion et d'après l'étude qu'on fait sur l'aéroport de Bechar on a remarqué une chose très importante c'est bien le grand écart entre les dépenses et les revenus car les dépenses dépasse les 30000000,00 DA mais par contre les revenus représente un montant très faible face au dépenses est tout sa a cause de la mauvaise gestion économique et financière est si pour sa qu'on a proposé quelle que solution pour régler ou au moins réduises ce grand écart .

Tout d'abord il faut limité et minimisé les dépenses avec la réduite des programmes de travail dans l'aéroport comme les travaux de logement de fonction et la peinture de déferents bloc ensuite contrôler qui sont moins important comme les matériels bureau, les pièces de rechange ,fourniture bâtiment et les frais d'eau, électricité et gaz et surtout contrôler et réduis les frais de voyage et de séjour en Algérie et a l'étranger qui coute un montant très élevé

Puis il faut essayé d'augmenter les revenus de l'aéroport avec l'accroissement des prix des redevances qui sont vraiment symbolique surtout pour les vols nationale, ensuite activer quelle que redevances comme la redevance de fret qui est négligeable puis encourager les investissements dans l'aéroport comme les magasins et les publicités .

Les références :

[1] l'ENNA d'aéroport de Bechar service de la comptabilité budgétaire (budget de l'année 2012 et 2005)

[2] l'EGSA d'aéroport de Bechar (les factures des redevances)

les sites web:

[3]www. EGSA d'Oran . com.

[4]www. EGSA d'Alger . com.

[5]<http://fr.wikipedia.org>

[6]doc 9082 neuvième édition- 2012 de l'organisation de l'aviation civile internationale

[7]doc 9562 deuxième édition- 2006 de l'organisation de l'aviation civile internationale

[8]boutiques d'aéroport édition-2009 écrit par Pierre Graff,

[9]les charges de l'aéroport et les services de navigation édition -2009 de l'organisation de l'aviation civile internationale

[10]doc 9161 quatrième édition -2007 de l'organisation de l'aviation civile internationale

[11]politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport huitième édition-2009 de l'organisation de l'aviation civile internationale

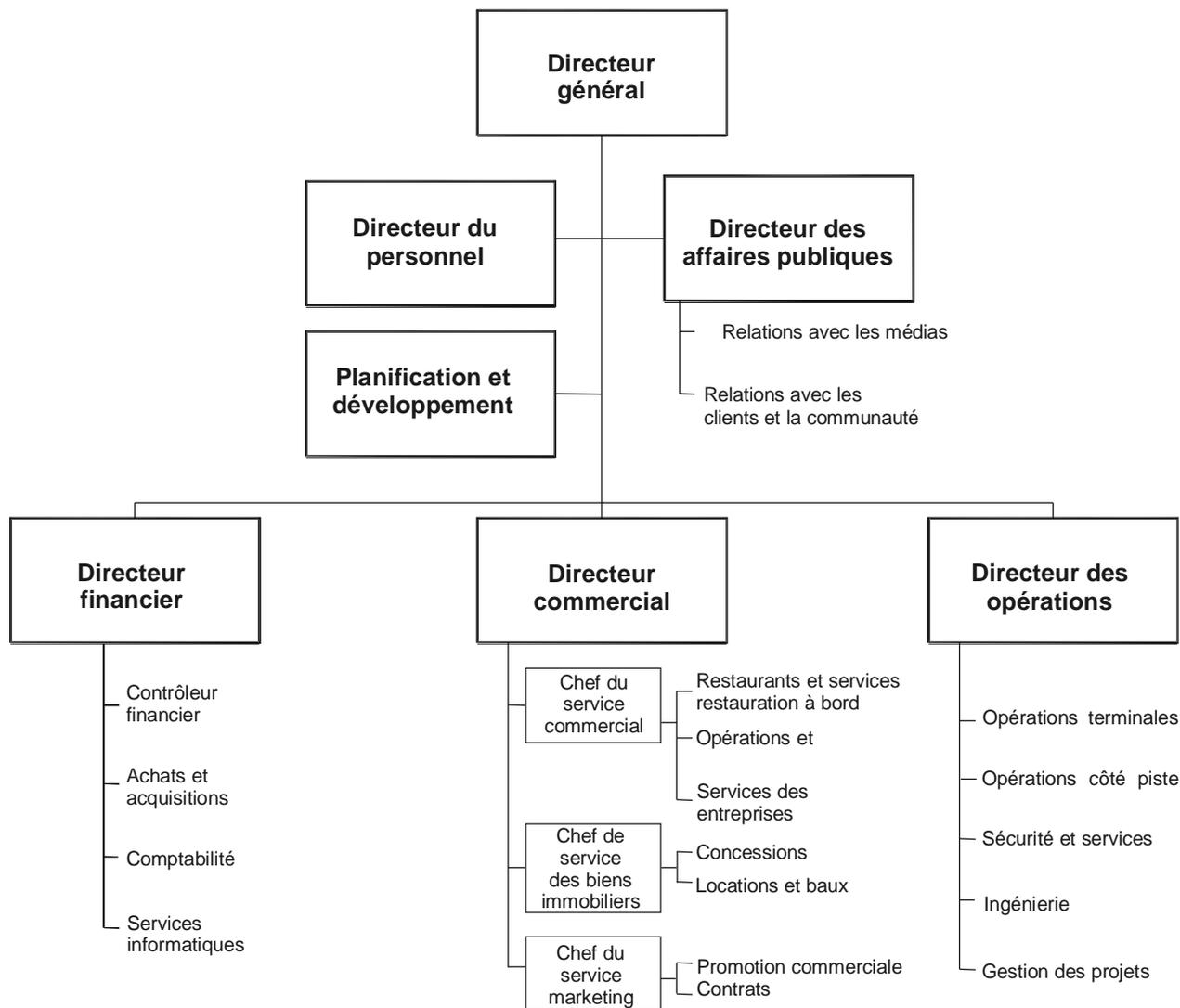


figure 1.9 Aéroport commercialisé (organigramme générique)

