



Aéroports du Congo

---

# Plan de Régulation Economique Avril 2021- Décembre 2025

## Table des matières

### Table des matières

<b>1. CONTEXTE ET VISION STRATEGIQUE D'AERCO POUR LA PERIODE 2021-2025</b>	<b>4</b>
Introduction : Rappels sur le bilan 2016-2020 .....	4
Stratégie d'AERCO sur la période 2016/2020 .....	5
<b>2. PREVISIONS DE TRAFIC</b>	<b>5</b>
<b>3. PRESENTATION DES DIFFERENTES HYPOTHESES RETENUES</b>	<b>12</b>
3.1. Redevance fret .....	12
3.2. Duty free shop .....	12
3.3. Créances clients .....	13
3.4. Crédits de TVA .....	13
3.5. Activation de 3 leviers financiers .....	13
<b>4. RECETTES ET CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>14</b>
4.1. Evolution de la grille tarifaire AERCO .....	14
4.1.1. Benchmark des principales redevances aéroportuaires .....	14
4.1.2. Evolution de la grille tarifaire pour la période 2021-2025 .....	14
4.2. Recettes d'exploitation .....	15
4.2.1. Recettes aéronautiques .....	16
4.2.2. Recettes extra-aéronautiques .....	18
4.3. Charges d'exploitation .....	20
Achats20 .....	
Frais de transports .....	21
Services extérieurs .....	21
Autres services extérieurs .....	22
Frais de personnels .....	22
Impôts et taxes .....	22
Redevance de Concession et Contribution au Budget du BCS .....	23
Autres charges et pertes .....	24
Charges provisionnées d'exploitation sur créances clients .....	
4.4. Excédent Brut d'Exploitation .....	24
<b>5. INVESTISSEMENTS</b>	<b>25</b>
5.1. Préambule .....	25
5.2. Volume d'investissements du PRE 2021-2025 .....	25
5.3. Présentation de la démarche .....	25
Etape 1 : Première liste de besoins d'aménagement .....	26
Etape 2 : Actualisation des Schémas Directeurs .....	34
Etape 3 : Définition précise des opérations .....	34
<b>6. RESULTATS FINANCIERS</b>	<b>35</b>
6.1. Rappel des principales hypothèses .....	
6.2. Résultat net .....	35
6.3. Variations de la capacité d'autofinancement .....	36

## 7. UNE ORGANISATION ADAPTEE A LA VISION STRATEGIQUE

37

---

7.1. Une adaptation de l'organisation pour opérer les axes stratégiques .....	37
7.1.1 Organisation .....	37
7.1.2. Direction de l'Exploitation des Aéroports de Brazzaville et d'Ollombo, Direction de l'Aéroport de Pointe-Noire : Elargir le périmètre des exploitants pour maîtriser tout l'opérationnel maîtriser les Systèmes Sécurité, Sureté par aéroports	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
7.1.3. Direction Qualité,Sécurité, Sureté , Environnement.....	38
7.1.4 La Direction Administrative et Financière.....	43
7.1.5 La Direction des Ressources Humaines .....	39
7.1.6 Service Informatique.....	
7.2. Les effectifs AERCO .....	40
7.2.1 Les faits marquants sur l'organisation et les Ressources humaines .....	41
7.2.2 Aéroport de Brazzaville .....	42
7.2.3 Aéroport de Pointe-Noire.....	42
7.2.4 Aéroport d'Ollombo .....	42

## 8. INDICATEURS DE PERFORMANCE ET NIVEAUX DE SERVICES

43

# 1. CONTEXTE ET VISION STRATEGIQUE D'AERCO POUR LA PERIODE 2021-2025

## Introduction : Rappels sur le bilan 2016-2020

L'Etat et AERCO se sont réunis régulièrement depuis le mois de décembre 2020.

AERCO a présenté son bilan quinquennal qui a fait l'objet de présentations, de questions et de demandes complémentaires successives afin d'arriver à une vision partagée de ce bilan.

Le premier quinquennat de la Convention de Concession des aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo signée entre l'Etat Congolais et la société AERCO s'est achevé le 31 mars 2016. Le deuxième quinquennat – au 31 mars 2021.

En introduction du Plan de Régulation Economique 2021/2025, il est rappelé la synthèse du bilan d'investissements en 2016-2020 de la Concession.

### Synthèse

#### Investissements programme 2011 – 2020

(mode d'enregistrement : date d'enregistrement comptable et non la date de réalisation des prestations)

Coût du programme d'investissements contractuels	Réalisé / Projection de réalisation					
	Au 31MAR16 1er Quinquennat 2011/2015		Au 31MAR21 PRE1 2016/2020		Projection Plan Quinquennal 2026/2030	
	%	MXAF HT	%	MXAF HT	%	MXAF HT
<b>Aéroport de Brazzaville</b>						
<b>4 490</b>	<b>87%</b>	<b>3 885</b>	<b>108%</b>	<b>4 867</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Aéroport de Pointe-Noire</b>						
<b>25 630</b>	<b>31%</b>	<b>8 000</b>	<b>89%</b>	<b>22 702</b>	<b>100%</b>	<b>25 630</b>
<b>Total AERCO</b>						
<b>30 120</b>	<b>39%</b>	<b>11 885</b>	<b>92%</b>	<b>27 569</b>	<b>100%</b>	<b>30 120</b>

- INVESTISSEMENT NON CONTRACTUELS 2016 2020 Tableau global reprenant l'ensemble des items par année :

Désignation	2016 (Avril)		2017		2018		2019		2020 (Oct.20)		TOTAL
	BZV	PNR	BZV	PNR	BZV	PNR	BZV	PNR	BZV	PNR	
MATERIEL INFORMATIQUE	131,2 MXAF	25,8 MXAF	13,1 MXAF	2,6 MXAF	45,4 MXAF	1,7 MXAF	34,4 MXAF	2,0 MXAF	18,4 MXAF		274,5 MXAF
MATERIEL BUREAUTIQUE	5,9 MXAF			2,8 MXAF			1,8 MXAF				10,5 MXAF
MOBILIER DE BUREAU	54,1 MXAF	5,1 MXAF	1,0 MXAF	7,1 MXAF	2,7 MXAF		2,5 MXAF	16,8 MXAF	4,7 MXAF	0,9 MXAF	94,9 MXAF
MATERIEL DE TRANSPORT	14,3 MXAF					1,9 MXAF	5,2 MXAF		31,5 MXAF		52,8 MXAF
AUTRES MATERIELS	9,0 MXAF				3,4 MXAF						12,4 MXAF
<b>TOTAL par Aéroports</b>	<b>1 465,9 MXAF</b>	<b>971,2 MXAF</b>	<b>470,0 MXAF</b>	<b>113,0 MXAF</b>	<b>174,6 MXAF</b>	<b>74,2 MXAF</b>	<b>284,7 MXAF</b>	<b>105,4 MXAF</b>	<b>155,2 MXAF</b>	<b>12,4 MXAF</b>	<b>3 826,6 MXAF</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>2 437,1 MXAF</b>		<b>583,1 MXAF</b>		<b>248,8 MXAF</b>		<b>390,2 MXAF</b>		<b>167,5 MXAF</b>		

Figure 1 : Les investissements non-contractuels d'AERCO par année

- Tableau global des investissements non contractuels reprenant l'ensemble des items **par Aéroports** :

Désignation	De 2016 à 2020 (Oct.)		TOTAL
	BZV	PNR	
<b>TOTAL</b> Autres Investissements par Aéroports Invest. Non Contractuels	2 550,4 MXAF	1 276,2 MXAF	3 826,6 MXAF

Figure 2 : Les investissements non-contractuels d'AERCO par aéroport

Le respect de ces engagements contractuels ainsi que la réalisation d'importants investissements par l'Etat sur les trois aéroports permettent aujourd'hui à AERCO de disposer d'infrastructures modernes et d'assurer le traitement des passagers et des avions dans des bonnes conditions de sécurité et de confort.

## Stratégie d'AERCO sur la période 2021/2025

Fort de ses atouts, AERCO continuera à faire des Aéroports de la République du Congo, une référence en Afrique Centrale dans le cadre d'un Partenariat Public Privé exemplaire malgré les effets de la pandémie mondiale.

Cette stratégie se décompose en :

- Développement de l'offre aérienne sur l'ensemble des aéroports en proposant des mesures incitatives pour les démarrages de nouvelles lignes.
- Stimulation des recettes tant aéronautiques qu'extra-aéronautiques et maintien des efforts afin de limiter la progression des charges d'exploitation
- Continuer à améliorer une offre de services de qualité que ce soit en aéroport ou sur le domaine de la Concession
- Développement de la sécurité et de la sûreté des plateformes en obtenant notamment la certification OACI
- Poursuite des investissements de l'Etat et d'AERCO pour maintenir les meilleures conditions opérationnelles des installations
- Amélioration de notre organisation et de notre efficacité managériale, en mettant la formation des personnels au centre de la politique des ressources humaines.

## 2. PREVISIONS DE TRAFIC

Au regard des résultats de trafic des années 2019-2020 et des évolutions majeures de l'impact de la crise de Covid-19, la prévision de trafic pour la période 2021-2025 est présentée à l'Autorité Concédante.

Principaux éléments pris en compte dans la prévision :

- Le trafic d'AERCO continuera d'être impacté par la crise du Covid-19 en 2021-2024 avec un impact essentiel surtout sur les faisceaux « International » et « Afrique »;
- Arrêt de lignes de Kenya Airlines (Nairobi); Turkish Airlines (Istanbul); réduction possible de fréquences d'Air France notamment sur POINTE-NOIRE;
- Le trafic domestique va reprendre plus vite, mais se stabilisera sans doute au niveau de 2019 avec une faible marge de progression ;

- Pas de remontée importante du prix du baril dans le court terme, l'économie globale du pays sur cette période est plutôt stable mais reste négative.

TRAFIC										TCAM
TRAFIC	2019R	2020R	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2020-2026	
TRAFIC PAX	1 07 318	107 569 174	107 687 825	107 800 424	107 914 820	107 440	107 347	107 768	11,6%	
PASSAGERS COMMERCIAUX	1 100 656	100 560 259	100 678 704	100 793 100	100 907 496	100 116	100 023	100 444	11,7%	
National	647 247	376 640	452 258	515 981	579 706	643 429	643 429	643 429	9,3%	
CEMAC	80 104	30 224	43 389	54 219	65 047	75 342	77 649	79 955	17,6%	
Afrique	255 988	97 721	124 397	149 266	174 136	199 006	223 876	248 746	16,8%	
International	117 317	55 674	58 660	73 634	88 607	100 339	112 069	117 314	13,2%	
Non commerciaux	6 662	8 915	9 121	7 324	7 324	7 324	7 324	7 324	-3,2%	
TRAFIC ATM	23 246	13 975	16 294	18 364	20 274	22 032	22 565	23 086	8,7%	
TOTAL MOUVEMENTS COMMERCIAUX	19 061	10 503	12 644	14 440	16 350	18 108	18 641	19 162	10,5%	
National	10 365	6 165	7 089	7 872	8 810	9 550	9 550	9 550	7,6%	
CEMAC	4 578	1 970	2 875	3 589	4 304	5 164	5 453	5 741	19,5%	
Afrique	3 004	1 771	2 046	2 224	2 371	2 464	2 599	2 804	8,0%	
International	1 114	597	634	755	865	930	1 039	1 067	10,2%	
Non commerciaux	4 185	3 472	3 650	3 924	3 924	3 924	3 924	3 924	2,1%	

Figure 3 : Trafic passagers AERCO 2020-2026 - Prévision actualisée

TRAFIC PAX										CAGR%
	2 018 R	2019 R	2020 R	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2020-2026
<b>TOTAL</b>										
<b>PASSAGERS</b>	627 733	622 192	311 709	383 372	448 926	516 277	577 545	599 620	615 209	12,0%
<b>PASSAGERS</b>										
<b>COMMERCIAUX</b>	625 542	619 655	307 375	379 038	446 389	513 740	575 008	597 083	612 672	12,2%
<b>National</b>	352 120	335 103	189 568	234 572	268 082	301 593	335 103	335 103	335 103	10,0%
<b>CEMAC</b>	53 083	56 817	24 626	34 090	42 613	51 135	56 817	56 817	56 817	15,0%
<b>Afrique</b>	160 180	162 872	60 405	77 944	93 533	109 122	124 711	140 300	155 889	17,1%
<b>International</b>	60 159	64 863	32 776	32 432	42 161	51 890	58 377	64 863	64 863	12,0%
<b>Non commerciaux</b>	2 191	2 537	4 334	4 334	2 537	2 537	2 537	2 537	2 537	-8,5%
TRAFIC ATM										CAGR%
	2 018 R	2019 R	2020 R	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2020-2026
<b>TOTAL</b>										
<b>MOUVEMENTS</b>	13 402	13 443	7 872	9 268	10 427	11 559	12 476	12 561	12 662	8,2%
<b>TOTAL</b>										
<b>MOUVEMENTS</b>										
<b>COMMERCIAUX</b>	11 445	10 833	5 748	7 144	8 303	9 435	10 352	10 437	10 538	10,6%
<b>National</b>	6 095	5 636	3 031	3 783	4 324	4 864	5 405	5 405	5 405	10,1%
<b>CEMAC</b>	2 565	2 803	1 256	1 705	2 131	2 557	2 841	2 841	2 841	14,6%
<b>Afrique</b>	2 221	1 870	1 146	1 344	1 461	1 559	1 620	1 651	1 752	7,3%
<b>International</b>	564	524	315	312	387	455	486	541	541	9,4%
<b>Non commerciaux</b>	1 957	2 610	2 124	2 124	2 124	2 124	2 124	2 124	2 124	0,0%

Figure 4 : Trafic passagers et ATM BZV 2019-2026 - Prévision actualisée



TRAFIC PAX										CAGR%
	2 018 R	2019 R	2020 R	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2020-2026
TOTAL PASSAGERS	524	473	249	296	343	390	439	456	473	11,3%
TOTAL PASSAGERS COMMERCIAUX	775	292	185	173	218	263	615	447	279	11,4%
TOTAL PASSAGERS COMMERCIAUX	519	470	246	293	340	387	436	453	470	
Non commerciaux	128	466	565	347	392	437	789	621	453	11,4%
National	322	302	180	211	241	271	302	302	302	8,9%
National	440	133	879	493	706	920	133	133	133	8,9%
CEMAC	23 541	23 078	5 525	9 226	11 533	13 839	18 452	20 759	23 065	26,9%
Afrique	114	134	92 809	37 268	46 405	55 685	64 966	74 247	83 528	16,4%
Afrique	134	92 809	37 268	46 405	55 685	64 966	74 247	83 528	92 809	16,4%
International	59 013	52 446	22 893	26 223	31 468	36 712	41 957	47 201	52 446	14,8%
International	59 013	52 446	22 893	26 223	31 468	36 712	41 957	47 201	52 446	14,8%
Non commerciaux	5 647	2 826	2 620	2 826	2 826	2 826	2 826	2 826	2 826	1,3%

TRAFIC ATM										CAGR%
	2 018 R	2019 R	2020 R	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2020-2026
TOTAL MOUVEMENTS	10 568	8 978	5 277	6 200	7 111	7 889	8 730	9 178	9 598	10,5%
TOTAL MOUVEMENTS COMMERCIAUX	8 796	7 607	4 358	5 103	5 740	6 518	7 359	7 807	8 227	11,2%
National	4 858	4 149	2 766	2 937	3 180	3 578	3 777	3 777	3 777	5,3%
CEMAC	2 000	1 747	697	1 153	1 442	1 730	2 307	2 595	2 883	26,7%
Afrique	1 408	1 123	615	693	753	802	834	939	1 043	9,2%
International	530	588	280	320	366	408	442	497	524	11,0%
Non commerciaux	1 772	1 371	919	1 097	1 371	1 371	1 371	1 371	1 371	6,9%

Figure 5 : Trafic passagers et ATM PNR 2019-2026 - Prévision actualisée

Evolution du trafic d'AERCO 2019-2026 est estimée avec le TCAM de +11.6%

### AERCO\_Trafic passagers 2018-2026

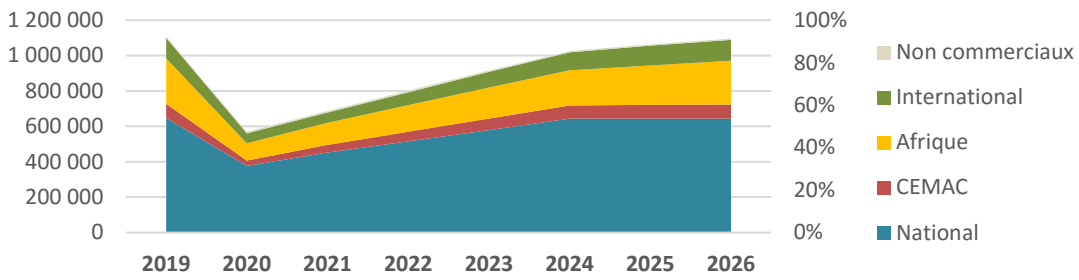


Figure 6 : Trafic passagers AERCO 2018-2026 – Par faisceau

Evolution du trafic d'AERCO 2019-2026 est estimée avec le TCAM des ATM +8.7%

### AERCO\_Trafic passagers 2018-2026

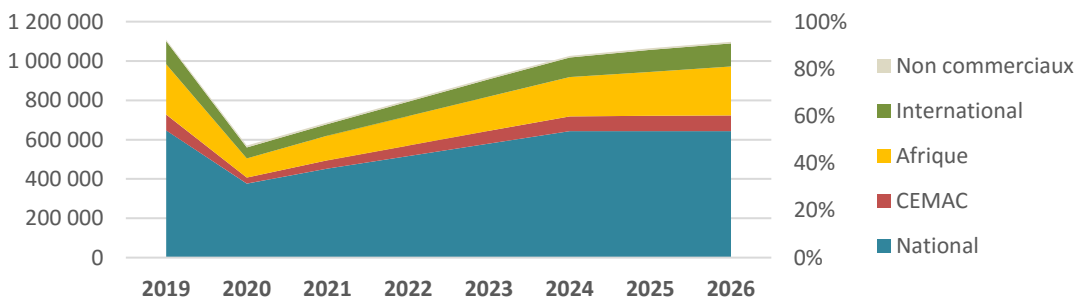


Figure 7 : Trafic ATM AERCO 2018-2026 – Par faisceau

Malgré le contexte difficile dû à la crise sanitaire nous pouvons tenter la prévision au-delà de 2026 :

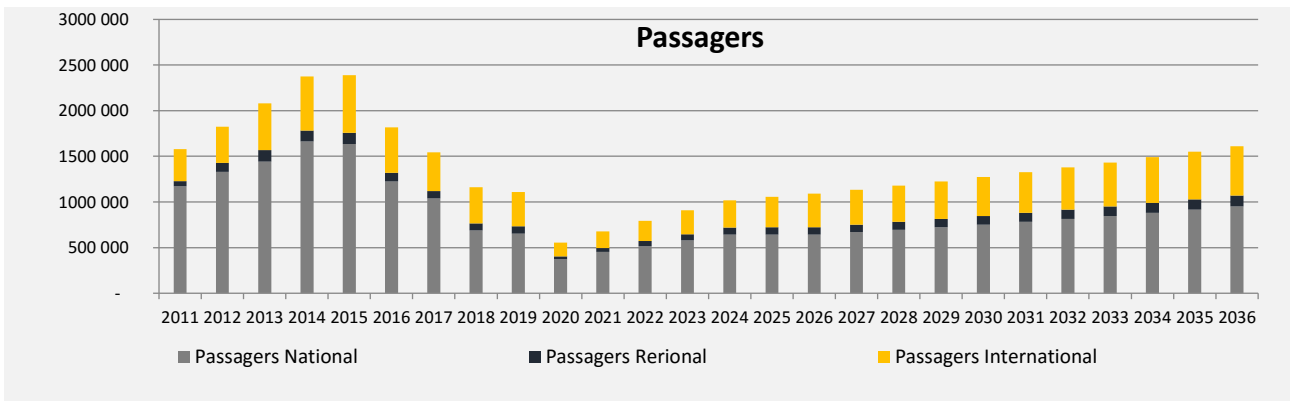


Figure 8 : Trafic passagers AERCO 2011-2036 – Prévision actualisée

Evolution du trafic passager d'AERCO au-delà de 2026 est estimée avec le TCAM de +4%

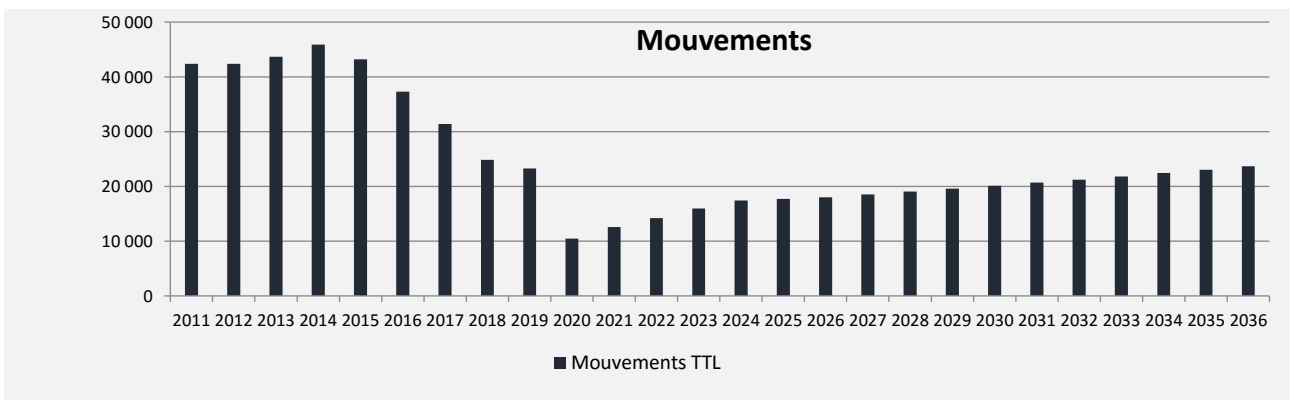


Figure 9 : Trafic ATM AERCO 2011-2036 – Prévision actualisée

Evolution du trafic ATM d'AERCO au-delà de 2026 est estimée avec le TCAM de +2.8%

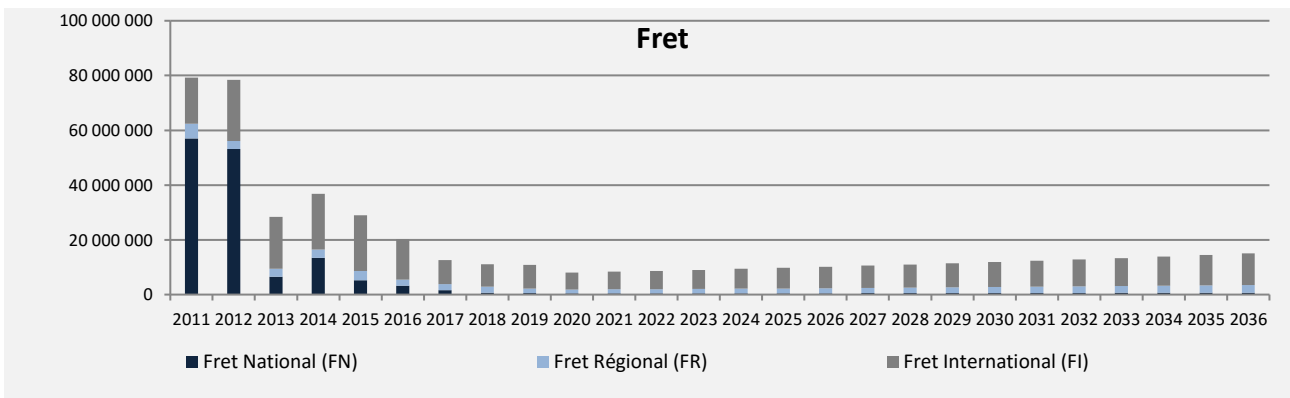


Figure 10 : Trafic fret AERCO 2011-2036 – Prévision actualisée

Il est difficile d'estimer l'évolution du fret au-delà de 2021. Nous **donc estimons** que le taux de croissance sera égal au taux de croissance du trafic soit 4% d'évolution annuelle.

## 3. PRESENTATION DES DIFFERENTES HYPOTHESES RETENUES

A l'occasion du bilan 2016-2020, AERCO avait identifié plusieurs difficultés apparues au cours de la période et qui constituent pour certaines une véritable menace pour la pérennité de la Concession.

Au moment de l'élaboration de ce PRE, et malgré la forte mobilisation d'AERCO, la plupart de ces difficultés subsistent et les incertitudes concernant leur résolution font peser un risque économique majeur.

La construction du PRE 2021-2025 et la définition de la trajectoire économique suivie par la Concession pendant cette période nécessite un maximum de visibilité sur l'ensemble des paramètres pouvant avoir un impact sur le fonctionnement des aéroports et sur l'équilibre économique d'AERCO. Par conséquent, ces incertitudes constituent une vraie difficulté pour la définition de la stratégie d'AERCO à court et moyen terme et notamment sur l'estimation de la capacité de financement et la planification du programme d'investissements pendant la période.

Pour la prise en compte de ces difficultés dans l'élaboration du PRE 2021-2025, il a été décidé de ne considérer qu'une seule hypothèse en estimant son degré de probabilité, le niveau de risque et la capacité d'AERCO à faire face à une évolution différente de celle envisagée

### 3.1. Redevance fret

Durant ces cinq premières années de la Concession, AERCO a été confrontée à une difficulté relative à la perception de la redevance fret et qui a diminué de façon sensible les recettes liées à cette activité.

D'après le guide tarifaire d'AERCO, les compagnies transportant du fret entre les aéroports de Brazzaville, Pointe-Noire ou Ollombo doivent payer une redevance de fret, en fonction du nombre de kilos de fret transportés, à la fois sur l'aéroport de départ (au titre du traitement du fret embarqué) et sur l'aéroport d'arrivée (au titre du traitement du fret débarqué).

Dans la réalité, ces opérateurs ne paient historiquement qu'une seule fois cette redevance fret et ont toujours refusé depuis 2011 d'appliquer les modalités prévues par le guide tarifaire.

#### ➤ Hypothèse retenue pour le PRE :

**Evolution des modalités effectives de perception de la redevance fret en lien avec l'évolution du trafic soit 4% d'évolution annuelle.**

### 3.2. Duty free shop

Le conflit avec la société Alima a constitué une difficulté majeure du premier quinquennat de la Concession avec, d'une part, le développement des recours et des décisions de justice dans le cadre de procédures intentées par la société Duty Free Shop Alima (DFSA) à l'encontre d'AERCO et d'autre part, des procédures entre Alima et DFSA.

AERCO n'a donc pas pu développer sereinement l'activité commerciale et les niveaux de services attendus par les passagers en zone réservée dans les aéroports de Brazzaville et de Pointe-Noire.

La société DFSA qui a été choisie par AERCO en 2012 suite à un appel d'offre international auquel a participé ALIMA d'ailleurs a vu son exploitation arrêtée en début de son installation avec mise sous scellées de sa boutique pendant près de 3 ans, suite à une décision du Tribunal de Commerce de Brazzaville, dans le cadre du conflit entre ALIMA et AERCO. De ce fait DFSA prétexte cette perte d'exploitation en la chiffrant à plus d'un milliard et n'a donc pas acquitté ses redevances domaniales et commerciales. Le manque à gagner pour AERCO est à ce jour de plus d'un milliard.

A ce jour, ce sujet reste donc à stabiliser.

L'Autorité Concédante et AERCO abordent le prochain plan quinquennal, avec la volonté commune, d'amener les parties Alima et DFSA à trouver avec AERCO un consensus dans le respect de la convention de concession.

Il convient de rappeler que les indemnités demandées par Alima sont de plus de 6 milliards de FCFA au civil et de plus de 15 milliards au pénal. Ce scénario non fondé sur le plan juridique ne peut pas être retenu comme hypothèse dans le cadre de la construction de ce Plan de Régulation Economique.

➤ **Hypothèse retenue pour le PRE :**

- Ce sujet est stabilisé avec une issue favorable au cours de la période 2021-2026 et un impact acceptable de régression des redevances commerciales qui n'est pas pris en considération dans la prévision.
- AERCO déploie plus aisément une offre commerciale en zone réservée au cours de la période.

### 3.3. Créances clients

En 2015 et 2016, AERCO a été confrontée à une forte augmentation des créances non-payées, notamment par son principal client Ecair, engendrant d'importantes difficultés de trésorerie. En 2019-2020 l'impact de la crise du Covid-19 a joué aussi le rôle négatif dans l'augmentation de la créances client.

L'impact sur la période 2016-2020 est estimé à 2.5 milliard FCFA mais la créance à date au 31 Décembre 2020 est de plus de 10 milliards dont certaines dettes semblent irrécouvrables (Ecair, TAC, ....) .

### 3.4. Crédits de TVA

Concernant la TVA, l'article 10 de la Convention de Concession indique : « *Le Concessionnaire en tant que vendeur de services aéronautiques est assimilé à un exportateur. A ce titre, le Concessionnaire peut prétendre au remboursement de tout crédit de Taxe sur la Valeur Ajoutée selon les procédures prévues par le Code Général des Impôts.* »

Depuis septembre 2014, plusieurs dossiers de demande de remboursement de crédit TVA ont été adressés par AERCO à la Direction Générale des Impôts et des Domaines. Ces demandes n'ont fait l'objet d'aucune réponse de la part de l'administration fiscale.

AERCO a multiplié en 2016-2020 les actions de relance auprès des différents interlocuteurs pour obtenir le remboursement de ce crédit ; actions qui n'ont à ce jour pas abouti au résultat escompté.

L'impact sur la période 2016-2020 est estimé à 3 milliard FCFA.

➤ **Hypothèse retenues pour le PRE 2016-2020**

- L'Etat rembourse régulièrement sur la période 2021-2025 la totalité des crédits TVA d'AERCO. Les arriérés de crédits de TVA constitués avant 2018 sont remboursés.**

### 3.5. Activation de 3 leviers financiers

Tenant compte la situation difficile lié à la crise sanitaire du Covid-19 l'état le résultat Net négatif s'aggraverait entre 2021 et 2025 et surtout les fonds propres deviendront négatifs dès 2022 ce qui entrainerait la faillite de l'entreprise. AERCO a donc proposé à l'Etat concédant des mesures liées à l'activation de 3 leviers :

- ✓ *Redevance de concession basée sur le REX (résultat d'exploitation) et non sur CA: nous proposons 25% du REX.*
- ✓ *La redevance du BCS à réduire de 50% soit 20 millions/mois*
- ✓ *Augmentation de 1 500 FCFA des redevances passager sur tout secteur*

Ces mesures avaient pour objectif de permettre à la concession de retrouver son équilibre financier à partir de 2022.

- Proposition N°1: Modification du mode de calcul de la redevance de concession a été rejetée par l'Etat. De fait, l'économie qui devait être réalisée de 3,3 milliards FCFA sur le quinquennat doit être compensée par une baisse des investissements en conséquence.
- Proposition N°2: Réduction de la contribution forfaitaire du BCS de 39,4 MFCFA/mois à 20 MFCFA/mois a été accepté mais avec une baisse de 39,4 MFCFA à 25 MFCFA/mois.
- Proposition N°3: Augmentation des redevances passagers. Le prix du billet PNR/BZV étant jugé sensible, il pourrait être admissible d'augmenter de 1 000 FCFA la redevance actuelle, et non 1 500 FCFA, quitte à augmenter un peu plus, soit de 2 000 FCFA, la redevance sur les billets régionaux et internationaux. Cette proposition a été acceptée et confirmée par le Ministère du transport. L'application de ces nouveaux montants de redevances interviendra au 1 octobre 2021.

## 4. RECETTES ET CHARGES D'EXPLOITATION

### 4.1. Evolution de la grille tarifaire AERCO

#### 4.1.1. Benchmark des principales redevances aéroportuaires

Afin d'évaluer la compétitivité tarifaire de ses aéroports, AERCO a réalisé un benchmark des principales redevances aéroportuaires (redevance atterrissage et passager) sur différents aéroports africains. Certains aéroports ont également été sélectionnés pour leur caractère de hub régional/international. Les 18 aéroports retenus pour ce benchmark sont :

- Libreville / Gabon
- Kinshasa / République Démocratique du Congo
- Douala / Cameroun
- Malabo / Equatoriale Guinée
- Bata / Equatoriale Guinée
- Lome / Togo
- Cotonou / Bénin
- Ouagadougou / Burkina Faso
- Conakry / Guinée
- Bamako /Mali
- Abidjan / Côte d'Ivoire
- Accra / Ghana
- Dakar / Sénégal
- Windhoek Hosea Kutako / Namibia
- Nairobi / Kenya
- Johannesburg/ Afrique du Sud
- Kigali / Rwanda
- Nairobi /
- Addis Abeba / Ethiopie

L'intégralité de ce benchmark était présentée lors de la réunion du 26 janvier 2021 avec la Partie Concédante. En conclusion de ce benchmark, il apparaît que, quel que soit le faisceau regardé (national/régional/international), les tarifs proposés par AERCO se situent dans la moyenne basse des aéroports du panel avec les redevances atterrissage assez basses.

#### 4.1.2. Evolution de la grille tarifaire pour la période 2021-2025

Les redevances payables sur les aéroports Internationaux de Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo sont perçues par trois organismes distincts au titre de leurs activités et responsabilités respectives. Il s'agit de l'ASECNA, de l'ANAC et d'AERCO.

Conformément à la Convention de Concession du 14 décembre 2009 entre l'Etat congolais et AERCO, le Concessionnaire AERCO perçoit les redevances aéroportuaires liées au fonctionnement et aux activités qu'il exerce et dont le produit est destiné à couvrir les charges de la Concession.

Dans le cadre du PRE 2021-2025, AERCO propose une évolution de sa grille tarifaire comme suite (tableau ci-dessous) :

		2021-2025
<b>Redevance PASSAGERS</b>	National	+1'000 FCFA
<b>Redevance PASSAGERS</b>	Régional / International	+2'000 FCFA

**Tableau 1** : Redevances soumises à évolution tarifaire sur la période 2021-2025

Dans un contexte économique national particulièrement difficile et afin d'impacter au minimum possible le prix du billet à la hausse sur les vols nationaux, il est prévu d'appliquer une hausse deux fois moins importante sur la redevance passagers nationaux sur la période 2021-2025 que sur celles des faisceaux international/régional.

Par ailleurs et afin de favoriser l'occupation des terrains, locaux et surfaces commerciales sur les aéroports, AERCO a décidé de ne pas appliquer d'évolution tarifaire dû à l'inflation à la redevance d'occupation de terrains et d'immeubles.

Enfin, comme prévu par l'article 61.2.1 de la Convention de Concession, la proposition d'évolution annuelle des redevances réglementées faites par le Concessionnaire est soumise à l'acceptation du Concédant avant signature par le Ministre chargé de l'Aviation Civile et publication au Journal Officiel d'un arrêté incluant les nouveaux tarifs.

## 4.2. Recettes d'exploitation

**NB :**

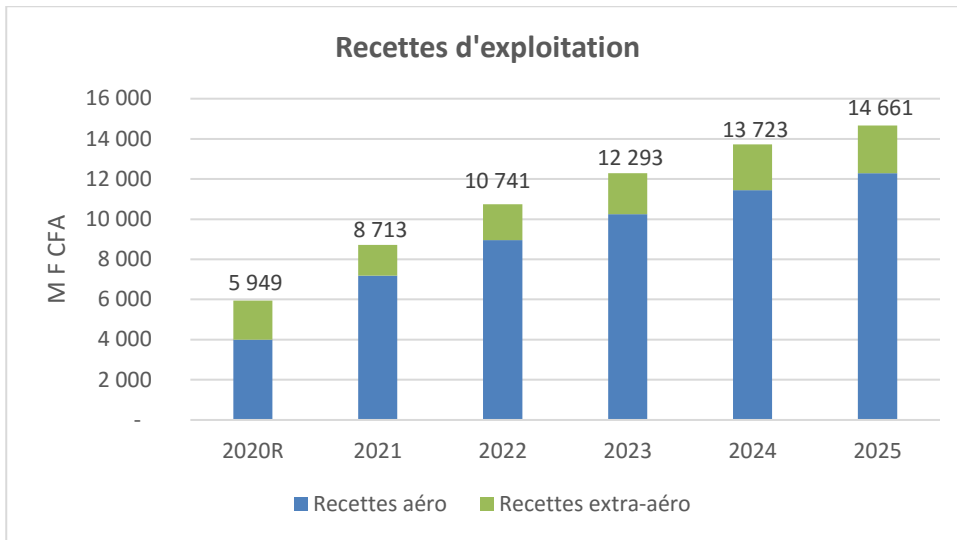
- **Le calcul des différents postes de recettes détaillés dans ce chapitre est basé sur l'application des évolutions tarifaires présentées au chapitre 4.1.**

- Les données 2020 sont les données réalisées

- Les données chiffrées correspondant aux graphiques présentés dans ce chapitre sont fournies en **Annexe 1** de ce document.

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des recettes d'exploitation d'AERCO sur la période 2020-2025, l'année 2020 étant également présentée au titre d'année de référence.

<b>TCAM 2020/2025</b>
<b>19.8%</b>
<b>Var 2020/2021</b>
<b>46.5%</b>
<b>Var 2021/2022</b>
<b>23.3%</b>



**Figure 1:** Recettes d'exploitation AERCO 2020-2025

Sur la période 2020-2025, les recettes d'exploitation d'AERCO connaissent une croissance annuelle moyenne de 19.8% qui résulte de deux tendances opposées sur la période :

- l'évolution des recettes d'exploitation est proportionnellement liée à l'évolution de l'activité (passagers / fret / mouvements avions) sur les trois aéroports ;
- l'évolution des tarifs des redevances aéronautiques et extra-aéronautiques permettront d'assurer l'équilibre économique de la Concession.

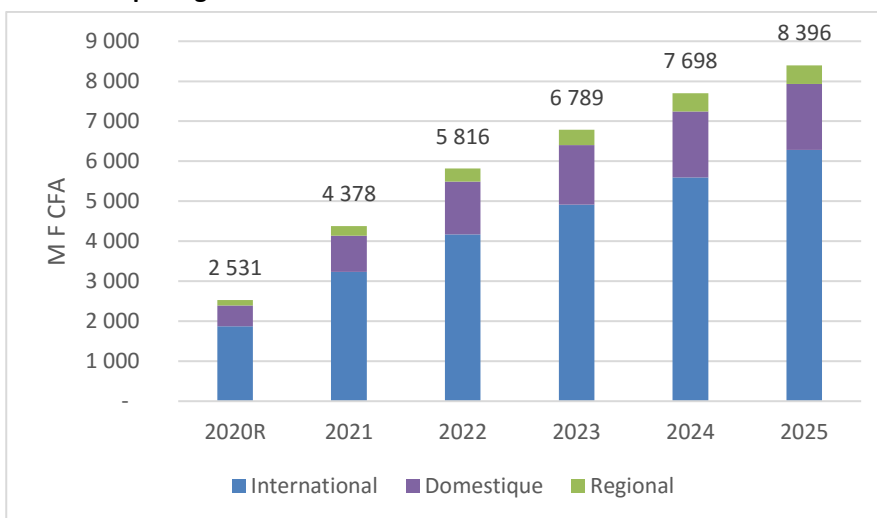
Nous estimons que sur la période de 2021-2026 les recettes évolueront plus vite que le trafic dû à l'évolution du trafic international, dont les tarifs sont plus hauts, plus importante que l'évolution du trafic sur d'autres faisceaux.

L'ensemble de ces postes et de leur évolution sur la période 2020-2025 sont décrits dans les paragraphes suivants.

**NB :** Comme détaillé ci-après, les recettes des redevances pour utilisation des passerelles, du système CUTE, des banques d'enregistrement et du salon EBENE, jusqu'ici comptabilisées dans les recettes aéronautiques (notamment dans le cadre du bilan 2016-2020), ont été intégrées aux recettes extra-aéronautiques pour l'exercice du PRE 2021-2025.

#### 4.2.1. Recettes aéronautiques

##### Redevance passagers



<b>TCAM 2020-2025</b>	<b>27.10%</b>
<b>Var 2020/2021</b>	<b>73.0%</b>
<b>Var 2021/2022</b>	<b>32.9%</b>

**Figure 2 :** Recettes passagers AERCO 2020-2025



Les recettes générées par les redevances passagers connaissent tout d’abord une forte augmentation sur la période 2020-2021.

Les recettes des années 2021 à 2025 devraient connaître une augmentation constante. Sur la période, le volume des redevances passagers devraient connaître une croissance annuelle moyenne de 27.10%.

A compter de 2021, les recettes liées à la redevance passagers devraient retrouver une croissance résultant de plusieurs effets :

- **effet prix** : AERCO propose une augmentation du tarif passager international/régional de 2000 FCFA en 2021 et de 1000 FCFA pour la redevance domestique.
- **effet volume** : corrélée avec l’augmentation du trafic
- **effet structure** : l’augmentation du trafic international devrait être plus importante que l’augmentation du trafic domestique et régional.

### Redevances fret

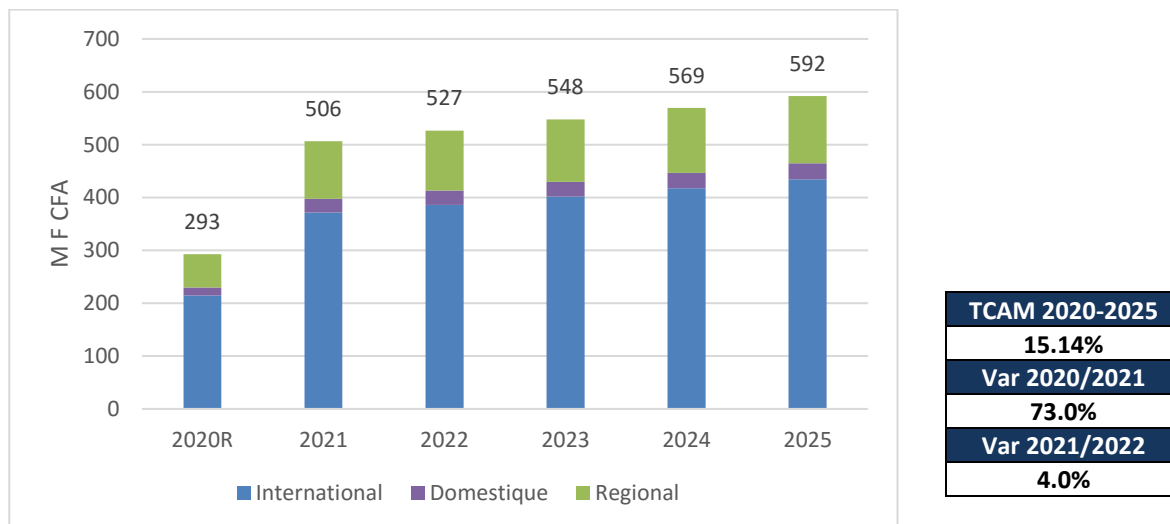


Figure 3 : Recettes fret AERCO 2020-2025

A fin 2020, les recettes générées par la redevance fret se situaient à 293 millions de F CFA. Le niveau de ces recettes reste très faible en comparaison aux prévisions du business plan initial de la Concession qui estimaient un niveau annuel de recettes fret compris entre 3 et 4 milliards de FCFA.

### Redevances avions

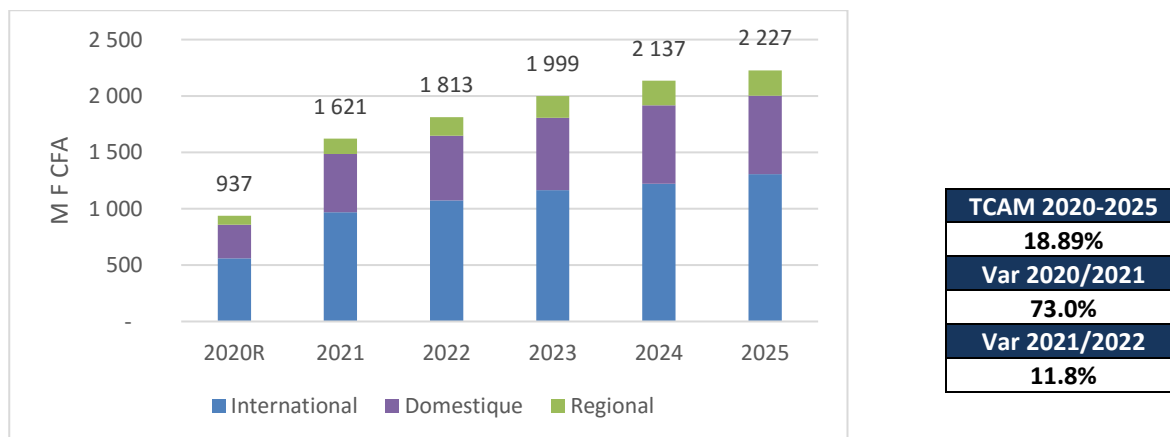


Figure 4 : Recettes avions AERCO 2020-2025

Les redevances avions sont composées des redevances atterrissage et stationnement.

L’évolution des recettes liées à ces redevances connaît une trajectoire très similaire à celle observée pour l’évolution du nombre de mouvements sur la période 2020-2025 :

- Une forte augmentation entre 2020 et 2021 (liée à la reprise du trafic post-covid escomptée)
- une progression soutenue entre 2022 et 2025

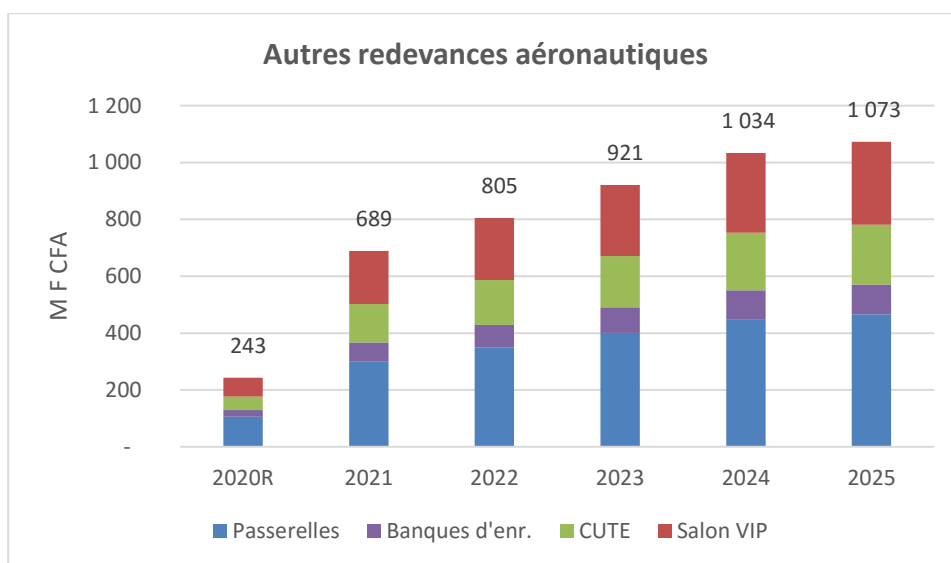
La grille tarifaire est prévue de rester stable sur la période, ce qui, accompagné de l'effet « volume » lié au retour de la croissance de l'activité, permettra une progression de ces recettes pour assurer l'équilibre économique de la Concession.

Compte-tenu de la différenciation tarifaire de la redevance atterrissage en fonction de la provenance de l'avion, l'augmentation progressive des mouvements internationaux contribue également de façon favorable à la progression des recettes avions.

#### 4.2.2. Recettes extra-aéronautiques

Les recettes extra- aéronautiques sont composées :

- des recettes liées aux redevances pour utilisation des passerelles, du système CUTE, des banques d'enregistrement et du salon EBENE,
- des recettes domaniales,
- des recettes commerciales,
- des recettes diverses (carburant, parking autos, refacturation pour la fourniture d'électricité et d'eau...)



	TCAM 2020-2025	TCAM 2020/2021	TCAM 2021-2022
<b>Domanial</b>	<b>1.4%</b>	<b>-31.0%</b>	<b>16.9%</b>
<b>Commercial</b>	<b>19.7%</b>	<b>53.5%</b>	<b>20.0%</b>
<b>Redevances diverses</b>	<b>7.0%</b>	<b>-10.1%</b>	<b>16.8%</b>
<b>Passerelles/CUTE/ banques d'enregistrement</b>	<b>34.6%</b>	<b>183.5%</b>	<b>16.9%</b>
<b>Salon EBENE</b>	<b>34.6%</b>	<b>183.5%</b>	<b>16.9%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4.1%</b>	<b>21.9%</b>	<b>17.2%</b>

Figure 5 : Recettes extra-aéronautiques AERCO 2016-2020

Les recettes extra-aéronautiques sont en croissance soutenue sur la période 2020-2021 (+446 milliards FCFA) avant de connaître une augmentation croissante et constante jusqu'en 2024-2025. En lien avec l'augmentation du trafic, l'évolution des recettes extra-aéronautiques est positive.

A noter que la progression à la hausse des recettes domaniales sur la période devrait compenser des niveaux timides de recettes commerciales et celles liées aux redevances d'utilisation.

#### ▪ Recettes domaniales

Sur la période 2021-2025, l'évolution des redevances domaniales est uniquement liée à un effet volume puisqu'il n'est pas envisagé d'augmentation tarifaire sur la période.

#### ▪ **Recettes commerciales**

Après une forte baisse des recettes commerciales de 2016 à 2020 entérinée par la crise du COVID-19, liée à la fois à la diminution de l'activité aérienne mais également par la dégradation de la situation économique au Congo (avec notamment un impact sur les recettes publicitaires), les recettes commerciales devraient connaître une croissance moyenne annuelle raisonnable d'environ +20%. L'ouverture de nouvelles surfaces commerciales à la fois à Brazzaville et à Pointe-Noire en 2017-2018 devrait profiter à l'augmentation de trafic prévue sur la période.

Les actions ci-dessous déjà menées permettront d'accueillir l'augmentation d'activité prévue sur la période:

- Résolution du conflit ALIMA qui devrait déboucher sur une dynamisation importante du point de vente sur BZV et l'ouverture d'un Duty free sur PNR,
- Ouverture d'un salon de coiffure sur BZV
- Ouverture de plusieurs comptoir d'agences de voyage tant sur BZV que sur PNR
- 

Ces efforts seront poursuivis avec une logique directrice et l'aide de notre spécialiste d'Egis Airport Operation sur la base des axes suivants afin de mieux définir et mieux piloter le développement commercial :

- Définir un schéma global d'aménagement,
- Stimuler le développement,
- Trouver des opérateurs fiables et qui correspondent aux standards internationaux attendu par les passagers,
- Challenger les opérateurs existants en matière d'animation de leurs points de vente,

#### ▪ **Recettes diverses**

Concernant les redevances diverses et les recettes associées, la principale évolution marquante sur la période devrait provenir de l'augmentation des recettes liées au parking. Ceci sera rendu possible par l'aménagement et la mise en place de systèmes de gestion et de contrôle d'accès du parking sur les aéroports de Brazzaville et Pointe-Noire réalisé lors de la précédente période.

Ces recettes devraient également être impactées favorablement par les actions entreprises par AERCO pour être en mesure de refacturer l'électricité consommée par ses clients grâce aux compteurs individuels en place.

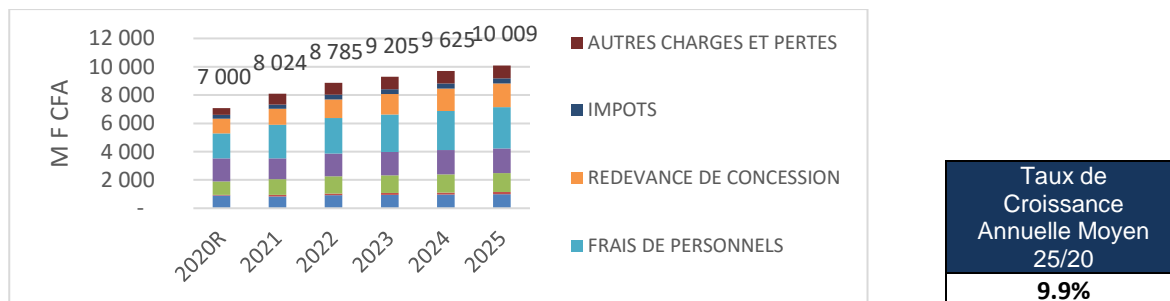
#### ▪ **Recettes liées aux redevances d'utilisation**

L'évolution des recettes liées aux redevances d'utilisation est principalement liée à l'évolution de l'activité prévue sur la période (augmentation du nombre de mouvements pour les passerelles, augmentation du nombre de passagers pour les banques d'enregistrement, systèmes CUTE et salon EBENE).

### 4.3. Charges d'exploitation

**NB :**

- Pour la construction de ce PRE 2021-2025, aucune hypothèse d'inflation annuelle n'a été considérée.
- Les données 2020 sont les données réalisées.
- Les données chiffrées correspondant aux graphiques présentés dans ce chapitre sont fournies en *Annexe 1* de ce document



**Taux de Croissance Annuelle Moyen 25/20**  
**9.9%**

Variation Année N+1/N	Var 21/20	Var 22/21	Var 23/22	Var 24/23	Var 25/24
<b>Taux d'évolution annuelle</b>	6,9%	17,0%	11,1%	9,2%	5,5%

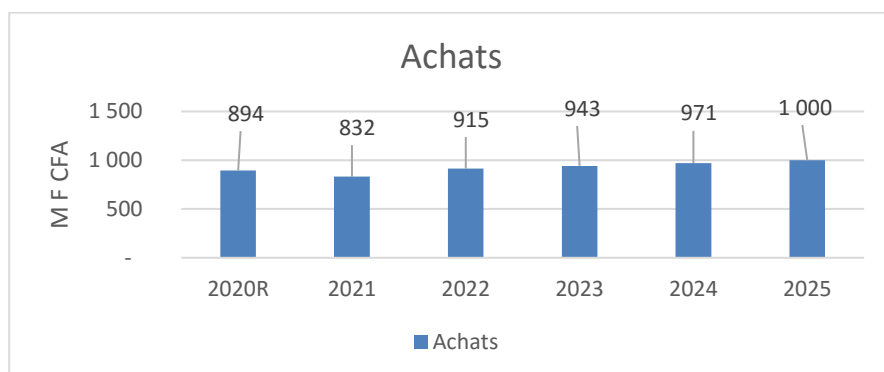
Figure 6 : Charges d'exploitation AERCO 2020-2025

Après une année 2021 marquée par une hausse importante, l'évolution des différents postes des charges d'exploitation reflètent la poursuite des efforts de gestion et d'optimisation d'AERCO pour limiter au maximum cette progression et l'adapter à l'évolution du chiffre d'affaires.

Malgré la mise en service de nouvelles installations lors de la précédente période et la montée en puissance de la concession pour les exploiter, la période 2020-2025 devrait voir ses charges d'exploitation (hors autres charges et pertes, redevance de concession, et charges provisionnées sur créances clients) évoluer annuellement de 9.9% en moyenne.

L'ensemble de ces postes et leur évolution sur la période 2021-2025 sont décrits dans les paragraphes suivants.

#### Achats



**TCAM 2020-2025**  
**2.3%**

Figure 7 : Poste « Achats » AERCO 2020-2025

## Frais de transports

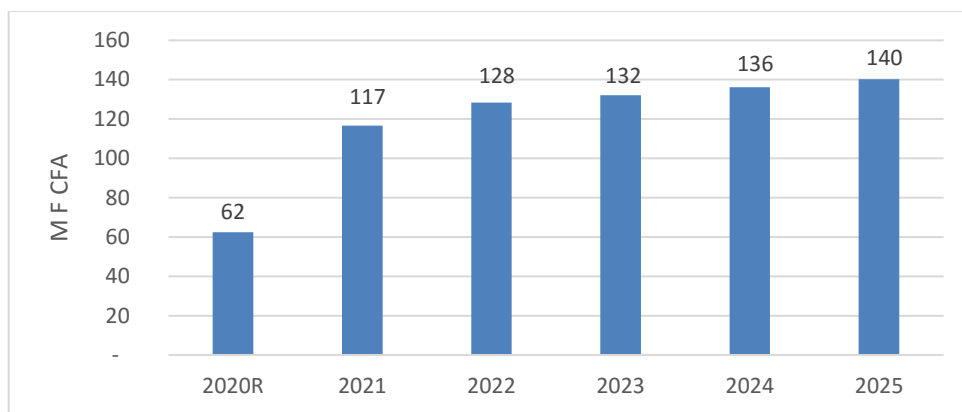


Figure 8 : Poste " Frais de transports" AERCO 2020-2025

**TCAM 2016-2020**

**17.6%**

## Services extérieurs

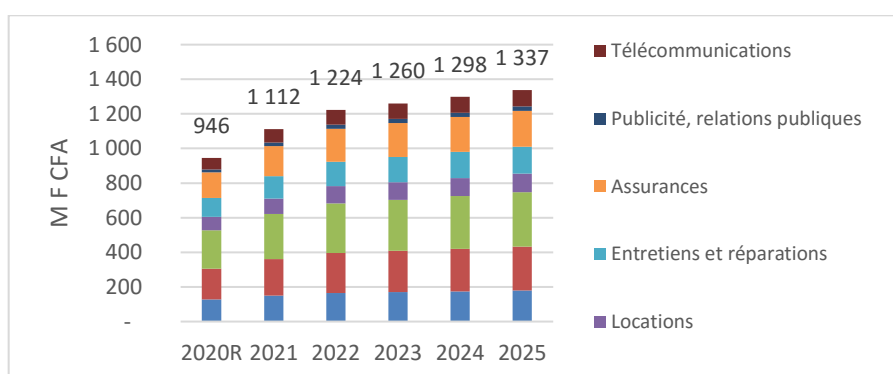


Figure 9: Poste "Services extérieurs" AERCO 2020-2025

**TCAM 2020-2025**

**7.2%**

**NB :** Sont regroupés dans le poste « Autres sous-traitances » les postes de charge suivants :

- gardiennage des locaux et installations,
- Assistance salon EBENE,
- Ramassage et recyclage des chariots bagages,

L'évolution des différents postes inclus dans le poste « Services extérieurs » est présentée en **Annexe 1** de ce document.

## Autres services extérieurs

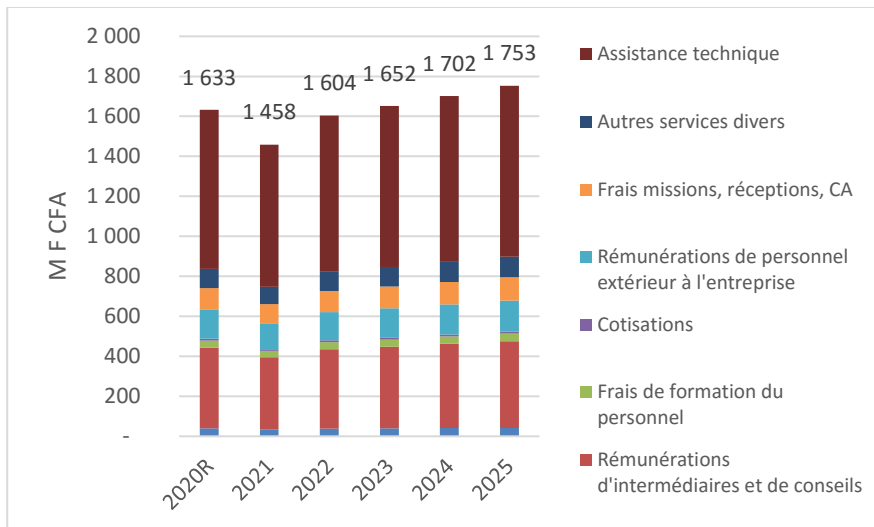


Figure 10 : Poste "Autres services extérieurs" AERCO 2020-2025

**TCAM 2020-2025**

**1.4%**

**NB :** Le poste Assistance technique regroupe la totalité des charges associées au contrat d'Assistance Technique existant entre AERCO et la SEGAP :

- la mise à disposition :
  - du Directeur Général,
  - du Directeur Administratif et Financier,
  - du Directeur de l'Aéroport de Pointe-Noire,

- Et sur demande la mise à disposition de personnels temporaires

- la rémunération des services d'Assistance Technique fournis par la SEGAP en fonction des besoins exprimés par AERCO .

## Frais de personnels

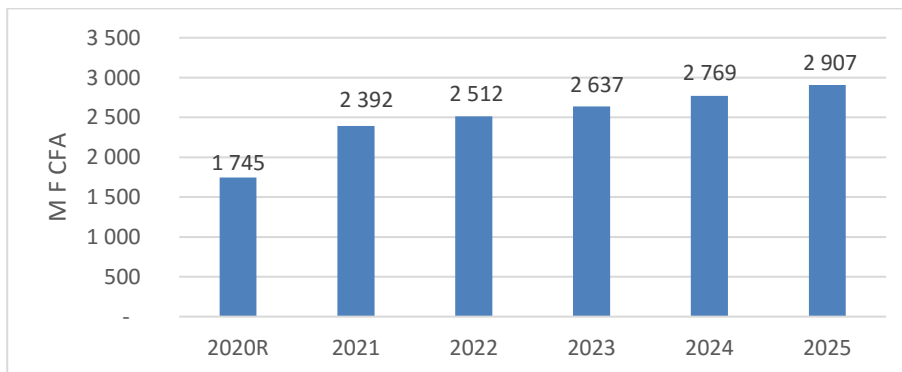


Figure 11 : Poste "Frais de personnels" AERCO 2020-2025

**TCAM 2020-2025**

**10.7%**

## Impôts et taxes

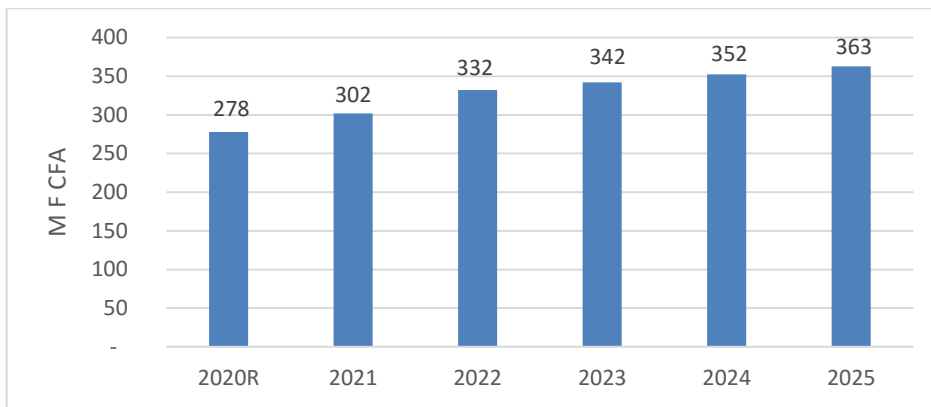
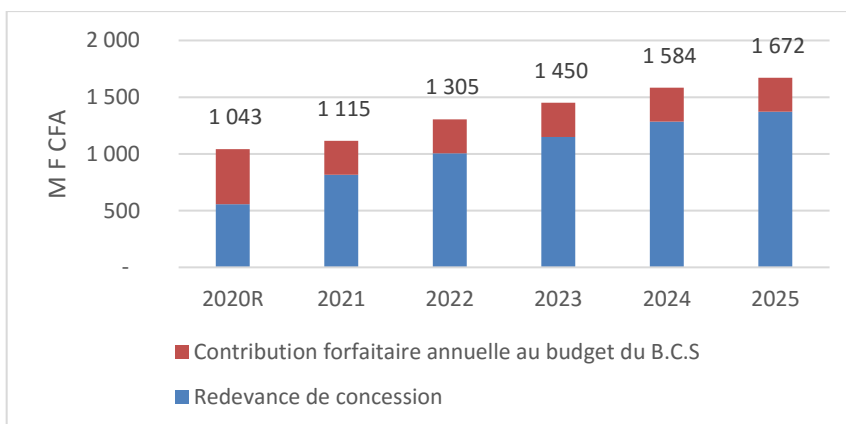


Figure 12 : Poste "Impôts et taxes" AERCO 2020-2025

<b>TCAM 2020-2025</b>
<b>5.5%</b>

### Redevance de Concession et Contribution au Budget du BCS



<b>TCAM 2020-2025</b>
<b>- Red. Conc. : 19.8%</b>
<b>- BCS : -9.2%</b>

Figure 13 : Postes "Redevance de Concession" et "Contribution BCS" AERCO 2020-2025

## Autres charges et pertes

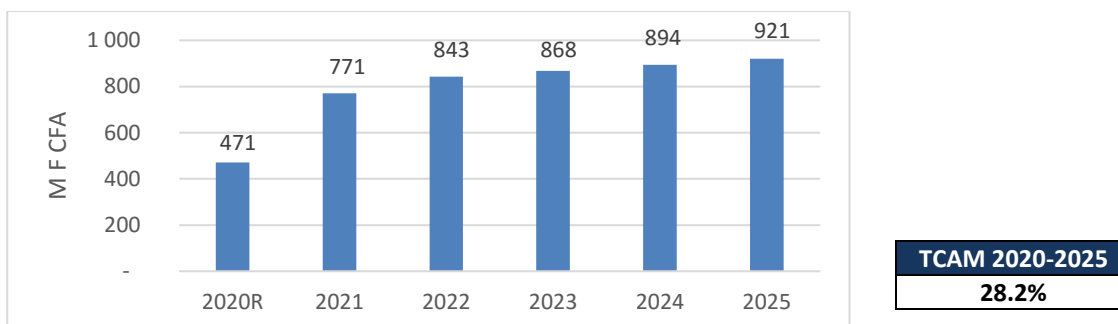


Figure 14 : Poste "Autres charges et pertes" AERCO 2020-2025

## 4.4. Excédent Brut d'Exploitation

Le graphique ci-dessous représente l'évolution de l'Excédent Brut d'Exploitation (EBE) d'AERCO ainsi que celle de la marge d'EBE sur la période 2020-2025.

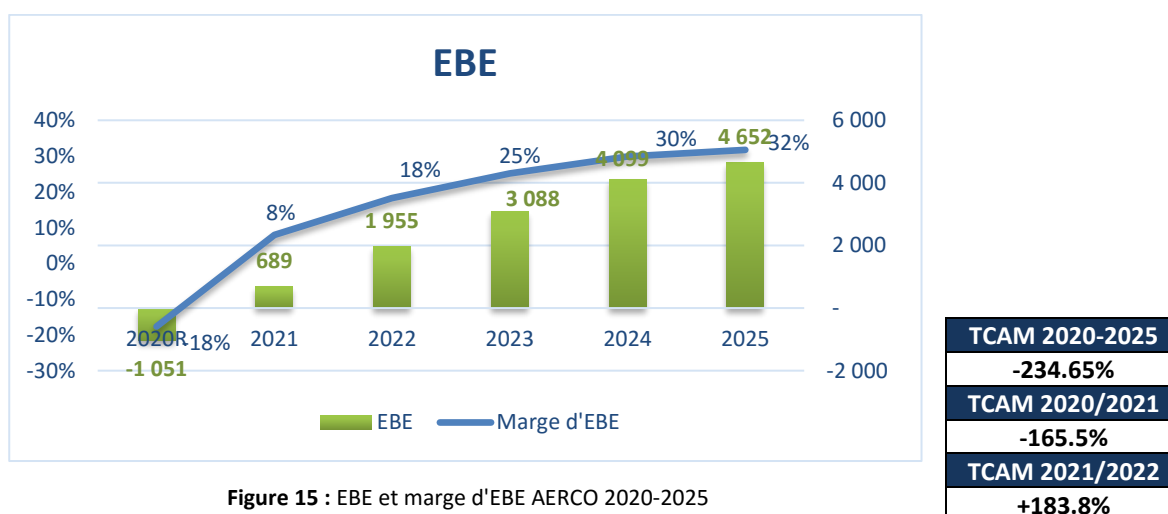


Figure 15 : EBE et marge d'EBE AERCO 2020-2025

A fin 2020 l'Excédent Brut d'Exploitation (EBE) est négatif de 1,818 milliard FCFA ; C'est donc un Déficit d'Exploitation ;

En 2019 AERCO avait eu un EBE de 2,731 milliards FCFA.

Cette diminution résulte à la fois d'une baisse drastique du Chiffre d'Affaire liée à la crise COVID 19 ainsi qu'à l'augmentation des impayés et des contentieux.

L'année 2021 devrait être marquée par une reprise de l'EBE qui devrait atteindre les 689 millions de FCFA.

L'année 2022 devrait voir son EBE fortement progressé par rapport à 2021 (+183.8%).

A partir de 2023, l'Excédent Brut d'Exploitation retrouve une période de croissance soutenue qui résulte de la croissance du chiffre d'affaires (liée à la fois à la reprise du trafic et aux évolutions tarifaires des redevances depuis octobre 2021) avec, en parallèle, une évolution maîtrisée des charges d'exploitation.



## 5. INVESTISSEMENTS

### 5.1. Préambule

Le programme d'investissements pour le 2ème plan quinquennal est bâti en fonction de la **capacité de financement d'AERCO** découlant des prévisions de recettes et de charges pour 2021-2025 et aussi tenant compte d'impact du Covid-19, et d'autre part sur **les besoins** identifiés en corrélation avec cette capacité de financement.

Avec une capacité de financement fortement réduite, le programme doit néanmoins répondre aux **objectifs** fixés par AERCO et qui sont corrélés aux axes stratégiques développés au chapitre 1 :

- Garantir la sécurité, la sûreté, de l'exploitation en proposant aux usagers des infrastructures conformes à la réglementation en vigueur
- Améliorer la qualité de service proposée aux passagers et opérateurs
- Maintenir en état les infrastructures mises à disposition par le Concédant
- Accompagner la mise en œuvre des stratégies des compagnies-partenaires et faire de Brazzaville le principal hub d'Afrique Centrale
- Optimiser la rentabilité des aéroports en ciblant des opérations permettant le développement des recettes extra-aéronautiques
- Accompagner le développement de l'activité sur les aéroports en proposant des aménagements les plus adaptés d'un point de vue opérationnel et étendre si possible l'offre de locaux à louer.

### 5.2. Volume d'investissements du PRE 2021-2025

La capacité de financement d'AERCO, permet de déterminer une enveloppe globale d'investissements sur la période 2021/2025.

Cette enveloppe globale concerne tous les investissements à savoir les investissements programme (contractuels), les investissements courants et les investissements résiduels engagés lors du plan quinquennal.

2021	2022	2023	2024	2025	Total
1 245 M FCFA	1 830 M FCFA	980 M FCFA	1 150 M FCFA	1 165 M FCFA	<b>6 370 M FCFA</b>

Le reste de la capacité de financement sera affecté aux investissements courants et aux investissements programme du plan quinquennal de 2026/2030.

Pour ce qui concerne la période 2021/2025, il convient de rappeler que le Business Plan initial, proposé avec les 3 mesures proposées par AERCO prévoyait des résultats financiers permettant de dégager 10 milliards FCFA d'investissements. Or l'une des mesures n'ayant pas été acceptée il a fallu retirer 330 Millions FCFA . Cette économie a été validé lors de la réunion avec la Partie Concédante le 26 janvier 2021.

### 5.3. Présentation de la démarche

La démarche de définition du programme d'investissements du PRE 2021-2025 se fait en étapes :

- **Étape 1** : identification d'une première liste de besoins d'aménagement correspondant aux objectifs AERCO et aux capacités financières ;
- **Étape 2** : actualisation des Schémas Directeurs, en intégrant les opérations du 1er plan quinquennal, celles du 2ème plan, et les prévisions du 3ème plan ; Vérifier si cette actualisation a une influence sur la liste de l'étape1

- **Étape 3** : Liste définitive et précise des opérations en termes de contenu, de délai et de coût.

### **Etape 1 : Première liste de besoins d'aménagement**

Cette étape est réalisée comme convenu début 2021, dans le cadre du présent Plan de Régulation Économique.

Ce premier travail de définition, de pré-estimation, de priorisation et de détermination des bénéfices attendus a été effectué de façon à pouvoir **établir un scénario d'investissements** à échelonner dans le temps et compatible avec la capacité de financement d'AERCO.

Cette première liste de besoins d'aménagement est faite en tenant compte :

- De l'annexe 5 de la Convention de Concession,
- D'autres investissements dont la nécessité est apparue depuis et répondant aux objectifs de l'État et d'AERCO.

Ces investissements sont classés par aéroport, par segment comme suit:

- **Investissements courants** : enveloppe financière annuelle nécessaire au maintien de potentiel dont les opérations relèvent de l'Exploitant
- **Investissements PRE appelés investissements programme contractuel**
  - **Investissements de capacité** : développement de la capacité des aéroports,
  - **Investissements de restructuration** : réaménagement des installations existantes pour accompagner le développement des aéroports,
  - **Investissements de maintien du potentiel** : aménagements destinés à maintenir le potentiel et améliorer la qualité de service des aéroports, y compris les investissements lourds pour répondre à l'objectif de sûreté et de sécurité des usagers et de certification des aéroports
  - **Investissements immobiliers** : construction de bâtiments structurants pour le développement des aéroports.

- Aéroport de Brazzaville :

<b>INVESTISSEMENTS PROGRAMME BZV</b>				
Site	Cat	Description	Détail	PRE 2021-2025 (Million XAF)
BZV	Restructuration	Réaménagement du parking public pour améliorer la Sécurité et l'organisation du parking en zone Fret (Phase 1) et dépose minute, cheminements piétons (Phase 2)	Amélioration de la Sécurité du site, amélioration de l'offre de service aux Usagers, augmentation des Recettes extra aéronautiques	<b>105</b>
BZV	Maintien du Potentiel	Remplacement des systèmes CUPPS et FIDS sur les deux aéroports de BZV et PNR;	Améliorer la qualité des services fournies aux clients (en particulier les compagnies aériennes)	<b>125</b>
BZV	Maintien du Potentiel	Remplacement des tours refroidisseurs par des tours à boucle fermés (sur BZV) / Etudes + réalisation) --> <b>CLIMATISATION</b>	Améliorer la qualité de climatisation de l'aérogare et réduire les coûts de maintenance liés aux refroidisseurs (échangeurs) et le traitement d'eau	<b>505</b>
BZV	Capacité	Installation d'un <b>dispositif</b> photovoltaïque pour l'alimentation électrique des installations terminales de l'aéroport	Faire des économies sur le coût de maintenance des GE et la consommation du carburant	<b>200</b>
BZV	Restructuration	Remise aux normes du système de sécurité incendie de l'aéroport de BZV	Améliorer et fiabiliser la protection de l'aérogare	<b>250</b>
BZV	Maintien du Potentiel	Mise aux normes de la clôture périmétrique dans la zone du CRNA	Protéger le périmètre aéroportuaire	<b>100</b>
BZV	Restructuration	Aménagement de la voie de circulation menant au PARIF 1 (pavage)	Aménager la route existante pour accompagner la réalisation du projet PARKING zone Fret	<b>100</b>
BZV	Maintien du Potentiel	Complément de construction du chemin de ronde	Faciliter les rondes et patrouilles des équipes de sureté ainsi que la maintenance du mur	<b>50</b>
BZV	Maintien du Potentiel	Remplacement des équipements d'interconnexion du réseau informatique de l'aéroport de BZV	Sécuriser et fiabiliser le traitement des flux réseaux de tous les opérateurs	<b>100</b>
<b>Total Montant INVESTISSEMENTS PROGRAMME</b>				<b>1535</b>
<b>INVESTISSEMENTS COURANT BZV</b>				
BZV	Capacité	Investissements Courant	Enveloppe financière annuelle nécessaire au maintien de potentiel dont les opérations relèvent de l'Exploitant	<b>1000</b>
<b>Total Montant INVESTISSEMENTS COURANT</b>				<b>1000</b>
<b>INVESTISSEMENTS CERTIFICATION BZV</b>				
BZV	Certification	Réfection du croisement du TWY TANGO/ECHO/BRAVO	Déconstruction et reconstruction	<b>270</b>
BZV	Certification	Etudes structurelles de chaussées aéronautiques et mise en œuvre	DEGOMMAGE, PORTANCE (Déflexion) et CFL	<b>130</b>
BZV	Certification	Travaux de mise en conformité des RESA et Bande de Piste	Etudes géotechniques Essais de plaques et divers travaux de mise en conformité éventuelle. Renforcement de surface si nécessaire.	<b>100</b>

BZV	Certification	Signalisation Verticale + dispositif PLU (Plan Local d'Urgence)	Panneaux de signalisation, balisage obstacle, Mise en place d'un PC Mobile et Ambulances	75
<b>Total Montant INVESTISSEMENTS CERTIFICATION</b>				<b>575</b>
<b>Total GENERAL : PROGRAMME / COURANT / CERTIFICATION</b>				<b>3110</b>

**Soit un total pour Brazzaville de 3,11 milliards FCFA**

- **Aéroport de Pointe-Noire :**

<b>INVESTISSEMENTS PROGRAMME PNR</b>				
<b>Site</b>	<b>Cat</b>	<b>Description</b>	<b>Détail</b>	<b>PRE 2021-2025 (Million XAF)</b>
PNR	Capacité	<b>FRET:</b> Aménagement d'un second PARIF entre le bloc technique ASECNA actuel et le pavillon présidentiel.	Amélioration de la Sécurité du site	<b>200</b>
PNR	Maintien du potentiel	<b>FRET:</b> Travaux de remplacement câble alimentation Zone Fret	Augmentation de la capacité de la zone fret et amélioration de l'offre de service pour les opérateurs de la zone fret.	<b>40</b>
PNR	Maintien du potentiel	Complément de la clôture d'enceinte aéroportuaire (prioritaire)	Amélioration de la sûreté et sécurisation d'installations en zone publique à accès réglementé	<b>360</b>
PNR	Capacité	<b>Amélioration des réseaux :</b> Connexion d'installations sur la nouvelle centrale énergie et sur les groupes électrogènes de la nouvelle aérogare, de façon à créer un système d'alimentation électrique de secours généralisé (prévu à moyen terme dans l'Annexe 5),	Sécurisation de l'alimentation en énergie des installations de l'aéroport. Maîtrise des coût de consommations Electriques	<b>100</b>
PNR	Restructuration	Automatisation du parking payant actuel et agrandissement (plus d'offre parking)	Optimisation de la capacité du parking public. Augmentation des recettes extra aéronautiques.	<b>150</b>
PNR	Capacité	Travaux de réfection taxilane 4B et travaux de réfection des passerelles (réfection complète du ressort de l'Etat). Prévision sur le plan quinquennal	Amélioration des conditions d'exploitation de l'aéroport. Sécurité	<b>105</b>
PNR	Restructuration	Remise aux normes du système de sécurité incendie de l'aéroport de PNR	Améliorer et fiabiliser la protection de l'aérogare	<b>150</b>
PNR	Maintien du potentiel	Remplacement après durée de vie de l'éclairage halogène par de l'éclairage à LED	Optimisation des coûts de consommations et charges	<b>100</b>
PNR	Maintien du potentiel	Achat et remplacement d'un groupe de froid de marque Carrier de la nouvelle aérogare	Sécurisation de l'exploitation / maintien en condition opérationnelle des installations et Equipements	<b>200</b>
PNR	Maintien du potentiel	Achat et remplacement d'un groupe électrogène de marque CATERPILLAR 1500 KVA de la nouvelle centrale énergie	Sécurisation de l'alimentation secourue des installations de l'aéroport. Maîtrise des coûts de consommations et de maintenance. Constitution de pièces de rechanges pour le groupe SDMO restant.	<b>200</b>
PNR	Capacité	Installation d'un dispositif photovoltaïque pour l'alimentation électrique des installations terminales de l'aéroport	Faire des économies sur le coût de maintenance des GE et la consommation du carburant.	<b>200</b>

PNR	Maintien du potentiel	Remplacement des équipements d'interconnexion du réseau informatique de l'aéroport de PNR	Sécuriser et fiabiliser le traitement des flux réseaux de tous les opérateurs	<b>100</b>
PNR	Maintien du potentiel	Remplacement des système CUPPS et FIDS sur les deux aéroports de BZV et PNR	Améliorer la qualité des services fournies aux clients (en particulier les compagnies aériennes)	<b>125</b>
<b>Total Montant INVESTISSEMENTS PROGRAMME</b>				<b>2030</b>
<b>INVESTISSEMENTS COURANT PNR</b>				
PNR	Capacité	Investissements Courant	enveloppe financière annuelle nécessaire au maintien de potentiel dont les opérations relèvent de l'Exploitant	<b>750</b>
<b>Total Montant INVESTISSEMENTS COURANT</b>				<b>750</b>
<b>INVESTISSEMENTS CERTIFICATION PNR</b>				
PNR	Certification	Travaux de mise en conformité des RESA	Etudes géotechniques Essais de plaques et divers travaux de mise en conformité éventuelle. Renforcement de surface si nécessaire.	<b>80</b>
PNR	Certification	Aménagement des ouvrages hydrauliques pour traitement des zones de rétention d'eau	Au droit des points d'infiltration d'eau sous clôture	<b>50</b>
PNR	Certification	Etudes structurelles de chaussées aéronautiques et mise en œuvre (UNI/CFL et dégomme)	DEGOMMAGE et CFL	<b>70</b>
PNR	Certification	Poste de Commandement Mobile et Ambulances	Equipement standard à déterminer	<b>60</b>
PNR	Certification	Equipements complémentaires plan d'urgence +CDOU	Civières etc	<b>10</b>
PNR	Certification	Travaux de couverture Caniveau à ciel ouvert dans la bande de piste. y/c études et suivi des travaux.	Dans la Bande de piste : caniveaux 640x2m - étude de sécurité Traitement des portions de caniveaux au droit des bretelles (Couverture dalots),	<b>40</b>
PNR	Certification	Travaux des routes de service à éliminer dans la bande de piste	Mise en œuvre terre végétale	<b>20</b>
PNR	Certification	Nivellement des bandes de piste et divers travaux de terrassement		<b>150</b>
<b>Total Montant INVESTISSEMENTS CERTIFICATION</b>				<b>480</b>
<b>Total GENERAL : PROGRAMME / COURANT / CERTIFICATION</b>				<b>3260</b>

**Soit un total pour Pointe-Noire de 3,260 milliards FCFA et un total général de 6,370 milliards FCFA sur le quinquennat 2021-2025.**

- Synthèse des Investissements prévisionnels BZV et PNR à la charge d'AERCO :
  - o Investissement par année (2021- 2025)

<b>INVESTISSEMENTS (AERCO)</b>							
Site	Description	PRE 2021-2025 (Million XAF)	Prévisions 2021 (Million XAF)	Prévisions 2022 (Million XAF)	Prévisions 2023 (Million XAF)	Prévisions 2024 (Million XAF)	Prévisions 2025 (Million XAF)
<b>BZV</b>							
BZV	Total Montant INVEST PROGRAMME	1 535	135	335	60	550	455
BZV	Total Montant INVEST COURANT	1 000	200	200	200	200	200
BZV	Total Montant CERTIF	575	205	340	0	0	30
<b>Total GENERAL : PROGRAMME / COURANT / CERTIF</b>		<b>3 110</b>	540	875	260	750	685
<b>PLAN INVESTISSEMENT BZV 2021 - 2025</b>							
<b>PNR</b>							
PNR	Total Montant INVEST PROGRAMME	2 030	365	565	520	250	330
PNR	Total Montant INVEST COURANT	750	150	150	150	150	150
PNR	Total Montant CERTIF	480	190	240	50	0	0
<b>Total GENERAL : PROGRAMME / COURANT / CERTIF</b>		<b>3 260</b>	705	955	720	400	480
<b>PLAN INVESTISSEMENT PNR 2021 - 2025</b>							
<b>TOTAL GENERAL TOUS SITES BZV et PNR</b>		<b>6 370</b>	1 245	1 830	980	1 150	1 165

○ Investissement Principaux par SITE (2021- 2025)

DESCRIPTION	INVESTISSEMENTS PRINCIPAUX (AERCO)	
	SITES	
	BZV	PNR
<b>INVESTISSEMENTS PROGRAMME</b>	<p>INVESTISSEMENT GLOBAL : <b>1,535 MILLIARDS FCFA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CLIMATISATION (505 Millions FCFA)</li> <li>- SECURITE INCENDIE (250 Millions FCFA)</li> <li>- INFRASTRUCTURES D'EXPLOITATION (225 Millions FCFA)</li> <li>- PHOTOVOLTAIQUE (DD)(200 Millions FCFA)</li> <li>- AUTRES (355 Millions FCFA)</li> </ul>	<p>INVESTISSEMENT GLOBAL : <b>2,030 MILLIARDS FCFA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CLIMATISATION (200 Millions FCFA)</li> <li>- SECURITE INCENDIE (150 Millions FCFA)</li> <li>- INFRASTRUCTURES D'EXPLOITATION (225 Millions FCFA)</li> <li>- PHOTOVOLTAIQUE ET LED (DD) (300 Millions FCFA)</li> <li>- MISE EN CONFORMITE SURETE et SECURITE POUR LA CERTIF (560 Millions FCFA)</li> <li>- GROUPE ELECTROGENE (200 Millions FCFA)</li> <li>- AUTOMATISATION du parking payant actuel et COMMERCIALISATION parking VIP (150 Millions FCFA)</li> <li>- AUTRES (245 Millions FCFA)</li> </ul>
<b>INVESTISSEMENTS COURANT</b>	<p>MCO (Maintien en Condition) de fonctionnement des Equipements et Systèmes <b>(200 Millions FCFA / AN)</b></p>	<p>MCO (Maintien en Condition) de fonctionnement des Equipements et Systèmes <b>(150 Millions FCFA / AN)</b></p>
<b>INVESTISSEMENTS <u>CERTIFICATION</u></b>	<p>- CERTIFICATION (575 Millions FCFA) * RESA / PC MOBILE / PORTANCE PISTE BZV / UNI / DEGOMMAGE / CFL et Realisation de la TRAVERSEE positionnée en 2022 (270 Millions FCFA)</p>	<p>- CERTIFICATION (480 Millions FCFA) * RESA / PC MOBILE ET CDOU / UNI / DEGOMMAGE / CFL / NIVELLEMENT DE BANDE DE PISTE / SUPPRESSION OBSTACLES</p>



- Synthèse des Investissements prévisionnels BZV et PNR à la charge de l'ETAT :
  - o Investissement par année à la charge de l'Etat (2021- 2025)

<b>INVESTISSEMENTS A LA CHARGE DE L'ETAT (POUR MÉMOIRE)</b>							
Site	Description	PRE 2021-2025 (Million XAF)	Prévisions 2021 (Million XAF)	Prévisions 2022 (Million XAF)	Prévisions 2023 (Million XAF)	Prévisions 2024 (Million XAF)	Prévisions 2025 (Million XAF)
BZV	Réfection GOLF/TANGO/ALPHA	500	0	500	0	0	0
BZV	Traversée CHARLIE/DELTA/TANGO	270	0	270	0	0	0
BZV	Couche de Roulement sur Bretelle JULIETTE	100	0	100	0	0	0
BZV	Réhabilitation complète de la bretelle TANGO	Pour Mémoire Etat	-	-	-	-	-
BZV	Finition des travaux d'Extension du TARMAC de BZV	Pour Mémoire Etat	-	-	-	-	-
BZV	Finition des travaux de la Galerie Technique HYDRANT BZV	Pour Mémoire Etat	-	-	-	-	-
BZV	Finition des travaux du TARMAC PRESIDENTIEL	Pour Mémoire Etat	-	-	-	-	-
BZV	Réfection de la bretelle AIR CONGO BZV	Pour Mémoire Etat	-	-	-	-	-
BZV	Réfection de la bretelle AIR AIFRIQUE BZV	Pour Mémoire Etat	-	-	-	-	-
BZV	Finition des travaux de la bretelle AEROCLUB	Pour Mémoire Etat	-	-	-	-	-
BZV	Déplacement du mur de clôture côté base Militaire (objectif Certification : mise au norme Surêté)	Pour Mémoire Etat	-	-	-	-	-
PNR	REFECTION ET EXTENSION DE L'AIRE DE STATIONNEMENT (Montant à Indiquer)	Pour Mémoire Etat	-	-	-	-	-

○ Investissement Principaux par SITE à la charge de l'Etat (2021- 2025)

DESCRIPTION	INVESTISSEMENTS A LA CHARGE DE L'ETAT ( POUR MÉMOIRE )	
	SITES	
	BZV	PNR
<b>INVESTISSEMENTS POUR LA CERTIFICATION BZV et PNR</b>	Réfection GOLF/TANGO/ALPHA (500 Millions FCFA)	Protection de la Rampe d'approche (Pour mémoire ASECNA)
	Traversée CHARLIE/DELTA/TANGO (270 Millions FCFA)	Déplacement du dépôt Pétrolier provisoire (Pour mémoire SNPC)
	Finalisation Travaux de Chaussée Bretelle JULIETTE (100 Millions FCFA)	-
	Finition des travaux du TARMAC PRESIDENTIEL	-
	Réfection de la bretelle AIR CONGO BZV	-
	Réfection de la bretelle AIR AIFRIQUE BZV	-
<b>AUTRES INVESTISSEMENTS POUR LES BESOINS DE LA SECURITE DE L'EXPLOITATION AERIENNE (BZV et PNR)</b>	Réhabilitation complète de la bretelle TANGO	REFECTION ET EXTENSION DE L'AIRE DE STATIONNEMENT
	Finition des travaux d'Extension du TARMAC de BZV	
	Finition des travaux de la Galerie Technique HYDRANT BZV	
	Finition des travaux de la bretelle AEROCLUB	
	Déplacement du mur de clôture côté base Militaire (objectif Certification : mise au norme Sûreté)	

### Etape 2 : Actualisation des Schémas Directeurs

Un travail d'actualisation des Schémas Directeurs doit être réalisé en continu.

Ce travail consiste à reporter sur les Schémas Directeurs initiaux, les évolutions survenues depuis le début de la concession et les nouvelles prévisions, permettant de disposer de Plans de Composition Générale à jour indiquant :

- Les aménagements réalisés ou en cours dans le cadre des précédents quinquennats,
- Les aménagements prévus dans le cadre du présent quinquennat,
- Les aménagements prévus au-delà du présent plan quinquennal.

Ce travail permettra d'établir un état des lieux indiquant les aménagements (infrastructures et bâtiments) réalisés dans le cadre des quinquennats, ceux dont la prévision est maintenue, ceux qui ont été réalisés ou qui sont prévus à un autre endroit, les nouveaux aménagements non prévus initialement, et le cas échéant ceux dont la réalisation a été abandonnée.

Ce recensement sera suivi d'un reporting sur les Schémas Directeurs, des opérations à venir dans le cadre du présent plan quinquennal, et celles au-delà.

Une réflexion approfondie sur la hiérarchisation des besoins sera donc menée pour préciser la liste définitive des opérations pré-identifiées lors de l'étape 1.

### Etape 3 : Définition précise des opérations

Chaque opération fera l'objet d'une « fiche opération », d'ores et déjà initiée dès l'étape 1, et qui sera détaillée au fur et à mesure de la mise au point des schémas directeurs.

Ces fiches opérations constitueront la base d'une démarche de réalisation en mode projet pour le pilotage des objectifs, des contenus, des délais et des coûts. Elles permettront de tracer les orientations et les décisions prises, depuis la phase de programmation des opérations jusqu'à la mise en service des installations.

Elles faciliteront par ailleurs l'établissement du bilan à l'issue du PRE 2021-2025.

Dans le cadre de cette démarche en mode projet, chaque opération fera l'objet d'une **étude préalable d'opportunité**, découlant des réflexions menées lors de l'actualisation des Schémas Directeurs, et formalisée par la fiche opération, éventuellement décomposée en sous-opérations, qui détaillera :

- L'aménagement ou les aménagements à réaliser,
- L'estimation financière calculée à partir d'une étude sommaire,
- Le planning prévisionnel de réalisation,
- Les bénéfices attendus, en rapport avec les objectifs fixés.

## 6. RESULTATS FINANCIERS

Dans ce chapitre sont présentées les évolutions du résultat net et de la capacité d'autofinancement d'AERCO tout au long de la période 2021-2025.

### 6.1. Résultat net

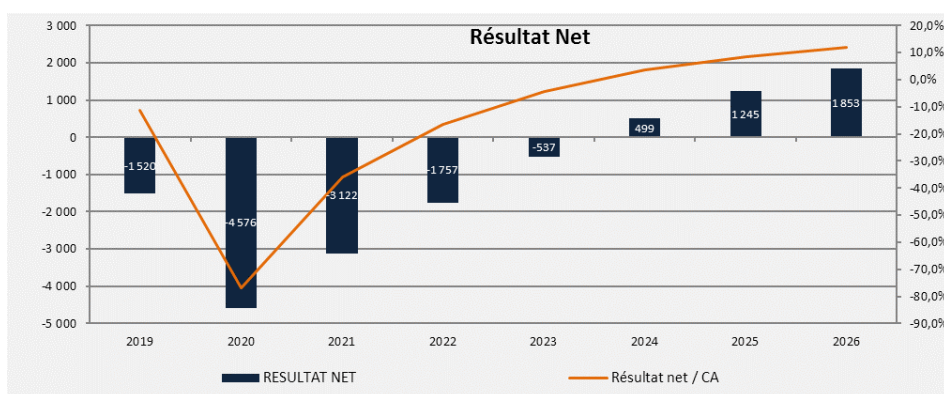


Figure xx : Résultat Net AERCO 2021-2025

En 2021, le résultat net d'AERCO sera de -3.1 milliards FCFA. Cette très forte baisse résulte :

- de la diminution significative de l'Excédent Brut d'Exploitation dû à la diminution du trafic lié au Covid-19 ;
- de la progression des dotations aux amortissements liée à la mise en service des investissements réalisés en 2016-2020 ;

Malgré une amélioration du niveau de l'Excédent Brut d'Exploitation, le résultat net devrait rester négatif en 2022 et atteindre un niveau proche des -1.7 milliards FCFA. Cette nouvelle diminution s'explique par la hausse des dotations aux amortissements générée la mise en service des investissements réalisés en 2021 ainsi que par la reprise progressive du trafic impacté par Covid-19.

A partir de 2023, l'augmentation de l'Excédent Brut d'Exploitation associée à une stabilisation du niveau des dotations aux amortissements et provisions devrait aboutir à des exercices proches de l'équilibre.

## 6.2. Variations de la capacité d'autofinancement

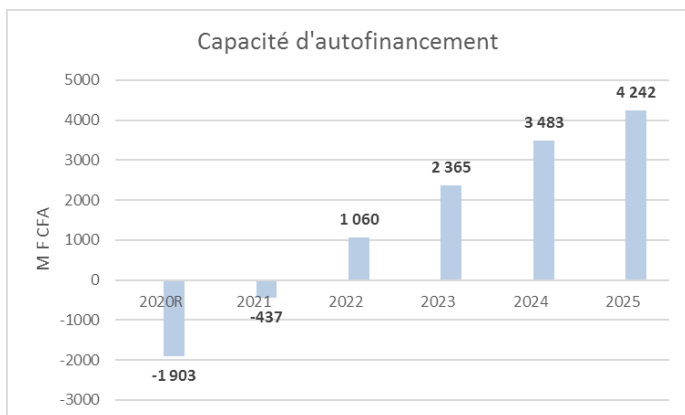


Figure xx : CAF AERCO 2021-2025

En 2020, la capacité d'autofinancement d'AERCO a connu une très forte diminution en lien avec l'évolution de l'excédent brut d'exploitation. Celle-ci devrait être en légère augmentation en 2021. Vu les faibles niveaux de la Capacité d'Autofinancement de 2021 à 2023, il convient d'indiquer que la gestion prend tout son sens. Les priorités d'affectation de la capacité d'autofinancement sont le remboursement annuel en capital de l'emprunt et l'évolution des besoins en fonds de roulement. Vient ensuite l'autofinancement des investissements. Vu les estimations jusqu'en 2025, le niveau prévisionnel de CAF limite donc, fortement l'enveloppe budgétaire consacrée au financement des investissements.

## 7. UNE ORGANISATION ADAPTEE A LA VISION STRATEGIQUE

### 7.1. Une adaptation de l'organisation pour opérer les axes stratégiques

#### 7.1.1 Organisation

**Obligation** : Les missions d'AERCO telles que définies par l'article 1 de la Convention de Concession sont d'octroyer le droit « de concevoir, financer, construire, exploiter, entretenir et développer les aéroports dans le périmètre de la Concession ».

A ce titre AERCO assure la gestion opérationnelle de trois (3) aéroports internationaux dont deux (2) principaux (BZV et PNR).

Cette gestion opérationnelle s'appuie sur une organisation ambivalente entre des Directions opérationnelles d'aéroports et des Directions supports transversales.

Sur proposition du Directeur Général, le Conseil d'Administration a validé en octobre 2017, la nouvelle organisation suivante :

- Une Direction Générale ;
- Une Direction des aéroports de Brazzaville et d'Ollombo ;
- Une Direction d'aéroport de Pointe-Noire ;
- Un responsable Maintenance et Technique sur Pointe-Noire et un responsable sur Brazzaville et Ollombo;
- Une Direction Qualité, Sécurité, Sureté et Environnement ;
- Une Direction Administrative et Financière ;
- Une Direction des Ressources Humaines ;
- Un support informatique internalisé directement rattaché à la Direction Générale.

Dans l'exercice de leurs missions liées à l'exploitation et le développement des services sur les plateformes, les directions d'aéroports sont appuyées par les différentes directions supports transversales.

#### 7.1.2 Les Directions d'Exploitation

Sur les deux principales plateformes de Brazzaville et Pointe-Noire, les directions d'aéroports pilotent l'exploitation sécurisée et conforme des trois (3) plateformes aéroportuaires gérées par AERCO. Les Directeurs d'aéroports animent des équipes d'exploitation, de la technique et du commercial sur chacun de leurs aéroports. Les services placés directement sous leur pilotage sont :

- Services d'exploitation Escale (PCE) ;
- Services d'exploitation Aérogare (PCA) ;
- Services de La maintenance technique et Bâtiments et Abords ;
- Service Commercial et Domanial.

#### 7.1.3 La Direction Qualité, Sécurité, Sureté, Environnement (DQSSE)

L'organisation de la DQSSE a été légèrement modifiée pour répondre au besoin réglementaire de la certification des aéroports de BZV et PNR. Ainsi sur chaque aéroport, un responsable en charge du Système de Gestion de la Sécurité, rattaché à cette direction, a été désigné.

Pour le quinquennat 2021-2025, la DQSSE va travailler sur les missions suivantes :

- Certification des aéroports de BZV et PNR ;
- Réalisation des études d'impact environnemental et social de BZV et PNR ;
- Supervision du Plan d'Action Corrective dans le suivi de la Certification ;
- Supervision des activités de l'équipe de sécurité des pistes des trois aéroports ;
- Suivi et renforcement de l'AHA (Airport Health Accreditation) et de l'ACA (Airport Carbon Accreditation) .

#### **7.1.4 La Direction Administrative et Financière**

Cette Direction comprend :

- La comptabilité, la gestion, les finances ;
- La facturation et le recouvrement.

Il convient de souligner que les comptes sont annuellement certifiés par un commissaire aux comptes et régulièrement publiés aux Autorités.

#### **7.1.5 Direction des Ressources Humaines**

Principal levier de développement humain et social au sein d'AERCO, la Direction des Ressources Humaines assure la coordination entre la stratégie générale de l'entreprise et le pilotage au quotidien de l'acquisition, la gestion et le développement du capital humain. Elle est de ce fait, garante de la bonne application des politiques de l'entreprise en matière de ressources humaines en conformité avec la législation du Travail au Congo.

Le DRH est également garant du maintien du dialogue et du climat social favorable à l'exploitation de l'entreprise.

Cette direction comprend :

- L'administration du personnel et la paie ;
- Le développement des ressources humaines : formation et gestion des évolutions professionnelles ;
- Relations sociales : Direction et partenaires sociaux de l'entreprise (Délégués du personnel et syndicat) ;
- L'animation du Comité Hygiène et Sécurité au Travail (CHST).

#### **7.1.6 Service Informatique**

Le service assure le support informatique auprès des exploitants, aide la Direction Générale dans l'établissement et validation des budgets liés à l'informatique et la veille technologique.

Ce service comprend :

- Le réseau informatique ;
- Supports applicatifs ;
- Assistance utilisateurs ;
- Maintien opérationnel des équipements courants faibles (vidéosurveillance, sonorisation, etc.)

#### **7.2 Les effectifs AERCO**

Les effectifs d'AERCO s'élèvent à 202 personnes et se décomposent comme suit :

- Direction Générale : 1
- Aéroport de POINTE NOIRE : 81
- Aéroport de BRAZZAVILLE : 113
- Aéroport d'OLLOMBO : 8

L'organigramme ci-dessous synthétise l'organisation d'AERCO :

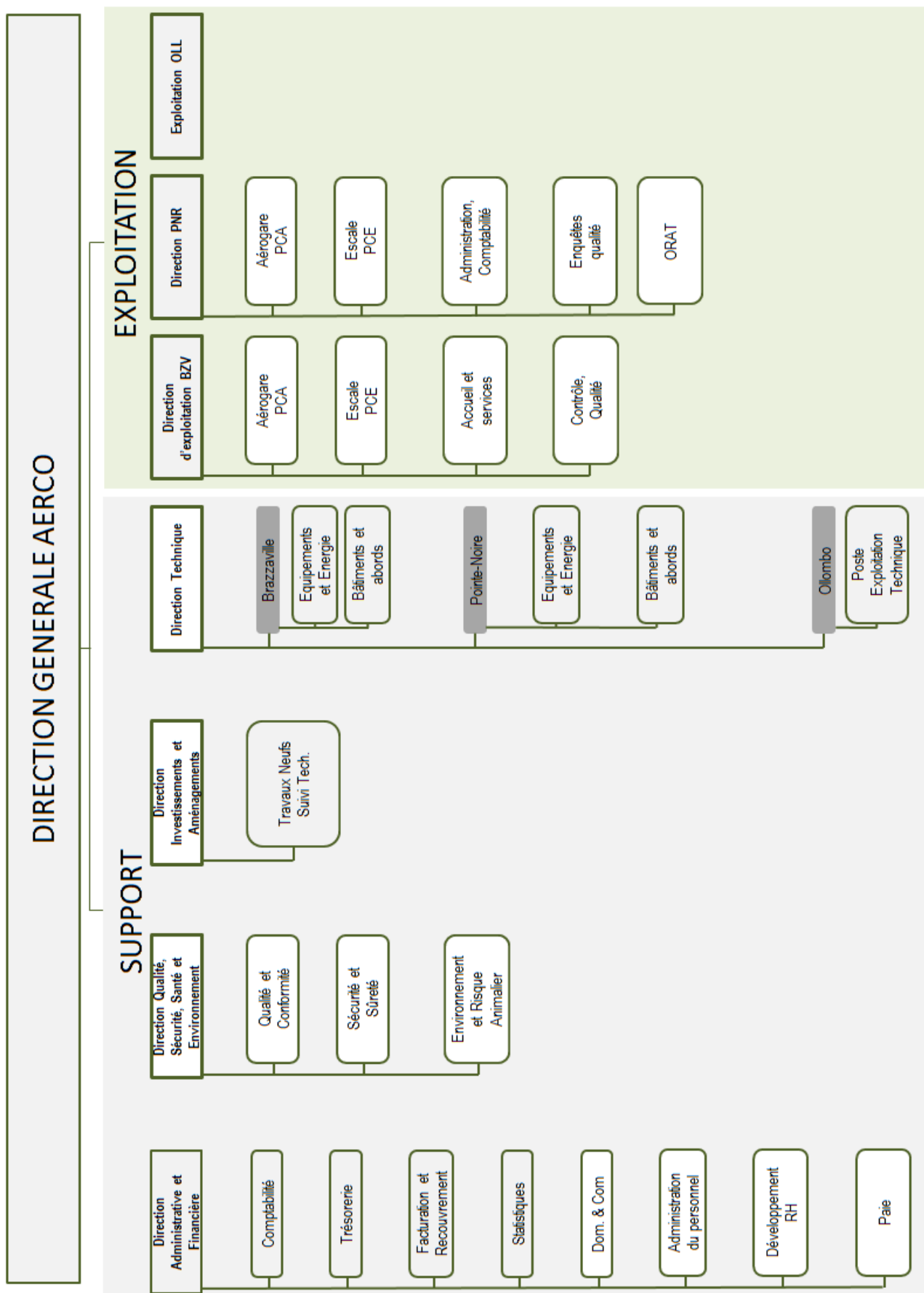


Figure 14 : Organigramme AERCO-2020

## 7.2.1 Faits marquants sur l'organisation et les Ressources humaines

### ➤ La crise sanitaire liée à la pandémie de la COVID-19

La crise sanitaire liée à la pandémie du Coronavirus COVID-19 a eu des effets hautement négatifs sur le secteur aérien en général et sur l'activité d'AERCO en particulier. En effet, en vue de lutter contre la propagation de la COVID-19, les gouvernements ont pris à l'échelle internationale, des mesures drastiques telles que la fermeture des frontières, la suspension des vols internationaux, le confinement général des populations qui, pendant plusieurs mois, ont donné un coup d'arrêt à l'activité aéroportuaire.

Dans ce contexte difficile inédit, AERCO a été contraint de placer en chômage technique environ 75% de ses effectifs salariés pendant une durée de six (6) mois allant du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre 2020.

### ➤ La mise en place d'un plan social

Du fait de la baisse drastique du trafic depuis plus de quatre (4) années consécutives et du poids des contentieux judiciaires sur l'entreprise, AERCO est confrontée à de sérieuses difficultés économiques qui se sont aggravées avec l'émergence de la pandémie du Coronavirus COVID-19 et ses conséquences négatives.

En dépit des efforts de réduction de charges réalisées par l'entreprise sur ces années, ces difficultés perdurent et les perspectives d'exploitation demeurent incertaines. Tous les analystes du secteur aérien prédisent que le retour à la situation normale d'exploitation ne sera pas effectif avant 2024.

Aussi, dans le souci de garantir la viabilité de l'entreprise, AERCO a été contrainte de mettre en place un plan social dont l'objectif est la réduction des effectifs de 20% sur les sites de Brazzaville et Pointe-Noire. Ce plan social a été achevé en Décembre 2020 avec l'ouverture des départs volontaires suivie des licenciements économiques autorisés par la Direction Départementale du Travail via ses Commissions de litiges.

**Cette baisse nécessaire des effectifs sera à prendre en compte durant ce quinquennat avec la mise en œuvre de la polyvalence, mais aussi l'ouverture à de nouvelles embauches si le trafic revient à la hausse.**

## 7.2.2 Aéroport de Brazzaville

Dans le contexte économique hautement mouvant durant le deuxième quinquennat, l'aéroport de Brazzaville a dû réorganiser ses équipes opérationnelles et son mode d'exploitation afin de s'adapter aux contraintes de réduction du trafic et de maîtrise des charges.

La concentration des activités sur une partie du terminal (module 1) a constitué une des adaptations importantes mises en œuvre par AERCO.

Le renforcement de la polyvalence au sein des équipes d'exploitation devra être poursuivi pour s'adapter à la conjoncture difficile sans alourdir la masse salariale.

## 7.2.3. Aéroport de Pointe-Noire

Sur l'aéroport de Pointe-Noire, l'enjeu consistera à optimiser la prise en main des installations à travers le renforcement des équipes, le développement des compétences et l'amélioration des conditions d'exploitation dégradées constatées lors de la prise en main des installations.

Suivant les mêmes orientations que les équipes de Brazzaville, les équipes opérationnelles ayant dû être réorganisées afin de s'adapter aux contraintes de réduction du trafic et de maîtrise de charges, il conviendra de parfaire et réussir la polyvalence des équipes en misant sur la formation.

Les aménagements majeurs sont brièvement décrits ci-dessous :

### ➤ Nouvelle Aérogare Passagers

POUR RAPPEL : Bien que la nouvelle aérogare ait été inaugurée par le Président de la République le 11 octobre 2015 et une mise en Concession dès le 12 octobre 2015, sa mise en service n'a été effective qu'au 14 janvier 2019. Ce délai s'explique par l'attente légitime d'AERCO que soient finalisées, livrées et réceptionnées des fonctionnalités majeures de cette aérogare à l'exemple de la STEP.



Bénéficiant ainsi d'un nouvel ouvrage, son exploitation plus de 3 ans après la fin des travaux principaux a eu des conséquences importantes sur l'ensemble des installations et équipements de cette aérogare.

Ces dysfonctionnements continuent de générer des contraintes d'exploitations fortes pour le gestionnaire AERCO portant atteinte à la réalisation de nos missions dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté et d'efficacité opérationnelle.

**Parmi les points importants à retenir et qui devront être solutionnés durant ce quinquennat:**

- Des réserves non levées à ce jour par les prestataires de la DGGT en charges de la réalisation des travaux ;
- Des équipements non mis en service à ce jour malgré les nombreuses sollicitations d'AERCO ;
- Des dysfonctionnements rencontrés après la mise en exploitation de l'aérogare ;
- Des défauts enregistrés causés par une livraison non conforme de certains équipements ;
- Des actions financières engagées par AERCO pour pallier partiellement à plusieurs de ces défauts bloquants afin de rendre l'aérogare exploitable.

Le rapport complet détaillant l'ensemble de ces points a été transmis à la DGGT en août 2020 et la question du recours à la garantie décennale auprès du constructeur a été clairement posée par le BCS auprès de la DGGT.

D'autres points relatifs à la garantie décennale, voire même de fragilité des ouvrages, ont été enregistrés au niveau des aérogares de Brazzaville et d'Ollombo :

- La séparation structurelle physique entre les 2 modules de construction de la nouvelle aérogare de Brazzaville ;
- L'état de la toiture avec des infiltrations d'eau (Ollombo) ;
- L'état des chaussées avec la détérioration des joints de dalles en béton (Ollombo).

**AERCO, en qualité de gestionnaire, a défini et engagé un plan d'actions pour le suivi de toutes ces non conformités qui obèrent une mise en exploitation opérationnelle normale de l'ensemble des ouvrages, tout en espérant que de son côté, la Direction Générale des Grands Travaux puisse s'engager à traiter de façons définitive l'ensemble de ces points.**

## 7.2.4 Aéroport d'Ollombo



**Figure 16 :** Aérogare de l'Aéroport d'Ollombo

## **RAPPEL DES OBLIGATIONS POUR OLLOMBO**

**Mesure de la qualité** : L'obligation de mesure de la qualité de service ne concerne pas l'aéroport d'Ollombo.

**Dispositions particulières** : Pour l'Aéroport d'Ollombo, dans le cas où les dépenses excèdent les recettes, le différentiel entre les dépenses et les recettes supporté par le Concessionnaire ne pourra excéder six-cent millions (600 000 000) de francs CFA par an.

Au-delà de cette somme, les dépenses supplémentaires sont à la charge du Concédant. Le Représentant du Concédant doit être alerté dès qu'il y a une tendance prévisionnelle de dépassement des recettes par les dépenses au-delà de six-cent millions (600 000 000) de francs CFA. Le Concessionnaire fournira les documents comptables pertinents. Le Concessionnaire et le Représentant du Concédant devront se mettre d'accord sur le processus de remboursement qui pourrait passer par une déduction des dépenses supplémentaires de la Redevance de la Concession

**En 2019 et 2020 les dépenses ont excédées respectivement de 40 et 60 millions cette limite de 600 millions/an.**

**Investissements obligatoires pour l'aéroport d'Ollombo** : Il n'y a aucun investissement obligatoire à l'aéroport d'Ollombo dans toute la période de la concession.

## 8. INDICATEURS DE PERFORMANCE ET NIVEAUX DE SERVICES

A ce stade AERCO a retenu la liste d'indicateurs suivants, avec des valeurs cibles de niveaux de services. Ces indicateurs font l'objet d'un reporting régulier chaque trimestre. Cette liste reste à valider conjointement avec le Concédant.

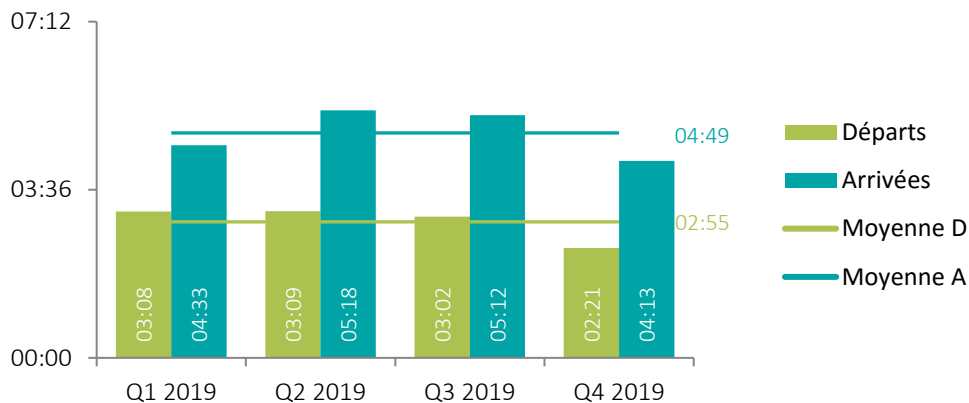
Proposition des indicateurs dans le cadre du PRE									
N°	Nom de l'indicateur (abréviation)	Finalité	Mesure	Unité de grandeur	Objectif à atteindre	Qui le calcule?	Fréquence de calcul	Qui l'analyse?	Quand?
1	Disponibilité des postes de stationnement des avions	Evaluer la disponibilité des postes des avions	Temps effectif d'ouverture des postes de stationnement / Temps théorique d'ouverture des postes de stationnement	%	90%	Exploitation escale	1x/mois	Directions Exploitation, QSSE	1x/mois
2	Disponibilité des passerelles télescopiques	Evaluer la disponibilité des passerelles	Temps effectif de fonctionnement des passerelles / Temps théorique de fonctionnement des passerelles	%	95%	Exploitation technique	1x/mois	Directions Exploitation, Technique, QSSE	1x/mois
3	Disponibilité des équipements électroniques	Evaluer la disponibilité des banques d'enregistrement et des portes d'embarquement	Temps effectif de fonctionnement des équipements (banques, portes) / Temps théorique de fonctionnement des équipements (banques, portes)	%	95%	Exploitation aéroport	1x/mois	Directions Exploitation, Technique, QSSE	1x/mois
4	Disponibilité des équipements BHS	Evaluer la disponibilité du BHS départ et des tapis de livraison de bagages	Temps effectif de fonctionnement du BHS et des tapis / Temps théorique de fonctionnement du BHS et des tapis bagages	%	98%	Exploitation technique	1x/mois	Directions Exploitation, Technique, QSSE	1x/mois
5	Disponibilité des systèmes d'informations du public dans les terminaux	Evaluer la disponibilité des écrans d'affichage	Temps effectif de fonctionnement des écrans d'affichage / Temps théorique de fonctionnement des écrans d'affichage	%	90%	Exploitation aéroport	1x/mois	Directions Exploitation, Technique, QSSE	1x/mois
6	Disponibilité des équipements de sûreté	Relevé de l'état de fonctionnement des équipements de sûreté	Temps effectif de fonctionnement des équipements de sûreté / Temps théorique de fonctionnement des équipements de sûreté	%	≥90%	Exploitation aéroport	1x/mois	1x/mois	Directeur d'exploitation et Direction QSSE
7	Satisfaction des passagers sur la propreté des terminaux	Veiller à la satisfaction des PAX sur l'entretien et le nettoyage	Enquêtes de satisfactions clients	% de satisfaction clients	≥ 3,70 sur base ASQ	ASQ (ACI)	1x/trimestre	Directions Exploitation, Technique, QSSE	1x/trimestre
8	Satisfaction des passagers sur la propreté des terminaux	Facilité l'orientation des PAX	Enquêtes de satisfactions clients	% de satisfaction clients	≥ 3,70 sur base ASQ	ASQ (ACI)	1x/trimestre	Directions Exploitation, Technique, QSSE	1x/trimestre
9	Délais de réponse aux réclamations clients	Optimiser le délai de traitement des réclamations	Nombre de réponse dans un délai maximum de 20 jours sur Total des réclamations reçues	Jours	80% de réponses: ≤20 jours ouvrés	Service QSSE	1x/trimestre	Directions Exploitation, Technique, QSSE	1x/trimestre
10	Taux d'avions au contact	Evaluer la disponibilité des passerelles	Nbre de vols réguliers PAX accostés / Nbre de vols rég. accostables demandés	%	90%	Exploitation aéroport	1x/mois	Directions exploitation, QSSE	1x/mois
11	Suivi des temps d'attente PIF	Evaluer le temps d'attentes des clients dans les files d'attentes	Chaque mois, évaluer le temps d'attente d'1 échantillon représentatif de notre trafic	Min (Tps d'attente moyen sur chaque ligne en heure de pointe)	PIE: ≤ 5 min	Exploitation aéroport	1x/mois	Directions exploitation, QSSE	1x/mois
12	Délai de livraison des bagages	Maintenir une veille sur le temps de livraison des bagages afin de minimiser les temps d'attente des clients au retrait des bagages.	Temps écoulé entre l'heure bloc et l'heure d'arrivée du 1er et du dernier bagage sur le carrousel pour chaque compagnie	Minute	1er Bagage: ≤ 20 min Dernier Bagage: National: ≤ 40 min International: ≤ 50 min	Exploitation aéroport	1x/mois	Directions exploitation, QSSE	1x/mois
13	Suivi des temps d'attente aux contrôles trans-frontaliers	Evaluer le temps d'attentes des clients dans les files d'attentes	Chaque mois, évaluer le temps d'attente d'1 échantillon représentatif de notre trafic	Min (Tps d'attente moyen sur chaque ligne en heure de pointe)	Immigration Départ internat ≤ 5 min Départ nat ≤ 3 min Arrivée internat ≤ 15 min Arrivée nat ≤ 3 min	Exploitation aéroport	1x/mois	Directions exploitation, QSSE	1x/mois
14	Nombre d'accident de travail	Réduire le nombre d'Accident de Travail (AT) (AERCO + sous-traitants)	Nbre d'AT avec et sans arrêt / Nombre de Passagers	%	Valeur absolue/passager	Direction QSSE	1x/mois	Directions Exploitation, RH, QSSE	1x/mois
15	Impacts aéronefs-animaux	Réduire le nombre d'incidents liés aux animaux côté piste	Nbre d'impacts aéronefs-animaux pour 1.000 mvts	Valeur absolue/mouvement	≤0.4 pour 1000 mvts	Direction QSSE	1x/mois	Directions Exploitation, QSSE	1x/mois
16	Incursions de piste	Réduire les incursions de piste pour améliorer la sécurité de l'aire de manœuvre	Nbre d'incursion de piste observé ou déclaré	Valeur absolue	0	Direction QSSE	1x/mois	Directions Exploitation, QSSE	1x/mois
17	Ponctualité des vols au départ	Veiller au respect du planning des vols	Nbre de vols en retard / Nbre total de vols prévus	%	≥80% des mvts de vol	Exploitation aéroport	1x/mois	Directions Exploitation, QSSE	1x/mois

Tableau 1: Proposition d'indicateurs de performance AERCO

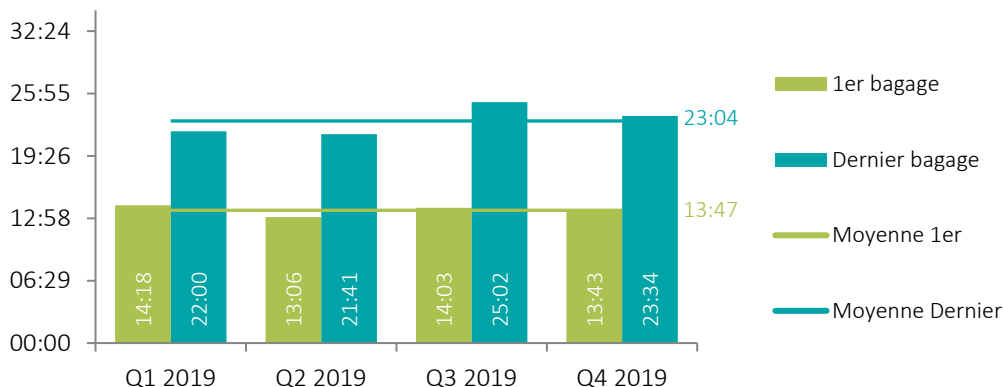
La quasi-majorité de ces indicateurs sont désormais suivis (depuis le 3<sup>ème</sup> trimestre 2020) via une plateforme en ligne dédiée (E-crew), sur laquelle les indicateurs sont directement saisis. A partir de 2021 les rapports trimestriels seront directement compilés et produits depuis un module dédié.

Exemples extraits du reporting trimestriel (Année de Référence 2019)

Temps d'attente moyen au contrôle passeport : BZV



Temps de livraison - Code C : PNR



Incursion piste - BZV

