

LE PRESIDENT DU FASO,
PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES,

- NASA AF n° 00029*
- Vu la Constitution ;
 - Vu le décret n°2021-1296/PRES du 10 décembre 2021 portant nomination du Premier Ministre ;
 - Vu le décret n°2021-1297/PRES/PM du 13 décembre 2021 portant composition du Gouvernement;
 - Vu le décret n°2021-1359/PRES/PM/SGG-CM du 31 décembre 2021 portant attributions des membres du Gouvernement ;
 - Vu la loi n°039-2016/AN du 02 décembre 2016 portant réglementation générale de la commande publique ;
 - Vu la loi n°13-2019/AN du 30 avril 2019 portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
 - Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes ;
 - Vu la convention de l'ASECNA signée à Libreville le 10 Avril 2010, ensemble ses annexes ;
 - Vu le règlement n°08/2013/CM/UEMOA/ du 26 septembre 2013, portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des États membres de l'UEMOA ;
 - Vu le décret n°2015-788 /PRES-TRANS /PM/MIDT/MEF du 03 juillet 2015 Portant modification des attributions, de l'organisation, et du fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé « ANAC »;
 - Vu le décret n°2017-0049/PRES/PM/MINEFID portant procédure de passation, d'exécutions et de règlement des marchés publics et des délégations de service public ;
 - Vu le décret n°2021-1170/PRES/PM/MTMUSR du 22 novembre 2021 portant organisation du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière ;
 - Sur rapport du Ministre des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière ;
 - Le Conseil des ministres entendu en sa séance du 05 janvier 2022 ;
- 21/01/2022*

DECRETE

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : En application des articles 325-1 et 325-2 du Code de l'aviation civile et des dispositions de l'article 132 du règlement 08/13/UEMOA, les services rendus aux usagers et au public sur les aéroports où il a été ouvert une activité aérienne civile et commerciale donnent lieu à la perception de redevances aéronautiques et extra aéronautiques à la charge des personnes physiques ou morales bénéficiaires.

Article 2 : Au sens du présent décret, on entend par :

- **Affermage** : la délégation de service public par laquelle l'autorité contractante charge le fermier, personne publique ou privée, de l'exploitation d'ouvrage qu'elle a acquis préalablement afin que celui-ci assure la fourniture d'un service public, le fermier ne réalisant pas les investissements initiaux ;
- **Concession de service public** : le mode de gestion contractuelle d'un service dans le cadre duquel un opérateur privé ou public, le concessionnaire, est sélectionné, conformément aux textes en vigueur.

Elle se caractérise par le mode de rémunération du concessionnaire qui est substantiellement assuré par les résultats de l'exploitation et la prise en charge des investissements initiaux et des gros œuvres par le concessionnaire.

- **Partenariat public-privé** : la forme de collaboration qui associe l'autorité publique et une personne physique ou morale de droit privé dans le but de fournir des biens ou des services au public, en optimisant les performances respectives des secteurs public et privé afin de réaliser dans les meilleurs délais et conditions, des projets à vocation sociale ou de développement d'infrastructures et de services publics, dans le respect des principes d'équité, de transparence, de partage de risques et de viabilité à long terme ;
- **Redevance** : le montant à payer, calculé et imposé dans le but spécifique de recouvrer les coûts de prestation d'installations et de services pour l'aviation civile ;
- **Régie intéressée** : la convention de délégation de service public par laquelle l'autorité contractante finance elle-même l'établissement d'un service, mais en confie la gestion à une personne privée ou publique qui est rémunérée par l'autorité contractante tout en étant intéressée aux résultats, que ce soit au regard des économies réalisées, des gains de productivité ou de l'amélioration de la qualité du service ;

- **Usagers/utilisateurs** : les exploitants d'aéronefs en tant qu'usagers des installations et services de l'aéroport. Le terme « utilisateurs finals » désigne les consommateurs finals en général, comme les passagers et les expéditeurs.

Article 3 : Les redevances aéronautiques comprennent notamment :

- les redevances de sûreté ;
- les redevances de régulation ;
- les redevances de services passagers ;
- les redevances de fret ;
- les redevances d'atterrissage ;
- les redevances de stationnement
- les redevances de hangar ou abri;
- les redevances de balisage ;
- les redevances d'usage des aides à la navigation aérienne et les services de route ;
- les autres redevances des activités de trafic aérien ;
- les redevances liées aux bruits ;
- les redevances liées à la qualité de l'air locale ;
- les redevances de prolongation d'ouverture d'aérodromes ;
- les redevances de concession carburants et lubrifiants ;
- les redevances de services d'assistance en escale ;
- les redevances de développement aéronautique ;
- les redevances pour autres services rendus.

Article 4: Les redevances extra aéronautiques comprennent :

- les redevances domaniales ;
- les redevances de concession ;
- les redevances d'affermages ;
- les redevances de régie intéressée ;
- les redevances de partenariat public-privé ;
- les autres redevances extra aéronautiques.

CHAPITRE II : LES REDEVANCES AERONAUTIQUES

SECTION I : LES REDEVANCES DE SURETE

Article 5 : Les redevances de sûreté sont destinées à couvrir tout ou partie du coût des mesures et activités de sûreté mises en œuvre par l'État et par l'exploitant de l'aéroport et visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Article 6 : Afin de permettre à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et à l'exploitant d'aéroport d'évaluer les besoins en matière

d'investissements et de procéder à l'adaptation des équipements et infrastructures liés à la sûreté, les transporteurs aériens sont tenus de fournir à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et à l'exploitant d'aéroport, avec un préavis suffisant, les informations qu'ils détiennent concernant leurs activités sur l'aéroport telles que leurs prévisions de trafic.

SECTION II : LES AUTRES REDEVANCES AERONAUTIQUES

Article 7 : LES REDEVANCES DE SERVICE PASSAGERS

Les redevances de service passagers sont relatives à l'utilisation des installations aménagées pour la réception des passagers.

Article 8: LES REDEVANCES DE FRET

Les redevances de fret sont relatives à l'utilisation des installations aménagées pour le traitement du fret et colis postaux.

Article 9 : LES REDEVANCES D'ATTERRISSAGE

Les redevances d'atterrissage sont relatives à l'utilisation par les aéronefs des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol.

Article 10 : LES REDEVANCES DE STATIONNEMENT

Les redevances de stationnement des aéronefs sont relatives à l'utilisation par les aéronefs des aires de stationnement.

Article 11 : LES REDEVANCES DE HANGAR OU ABRI

Les redevances de hangar ou abri sont perçues pour abriter les aéronefs dans des hangars appartenant à l'aéroport, y compris toutes recettes provenant de la location de ces hangars aux exploitants d'aéronefs. Les redevances de remorquage doivent aussi, le cas échéant, être inscrites à ce poste.

Article 12 : LES REDEVANCES DE BALISAGE

Les redevances de balisage sont perçues pour l'usage des systèmes d'éclairage des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic.

Article 13 : LES REDEVANCES D'USAGE PAR LES AERONEFS DES AIDES A LA NAVIGATION AERIENNE ET LES SERVICES DE ROUTE

Les redevances d'usage des aides et services de route sont une rémunération pour services rendus due à l'usage des aides et services mis en œuvre pour la sécurité de la circulation aérienne en route, y compris les services de radiocommunication et de météorologie.

Article 14 : LES AUTRES REDEVANCES DES ACTIVITES DE TRAFIC AERIEN

Les redevances imposées aux exploitants d'aéronefs au titre d'autres types d'installations et services mis en œuvre à l'aéroport pour l'exploitation des aéronefs.

Article 15 : LES REDEVANCES LIEES AUX BRUITS

Les redevances liées aux bruits sont les redevances perçues pour l'atténuation ou la prévention du bruit.

Article 16 : LES REDEVANCES LIEES A LA QUALITE DE L'AIR LOCALE

Les redevances liées à la qualité de l'air locale ou redevances liées aux émissions sont les redevances perçues aux fins de la résolution des problèmes concernant la qualité de l'air locale à l'aéroport ou à proximité.

Article 17 : LES REDEVANCES DE PROLONGATION D'OUVERTURE D'AERODROMES

Les redevances de prolongation d'ouverture d'aérodromes sont perçues pour tout aéronef qui effectue un atterrissage ou un décollage en dehors des heures officielles d'ouverture de l'aérodrome telles qu'elles sont fixées par l'autorité responsable et portées à la connaissance des usagers dans les documents édités et diffusés par le service d'information aéronautique. Elles sont indépendantes des redevances d'atterrissage.

Article 18 : LES REDEVANCES DE CARBURANTS ET LUBRIFIANTS

Les redevances de carburants et lubrifiants sont perçues pour la fourniture de locaux, de terrains et d'équipements appartenant à l'aéroport et mis à la disposition des concessionnaires de carburant y

compris les réservoirs de carburant, les tuyaux, les bouches d'incendie et autres installations diverses et la fourniture de service de lutte contre l'incendie et de sûreté attribuable au stockage du carburant.

Article 19 : LES REDEVANCES DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Les redevances de service d'assistance en escale sont dues en contrepartie de l'ensemble des opérations accomplies durant l'escale d'un aéronef comprenant toutes les interventions effectuées sur l'aéronef au sol, son chargement et le service aux voyageurs.

Ces redevances s'imposent aux exploitants d'aéronefs pour l'utilisation des installations et services mis en œuvre à l'aéroport pour l'assistance aux aéronefs en escale.

Article 20 : LES REDEVANCES DE DEVELOPPEMENT AERONAUTIQUE

Les redevances de développement aéronautique sont destinées au financement des installations ou équipements aéronautiques et de météorologie aéronautique spécifiques, des activités de recherche et sauvetage d'aéronefs en détresse (SAR), des activités d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ainsi qu'au renforcement du cadre de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile.

Article 21 : LES REDEVANCES DE CONCESSION

Les redevances de concession sont relatives à la concession des services aéronautiques à d'autres organismes par l'Etat.

Article 22 : LES REDEVANCES D'AFFERMAGES

Les redevances d'affermages sont destinées à contribuer à l'amortissement des investissements réalisés par l'autorité délégante.

Article 23 : LES REDEVANCES DE REGIE INTERESSEE

Les redevances de régie intéressée sont une rémunération en fonction d'une formule d'intéressement aux résultats.

Article 24 : LES REDEVANCES DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE

Les redevances de partenariat public-privé sont des formes de rémunération définie par les différents modes dudit partenariat.

Article 25 : LES REDEVANCES POUR LES AUTRES SERVICES RENDUS

Les autres prestations de services rendus aux usagers donnent lieu à perception de redevances.

CHAPITRE III : LES REDEVANCES EXTRA AERONAUTIQUES

Article 26 : LES REDEVANCES DOMANIALES

L'occupation du domaine public de l'État donne lieu à l'établissement et à la perception de redevances domaniales. Les redevances domaniales sont relatives à toutes les recettes qu'un aéroport peut réaliser au titre des différents arrangements commerciaux qu'il conclut pour l'octroi de concession à l'exclusion de celle visée aux articles 12 et 19, la location de locaux et de terrains ainsi que l'exploitation des zones franches, même si ces arrangements s'appliquent, en fait, à des activités qui peuvent être considérées comme ayant un caractère aéronautique.

Ces redevances peuvent comporter deux parts :

- a) une part fixe correspondant à la valeur locative de l'emplacement occupé,
- b) une part variable correspondant aux avantages de toute nature procurés à l'occupant ou au bénéficiaire du domaine.

Article 27 : LES AUTRES REDEVANCES EXTRA-AERONAUTIQUES

Les autres redevances extra aéronautiques sont les redevances perçues autres que celles domaniales. Il s'agit notamment des redevances liées aux prises de vue, à la fourniture d'électricité et d'eau, à la publicité, au nettoyage et à l'usage du téléphone, si ces paiements ne sont pas compris dans les loyers ou dans les redevances de concession, et pour tous services fournis à des entités non aéronautiques hors de l'aéroport.

Chapitre IV : DETERMINATION DES REDEVANCES

Article 28 : L'exploitant ou le signataire d'une convention prévue à l'article 321-2 du Code de l'aviation civile peut instituer des redevances accessoires.

Lorsqu'elles correspondent à des services qui ne sont rendus qu'à certains usagers, les conditions tarifaires des redevances accessoires peuvent être fixées par contrat.

Dans ce cas, ces tarifs ne sont pas soumis à l'obligation de notification prévue aux articles 52, 53 et 54 du présent décret.

Article 29 : Les exploitants des aéroports tiennent une comptabilité qui permet d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances mentionnées aux articles 3 et 4 du présent décret.

Article 30 : Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances précise :

a) les conditions de fixation, les modalités de perception et les bénéficiaires des redevances prévues aux articles 3 et 4 du présent décret ;

b) les aérodromes sur lesquels s'appliquent les différentes dispositions des articles 3 et 4 du présent décret et les dispositions qui les précisent.

SECTION I : LES REDEVANCES DE SURETE

Article 31 : Les redevances de sûreté couvrent sans les excéder les coûts des mesures et activités de sûreté que l'État et l'exploitant de l'aéroport sont tenus de mettre en œuvre en vertu des dispositions réglementaires.

Article 32 : Les coûts des mesures et activités de sûreté couverts par les redevances de sûreté ne comprennent pas les coûts de fonctions plus générales de sûreté assurées par l'État telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté nationale.

Article 33 : Les coûts des mesures et activités de sûreté plus strictes que celles prévues par l'annexe 17 de la Convention de Chicago et les dispositions communautaires relatives à la sûreté de l'aviation civile au sein des États membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine sont à la charge de l'État.

Cependant, lorsque des mesures de sûreté plus strictes sont mises en œuvre à la demande de certains usagers, les coûts additionnels qui en résultent sont à la charge desdits usagers.

Article 34 : Les coûts des mesures et activités de sûreté sont recouverts auprès des transporteurs aériens et des entités intervenant dans le domaine de la sûreté aéroportuaire.

Les organismes et entreprises auprès desquels sont recouvrées les redevances ne doivent pas supporter la charge des coûts de sûreté qui ne leur sont pas imputables.

Article 35 : Pour la détermination du montant des redevances de sûreté, les coûts à prendre en compte sont ceux correspondant aux fonctions suivantes :

- a) contrôle de sûreté, y compris l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine ;
- b) contrôle de sûreté, y compris l'inspection/filtrage des bagages de soute ;
- c) contrôle de sûreté du fret, de la poste et autres marchandises ;
- d) surveillance des aéronefs et des zones réglementées de sûreté ;
- e) vérification des antécédents des personnes ayant accès aux zones réglementées de sûreté ;
- f) systèmes d'identification aux aéroports à des fins de sûreté ;
- g) formation et certification du personnel de sûreté ;
- h) études et supervision de sûreté.

Article 36 : Pour les différentes fonctions mentionnées à l'article 35 ci-dessus, sont notamment pris en compte les éléments suivants :

- a) le coût de financement des équipements et installations réservés aux activités de sûreté, y compris un amortissement équitable de la valeur de ces équipements et installations ;
- b) le coût de la maintenance des équipements et installations réservés aux activités de sûreté ;
- c) les aides et subventions accordées par les autorités publiques pour couvrir les activités de sûreté.

Article 37 : Les montants des redevances de sûreté sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances.

Article 38 : La consultation des usagers mentionnés à l'article 52 du présent décret est engagée au moins quatre (04) mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires.

Les éléments utilisés comme base pour le calcul du niveau des redevances de sûreté tels que les services et les infrastructures offerts en contrepartie des redevances, la méthode de calcul ou les investissements prévus sont portés à la connaissance des usagers.

Article 39 : Les coûts des mesures et activités de sûreté sont recouverts auprès des transporteurs aériens et des entités occupant le domaine aéroportuaire. Les organismes et entreprises auprès desquels sont recouvrées les redevances ne doivent pas supporter la charge des coûts de sûreté qui ne leur sont pas imputables.

Article 40 : Sans préjudice des dispositions mentionnées à l'article 36 du présent décret, les montants des redevances de sûreté sont rendus publics par l'État et par l'exploitant d'aéroport et sont exécutoires au plus tôt trois (03) mois après cette publication.

Article 41 : En cas de défaut de paiement d'une redevance à la date spécifiée, une pénalité de 3 à 10 % est appliquée à la somme à payer.

SECTION II : LES REDEVANCES AUTRES QUE LES REDEVANCES DE SURETE

Article 42 : Pour la détermination des redevances, peut être prise en compte la totalité des dépenses relatives à l'aérodrome et à ses services auxiliaires essentiels, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations, ainsi que les frais d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration compte tenu de toutes les recettes dégagées par les services mentionnés aux articles 3 et 4 du présent décret et de l'apport des recettes extra-aéronautiques que l'exploitation de l'aéroport procure à l'organisme qui assure cette exploitation.

Outre les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, peuvent être prises en compte pour la détermination des redevances, les dépenses engagées pour la construction d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires.

Article 43 : Lorsque leur importance le justifie, peuvent également être prises en compte pour la détermination des redevances, les dépenses futures liées à la construction de certaines infrastructures ou installations dont le début des travaux est prévu dans un délai maximal de cinq (05) ans.

Un préfinancement tel que prévu au premier alinéa ci-dessus ne peut s'appliquer à une opération d'équipement ou à un ensemble d'opérations liées dont le montant estimé, net de subventions, est

inférieur à 20 % du chiffre d'affaires du périmètre d'activités de l'exploitant mentionné à l'article 50 du présent décret, au titre du dernier exercice connu.

Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances, fixe les autres conditions dans lesquelles peuvent être prises en compte des dépenses futures.

Article 44 : La fixation des tarifs des redevances prend en compte les dépenses futures dans les conditions prévues à l'article 43 ci-dessus, elle doit préalablement :

- a) définir l'opération ;
- b) préciser son coût prévisionnel ;
- c) déterminer la programmation des travaux correspondants et l'échéance de la mise en service des infrastructures ou installations ;
- d) réaliser une étude sur l'impact économique prévisionnel du dispositif tarifaire envisagé pour les usagers et pour l'aérodrome, et porter l'ensemble de ces informations à la connaissance des usagers dans le cadre de la procédure de consultation prévue à l'article 52 du présent décret.

CHAPITRE V : DISPOSITIONS DIVERSES

SECTION I : PROHIBITION DES DISCRIMINATION, DIFFÉRENCIATION ET MODULATION DES REDEVANCES

Article 45 : Dans la détermination des redevances, toute discrimination entre les usagers des aérodromes ou entre les passagers aériens est interdite.

Il en est de même entre les usagers étrangers et les usagers de nationalité burkinabè qui exploitent des services similaires et entre plusieurs usagers étrangers d'un aérodrome.

Article 46 : Toutefois, l'exploitant d'un aérodrome est autorisé à varier la qualité et les possibilités d'utilisation de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aérodrome, dans le but d'offrir des services personnalisés ou de réserver un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Dans ce cas, le montant des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et des possibilités d'utilisation de ces services.

Les redevances différenciées proposées à des catégories particulières d'usagers doivent être transparentes en termes de création, d'objectif et de critères d'application.

Sans préjuger des systèmes modulés de redevances prévus aux articles 47 à 50 ci-dessous, les coûts associés aux redevances différenciées ne doivent être imputés, ni directement ni indirectement, aux autres usagers auxquels ils ne sont pas destinés.

Article 47 : Le montant des redevances peut faire l'objet de modulations limitées, à la hausse ou à la baisse, pour des motifs d'intérêt général. La modulation doit être fondée sur des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de ces modulations sont déterminées en fonction de l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent.

Article 48 : Les modulations peuvent avoir pour objet :

- a) de répondre à des impératifs d'aménagement du territoire ; dans ce cas, les tarifs des redevances peuvent être modulés à la baisse pour les liaisons assujetties à des obligations de service public conformément aux dispositions communautaires de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine en la matière ;
- b) de favoriser la création de nouvelles liaisons ; dans ce cas, les redevances peuvent être modulées de façon temporaire à la baisse pour les transporteurs qui exploitent de nouvelles liaisons au départ de l'aérodrome ;
- c) d'améliorer l'utilisation des infrastructures ; dans ce cas, les redevances peuvent être modulées de façon temporaire en fonction de la période de la journée, de la semaine ou de l'année où le service est rendu, des catégories de trafic, des caractéristiques d'utilisation des infrastructures et installations. Les montants des redevances peuvent également être modulés de façon temporaire à la baisse pour les exploitants d'aéronefs dont le volume du trafic dépasse certains seuils ;
- d) de réduire ou de compenser les atteintes à l'environnement ; dans ce cas, le montant de la redevance d'atterrissage peut être modulé en fonction de la période de la journée et de la performance des aéronefs en matière acoustique ou d'émissions gazeuses.

Article 49 : Préalablement à l'instauration d'une modulation nouvelle ou au changement substantiel apporté à une modulation existante, la fixation des tarifs des redevances doit :

- a) préciser l'objectif d'intérêt général recherché ;
- b) déterminer la période d'application de la modulation ;
- c) définir des indicateurs de suivi correspondant à cet objectif ;
- d) évaluer l'impact prévisionnel de ces modulations sur les conditions d'utilisation de l'aérodrome et porter l'ensemble de ces informations à la connaissance des usagers dans le cadre de la procédure de consultation prévue à l'article 52 du présent décret.

SECTION II: FIXATION DES TARIFS DES REDEVANCES

Article 50 : Les montants des redevances sont fixés en tenant compte des prévisions d'évolution du trafic de passagers et de marchandises sur l'aérodrome, des prévisions d'évolution des recettes et des charges ainsi que des programmes d'investissements et de leur financement.

Il peut également être tenu compte des profits réalisés par l'exploitant au titre des activités autres que les services publics aéroportuaires définis à l'article 3 et 4 du présent décret.

Sur la base des éléments énumérés aux alinéas précédents, l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis.

Article 51 : Pour les aérodromes appartenant à l'État, les montants des redevances sont fixés par voie réglementaire.

Pour les autres aérodromes, le signataire de la convention prévue à l'article 321-2 du Code de l'aviation civile peut fixer lui-même ces tarifs ou en charger l'exploitant de l'aérodrome dans les conditions prévues aux articles 52, 57 et 59 du présent décret.

Article 52 : Les usagers sont consultés sur de nouvelles conditions tarifaires.

Article 53 : Pour les aérodromes civils appartenant à l'État, les montants des redevances mentionnées aux articles 3, 4 et 28 du présent décret et, le cas échéant, leurs modulations sont notifiées par l'exploitant, par lettre recommandée avec accusé de réception, au moins quatre (04) mois avant le début de chaque période tarifaire définie par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances.

A cette notification, sont joints les éléments mentionnés aux articles 43, 49 et 50 du présent décret.

Les montants des redevances et le cas échéant, leurs modulations deviennent exécutoires dans les conditions fixées à l'article 57 du présent décret sauf si les ministres chargés de l'aviation civile et des finances y font conjointement opposition dans un délai d'un (01) mois à compter de la réception de la notification.

Article 54 : Dans le mois qui suit l'opposition, l'exploitant peut, sans nouvelle consultation des usagers, notifier aux ministres chargés de l'aviation civile et des finances, par lettre recommandée avec accusé de réception, de nouveaux montants de redevances et le cas échéant, leurs nouvelles modulations.

Ces montants et le cas échéant, ces modulations deviennent exécutoires dans les conditions fixées à l'article 57 du présent décret sauf si les ministres chargés de l'aviation civile et des finances y font conjointement opposition dans un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la notification.

En cas d'opposition ou lorsque l'exploitant n'a pas notifié les montants des redevances et le cas échéant, leurs modulations dans les cas prévus au présent article, les montants précédemment en vigueur demeurent applicables.

Article 55 : Lorsque les montants des redevances demeurent inchangés pendant deux (02) périodes tarifaires consécutives, en application du dernier alinéa de l'article 54 ci-dessus, les ministres chargés de l'aviation civile et des finances peuvent, par arrêté conjoint pris au moins quarante-cinq (45) jours avant le début de la période tarifaire concernée, fixer le taux moyen d'évolution des redevances et le cas échéant, en encadrer les modulations. Sur cette base, l'exploitant fixe les montants des redevances et leurs modulations qui deviennent exécutoires dans les conditions fixées à l'article 45 du présent décret.

Article 56 : L'exploitant d'un aérodrome qui applique des montants de redevances autres que ceux fixés dans les conditions prévues aux articles 53, 54 et 55 du présent décret est passible d'une amende prononcée par le ministre chargé de l'aviation civile après que l'exploitant ait présenté ses observations.

Le montant de ladite amende ne peut excéder 1% du chiffre d'affaires hors taxe du dernier exercice clos de l'exploitant.

Article 57 : Pour les aérodromes n'appartenant pas à l'État, les montants des redevances mentionnés aux articles 3 et 4 du présent décret et le cas échéant, leurs modulations sont notifiées par la personne chargée de leur fixation, par lettre recommandée avec accusé de réception, au moins deux (02) mois avant leur entrée en vigueur, au représentant de l'État dans le département.

Article 58 : Sans préjudice des dispositions des articles 53 à 56 du présent décret, les montants des redevances sont rendus publics par l'exploitant de l'aérodrome et sont exécutoires au plus tôt, à l'exception des montants fixés par contrat dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 28 du présent décret, un (01) mois après leur publication.

Article 59 : Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances précise les conditions d'application de la présente section, notamment le périmètre des activités et services pris en compte, la fixation et les modalités de perception des redevances.

SECTION III : RECOUVREMENT DES REDEVANCES

Article 60 : En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances mentionnées aux articles 3 et 4 du présent décret, le bénéficiaire peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu de l'exécution de la mesure.

L'ordonnance du juge est transmise à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile afin qu'elle prenne des mesures pour faire immobiliser l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues entraîne la levée de la saisie conservatoire.

Article 61 : Les conditions tarifaires des redevances extra-aéronautiques peuvent être fixées par contrat lorsqu'elles correspondent à des services qui ne sont rendus qu'à certains usagers.

Dans ce cas, ces tarifs ne sont pas soumis à l'obligation de notification prévue aux articles 52, 53 et 54 du présent décret.

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS FINALES

Article 62 : Le présent décret abroge le décret N°2012-1079/PRES/PM/MTPEN/MEF du 31 décembre 2012 portant redevances aéroportuaires et le décret n°2012-1081/PRES/PM/MTPEN/MEF du 31 décembre 2012 portant redevances de sûreté aux aéroports.

Article 63: Le Ministre de l'Economie, des Finances et du Plan et le Ministre des Transports, de la Mobilité urbaine et de la Sécurité routière sont chargés, chacun en ce qui concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal officiel du Faso.

Ouagadougou, le 24 janvier 2022



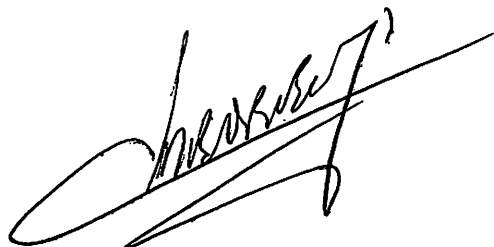

Roch Marc Christian K A B O R E

Le Premier Ministre



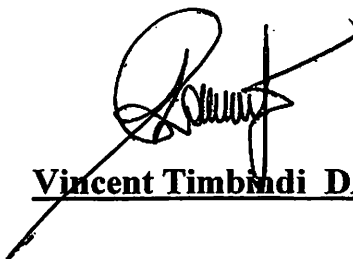
Lassina ZERBO

Le Ministre de l'Economie,
des Finances et du Plan



Lassané KABORE

Le Ministre des Transports, de la Mobilité
Urbaine et de la Sécurité Routière



Vincent Timbindi DABILGOU

