

ques et environnementales, qui vont requérir des approches novatrices de notre part."

**Les aéroports sont-ils blâmés d'office pour le bruit et la pollution par de nombreux groupes de lobbyistes environnementaux. Que leur répondez-vous?**

"Partie intégrante des communautés qu'ils desservent, les aéroports sont conscients du besoin de réduire le bruit des aéronefs.

Comme la façon la plus efficace de réduire ce bruit est de remonter à la source, nous préconisons un raffermissement des normes de restriction de bruit et d'émissions émises par l'OACI pour tous les types de nouveaux avions, de façon à encourager les avionneurs et les compagnies aériennes à développer et utiliser des moteurs et des transporteurs plus propres et plus silencieux. En retour, cela assurera à long terme, une croissance du trafic aérien respectueuse des limites réclamées par l'environnement.

De plus, nous favorisons une planification et un aménagement territorial rigoureux autour des aéroports, de façon à permettre aux développements résidentiels de préserver les gains acquis par les récentes découvertes technologiques en matière de réduction de bruit."

**Et le secteur économique des aéroports?**

"Il est évident que des stratégies économiques solides et réalistes sont essentielles au succès des aéroports et l'ACI a participé à la révision des déclarations du Conseil de l'OACI sur les politiques de redevances des aéroports, en décembre 1991.

Ces directives de l'OACI sont mises en application par la plupart des gouvernements, lors de la préparation des règlements nationaux sur la politique des redevances. Elles sont également utilisées au cours de consultations entre les aéroports et leurs usagers et peuvent être citées lors de différents entretiens.

Suite à nos efforts, ces directives ont permis de reconnaître aux aéroports le droit à des profits raisonnables et révèlent le fait que les aéroports produisent des revenus suffisants pour contribuer à des améliorations majeures.

Ces lignes directrices reconnaissent aussi aux aéroports le droit de percevoir des redevances minimum d'atterrissage pour chaque aéronef, spécialement dans les aéroports congestionnés et en périodes de pointe. Elles ont aussi établi que les frais de stationnement des aéronefs peuvent être basés sur la durée de leur séjour. Ces deux changements très importants aident les aéroports à demander des redevances plus réalistes pour des espaces restreints."

**Ces dernières années, les compagnies aériennes ont accusé les aéroports d'accroître les redevances d'atterrissage. Est-ce une plainte valable?**

"Après avoir consulté les statistiques internationalement reconnues de l'OACI, l'ACI a démontré que les redevances perçues par les aéroports à travers le monde, constituent en fait une partie exceptionnellement stable des coûts d'exploitation des compagnies aériennes depuis 1978. En moyenne, elles se sont maintenues à environ 4% au cours des 15 dernières années."

**Une des principales critiques à propos des aéroports est la lenteur et l'inefficacité des services du gouvernement lors de l'inspection des passagers, des bagages et des cargos. Que compte faire l'ACI pour régler ce problème?**

"C'est un cas d'extrême importance. L'ACI, par exemple, a réussi à introduire dans l'Annexe 9 de l'OACI (facilitation) une recommandation à l'effet que le maximum de temps requis pour le dédouanage des passagers ne devrait pas dépasser 45 minutes.

Lors de la prochaine révision de l'Annexe, en 1995, nous comptons proposer de changer cette

recommandation en norme, de façon à obliger les gouvernements à engager un personnel adéquat pour le contrôle de l'immigration et des douanes. Nous comptons également proposer que soit établi un temps maximum de dédouanage du fret et une simplification des documents de douanes requis pour les passagers et le fret."

**Alors, que réserve le futur pour les aéroports et l'ACI?**

"Les exploitants d'aéroports vont devoir faire face à des changements d'une amplitude difficile à imaginer en n'importe quelle circonstance. L'ACI est en train de finaliser un nouveau plan d'action stratégique qui va renforcer l'efficacité de l'organisation et répondre aux besoins des membres.

Les éléments-clés de ce plan concerneront des sujets d'opérations aériennes tels que l'arrivée de nouveaux jumbo jets, le lancement d'une nouvelle gestion du trafic aérien et d'une technologie d'assistance à l'atterrissage, les restrictions d'espace environnemental des aéroports, la libéralisation du transport aérien, les contraintes économiques et l'accroissement de la concurrence. On prendra aussi en considération les problèmes d'installations, les demandes croissantes côté sûreté et la possibilité de réduire la brèche entre les aéroports en développement et les pays industrialisés par des programmes d'aide appropriés.

D'autres sessions de travail mettront l'emphase sur ces zones, afin de développer des prises de position et des politiques globales concernant les aéroports dans un laps de temps bien défini. Elles viseront à renforcer le rôle de l'ACI en tant que représentante des aéroports sur la scène internationale, à améliorer les communications avec les membres et à renforcer nos relations avec d'autres organisations afin de s'assurer une consultation efficace et une coordination adéquate dans les secteurs où nous avons un intérêt mutuel." ➔