



Manuel De Politiques Et Pratiques Recommandées **2009**

SEPTIÈME édition / Novembre 2010

Conseil International des Aéroports, Genève / Case postale 16, 1215 Genève 15 – Aéroport, Suisse
aci@aci.aero | www.aci.aero

Le Manuel de Politiques et Pratiques Recommandées de l'ACI contient les politiques actuelles de l'organisation à l'usage du personnel d'ACI World et des bureaux régionaux ainsi que des représentants de l'ACI aux réunions internationales. Les questions au sujet des politiques d'ACI peuvent être transmises aux secrétaires de chaque Comité Permanent et Sous-comité Mondial.

Comité permanent Technologies de l'information

Arturo Garcia-Alonso / ACI Manager, Security and Facilitation / agarcia@aci.aero

Comité permanent Économie

Andreas Schimm / ACI Director, Economics / aschimm@aci.aero

Groupe consultatif Statistiques et Prévisions

Andreas Schimm / ACI Director, Economics / aschimm@aci.aero

Comité permanent Environnement

Xavier Oh / ACI Senior Manager, Environment / xoh@aci.aero

Sous-comité CAEP

Xavier Oh / ACI Senior Manager, Environment / xoh@aci.aero

Comité permanent Facilitation et Services :

Craig Bradbrook / ACI Director, Security and Facilitation / cbradbrook@aci.aero

Comité permanent Sûreté

Craig Bradbrook / ACI Director, Security and Facilitation / cbradbrook@aci.aero

Comité permanent Sécurité et Technique

David Gamper / ACI Director, Safety and Technical / dgamper@aci.aero

Sous-comité Sécurité sur les aires de mouvements

Paul van den Eynden / ACI Senior Manager, Safety / pvandeneinden@aci.aero

Décharge Il est précisé que les Pratiques Recommandées contenues dans ce document sont la description des moyens d'aborder les questions aéroportuaires qui, basées sur l'expérience, sont généralement efficaces pour atténuer ou réduire les effets néfastes. L'information est fournie à titre indicatif. Les recommandations n'ont pas force de loi et n'outrepassent aucune réglementation ou disposition légale dans aucun état ni aucune région de l'OACI. Le mot « doit ou devrait » est utilisé pour démontrer une meilleure pratique, plutôt que pour définir une action obligatoire.

En l'absence d'exigences réglementaires, ces pratiques recommandées identifient les actions et stratégies qui peuvent contribuer à assurer la croissance et peuvent être maintenues à long terme. À cet égard, les recommandations devraient être considérées comme étant dans l'intérêt propre de l'industrie et ne devraient pas nécessiter leur imposition.

Introduction

Organisation et composition de l'ACI

Le Conseil international des aéroports (ACI) est l'association mondiale des aéroports. Organisation à but non lucratif, il a pour principal objectif de promouvoir la collaboration entre ses aéroports membres ainsi qu'avec d'autres partenaires de l'aviation mondiale, notamment les organisations représentant les gouvernements, les compagnies aériennes et les aviateurs. ACI contribue ainsi, de manière significative, à offrir aux passagers un système de transport aérien sûr, sécuritaire, efficace et compatible avec l'environnement.

ACI est la "voix des aéroports". Il collabore avec d'autres organisations mondiales, notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Association du transport aérien international (IATA). ACI jouit du statut d'observateur auprès de l'OACI et du statut consultatif auprès du Conseil Economique et Social des Nations Unies. ACI représente les positions communes de ses membres, établies par les comités et approuvées par le Conseil d'administration, qui reflètent les intérêts de la communauté aéroportuaire.

Au 1er décembre 2009, ACI compte 575 membres exploitant 1633 aéroports dans 179 pays et territoires.

La mission de l'ACI est la suivante :

ACI présente les intérêts collectifs et agit en tant que voix des aéroports du monde et des communautés qu'ils desservent, et promeut l'excellence professionnelle dans la gestion et l'exploitation aéroportuaires.

Les objectifs et le rôle de l'ACI sont les suivants :

1. Maximaliser les contributions des aéroports pour maintenir et exploiter une industrie du transport aérien sûre, sécuritaire et économiquement viable, d'une façon responsable et durable.
2. Promouvoir la coopération entre tous les segments du transport aérien et leurs parties prenantes ainsi qu'avec les gouvernements et les organisations régionales et internationales.
3. Influencer les législations, réglementations, politiques, normes et pratiques internationales, régionales et nationales sur la base des politiques établies représentant les intérêts et priorités des aéroports.
4. Promouvoir le développement de l'aviation en améliorant la conscience du public de l'importance économique et sociale du transport aérien et du développement aéroportuaire.
5. Fournir le leadership dans l'exploitation et la gestion des opérations aéroportuaires par la mise au point de normes techniques et/ou de pratiques recommandées mondiales.
6. Développer la coopération et l'assistance mutuelle entre ses aéroports membres
7. Fournir aux membres connaissances de l'industrie, conseils et assistance, et promouvoir l'excellence professionnelle dans la gestion et l'exploitation aéroportuaires.
8. Élaborer mondialement une capacité organisationnelle et des ressources afin de servir efficacement tous les membres de l'ACI.

Comités permanents mondiaux de l'ACI

ACI comprend six comités permanents chargés d'élaborer les politiques relevant de leurs domaines de compétence respectifs :

- Le **Comité permanent Technologies de l'information**, qui couvre l'infrastructure des technologies de l'information et des communications dans les aéroports ; les moyens d'enregistrement électronique communs ; les écrans d'affichage d'informations sur les vols (FIDS) ; les documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) ; les informations préalables sur les passagers (API) ; RFID.
- Le **Comité permanent Économie**, qui couvre : les systèmes de redevances d'aéroports ; les redevances de

sûreté, redevances de bruit et redevances de services passagers ; les consultations avec les usagers ; l'accroissement des recettes réalisées sur les concessions ; les redevances des heures de pointe ; les considérations monétaires ; les statistiques financières ; le financement et la propriété des aéroports ; la fiscalité ; les incidences de la déréglementation et du regroupement des compagnies aériennes sur les aéroports ; les accords de services aériens ; la concurrence entre le transport aérien et les autres modes de transport à grande vitesse ; la collecte de statistiques de trafic passagers et de fret ; les prévisions du futur trafic aérien ; les tendances en matière de privatisation des aéroports.

- Le **Comité permanent Environnement**, qui couvre : les normes et procédures de certification acoustique des avions à réaction, des avions à hélices et des hélicoptères ; les restrictions d'exploitation liées au bruit ; les émissions des moteurs et la pollution atmosphérique ; la planification de l'utilisation des terrains autour des aéroports ; le bruit dû aux essais au sol des groupes auxiliaires de puissance et des moteurs ; l'utilisation de produits chimiques pour l'antigivrage et de dégivrage ; les installations de formation des pompiers ; le stockage et les fuites de carburant ; la réhabilitation des emplacements ; la gestion des eaux de ruissellement ; la gestion des déchets ; la gestion des ressources naturelles ; les systèmes de gestion de l'environnement.
- Le **Comité permanent Facilitation et Services**, qui couvre : la facilitation des passagers, de leurs bagages, du fret et de la poste ; la qualité du service dans les aéroports (normes et mesures) ; les services informatisés d'acheminement des passagers, de leurs bagages, du fret et de la poste ; l'utilisation des technologies de l'information et des systèmes de télécommunications informatisés pour le fonctionnement des activités commerciales et opérationnelles dans les aéroports ; l'accès de surface aux aéroports et l'intermodalité ; les mesures contre le trafic illicite de drogue ; l'attribution des créneaux et la coordination des horaires ; la corrélation entre la facilitation et la sûreté.
- Le **Comité permanent Sûreté**, qui couvre : la sûreté côté piste et côté ville ; les mesures relatives au contrôle des accès ; les technologies de sûreté de l'aviation ; la corrélation entre la sûreté et la facilitation ; les incidences du partage de codes sur la sûreté ; la vérification des antécédents des employés ; les programmes de sensibilisation du public à la sûreté ; la sûreté du fret ; la sûreté dans la conception des aéroports.
- Le **Comité permanent Sécurité et Technique**, qui couvre : la planification et le développement des aéroports ; la capacité et encombrement de l'espace aérien et des aéroports ; les futurs systèmes de navigation aérienne ; les caractéristiques physiques des pistes, voies de circulation et aires de trafic ; les aides visuelles à la navigation ; la sécurité sur les aires de mouvements incluant les installations et équipements aéroportuaires ; la sécurité sur les aires de trafic et la circulation des véhicules aéroportuaires ; la planification des mesures d'urgence des aéroports ; le sauvetage et la lutte contre l'incendie ; les marchandises dangereuses ; l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés ; la compatibilité aéronefs/aéroports, notamment les incidences des avions très gros porteurs (NLA).

Table des Matières

1. Economie des Aéroports

- 1.1 Situation économique générale des aéroports
- 1.2 Propriété des aéroports
- 1.3 Réseaux d'aéroports
- 1.4 Sources d'investissements aéroportuaires
- 1.5 Surveillance économique
- 1.6 Assiette des redevances d'aéroports et méthodes de calcul de ces redevances
- 1.7 Retour sur investissement
- 1.8 Redevances minimales d'atterrissage sur les aéroports encombrés
- 1.9 Redevances de services passagers
- 1.10 Coûts liés à la sûreté de l'aviation
- 1.11 Coûts liés au bruit des aéronefs
- 1.12 Consultation avec les usagers au sujet des redevances et du développement aéroportuaire
- 1.13 Recettes extra-aéronautiques et redevances aéroportuaires
- 1.14 Considérations monétaires
- 1.15 Méthodes comptables des aéroports
- 1.16 Gestion de la performance
- 1.17 Redevances gouvernementales sur le transport aérien
- 1.18 Taxes sur l'aviation civile

2. Réglementation du Transport Aérien

- 2.1 Généralités
- 2.2 Objectifs fondamentaux de la réglementation du transport aérien
 - 2.3 Libéralisation des services aériens, accès des compagnies au marché, filets de sécurité et sauvegardes
- 2.4 Libéralisation du transport aérien, propriété et contrôle nationaux des compagnies aériennes
- 2.5 Les aéroports dans le contexte réglementaire général : législation en matière de concurrence
- 2.6 Les systèmes de désignation des produits des compagnies aériennes et les voyageurs
- 2.7 Les aéroports et les courants de trafic internationaux
- 2.8 Dispositions sur les redevances d'aéroports dans les accords de services aériens (ASAs)

3. Facilitation et Services Aéroportuaires

- 3.1 Qualité de service
- 3.2 Pointes de trafic et contraintes de capacité
- 3.3 Partage des codes
- 3.4 Simplification du voyage des passagers
- 3.5 Coordination des horaires et attribution des créneaux
- 3.6 Durée maximale des formalités de congé dans les aéroports internationaux
- 3.7 Lutte contre la drogue
- 3.8 Livraison des bagages
- 3.9 Système du double circuit pour l'inspection des bagages à l'arrivée
- 3.10 Simplification des formalités à l'arrivée pour les passagers des vols internationaux
- 3.11 Suppression du contrôle des passeports et des contrôles douaniers au départ
- 3.12 Redevances de services passagers
- 3.13 Systèmes de signalisation dans les aéroports
- 3.14 Placement de boutiques de détail
- 3.15 Contrôle des acheteurs, des visiteurs et des personnes accompagnant ou accueillant des passagers
- 3.16 Installations aéroportuaires destinées aux personnes handicapées ou ayant des besoins particuliers
- 3.17 Installations aéroportuaires pour les voyageurs
- 3.18 Passagers non admissibles
- 3.19 Locaux et installations des services d'inspection gouvernementaux dans les aéroports
- 3.20 Banques et bureaux de change dans les aéroports
- 3.21 Stationnement des véhicules dans les aéroports
- 3.22 Boutiques hors taxe à l'arrivée
- 3.23 Livraison des achats hors taxe effectués en ville

- 3.24 Installations destinées à l'aviation générale
- 3.25 Services d'escale
- 3.26 Transport côté ville
- 3.27 Comptoirs d'enregistrement hors aéroports
- 3.28 Consultations sur de nouvelles procédures entre les services intéressés
- 3.29 Comités de facilitation nationaux et aéroportuaires
- 3.30 Envois par coursiers internationaux
- 3.31 Services gouvernementaux d'inspection du fret
- 3.32 Durée maximale de dédouanement des marchandises
- 3.33 Elimination du manifeste de marchandises et de la lettre de transport aérien et utilisation de l'échange électronique de données (EDI)
- 3.34 Congé des expéditions partielles dûment documentées
- 3.35 Levée de la responsabilité des exploitants d'installations et services de fret
- 3.36 Entrepôts dans les aérogares de fret (notamment pour le fret spécial)
- 3.37 Durée de traitement du fret et autres indicateurs de rendement et de la qualité du service
- 3.38 Planification des installations de fret
- 3.39 Acheminement de la poste

4. Automatisation dans les Aéroports et Commerce Electronique

- 4.1 Généralités
- 4.2 Infrastructure de l'information et des communications dans les aéroports
- 4.3 Systèmes et procédures d'usage commun
- 4.4 Infrastructures sans fils d'usage commun
- 4.5 Automatisation du traitement du fret
- 4.6 Ecrans d'affichage d'informations sur les vols (FIDS)
- 4.7 Ecrans d'affichage d'informations sur les vols - affichage des informations sur les vols à codes partagés
- 4.8 Documents de voyage lisibles à la machine (MRTDs)
- 4.9 Informations préalables sur les passagers (API)
- 4.10 Utilisation de RFID dans les aéroports
- 4.11 Systèmes d'identification biométrique
- 4.12 Automatisation de la manutention des bagages
- 4.13 Normes d'identification électronique du fret
- 4.14 Traitement et échange électronique de données (EDI) entre aéroports et compagnies aériennes
- 4.15 Indicateurs des compagnies aériennes
- 4.16 Billetterie électronique : incidences pour les aéroports
- 4.17 Bornes d'auto-enregistrement
- 4.18 Systèmes de sûreté
- 4.19 Sites internet des aéroports
- 4.20 Domaine principal ".aero"
- 4.21 Commerce électronique (e-commerce)
- 4.22 Risques associés au commerce électronique
- 4.23 Ressources du commerce électronique
- 4.24 Exigences techniques et critères de succès du commerce électronique

5. Planification, Conception et Exploitation Des Aéroports

- 5.1 Certification des aéroports
- 5.2 Approche du niveau de sécurité cible pour la conception
- 5.3 Avions très gros porteurs (NLA)
- 5.4 Largeur des pistes et de leurs accotements
- 5.5 Largeur des voies de circulation, de leurs accotements et des ponts des voies de circulation
- 5.6 Aires de sécurité d'extrémité de piste (RESAs)
- 5.7 Aides visuelles d'aéroports et systèmes avancés de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS) pour l'exploitation des avions sur les aéroports
- 5.8 Planification d'urgence des aérodromes
- 5.9 Mesure des irrégularités et du profil de la surface des pistes
- 5.10 Incidences des nouvelles installations sur l'exploitation des aéronefs

(notamment facteurs aérodynamiques, optiques, électromagnétiques et obstructions)

- 5.11 Accroissement de la capacité aéroportuaire et de l'espace aérien
- 5.12 Utilisation simultanée de pistes aux instruments parallèles ou quasi-parallèles
- 5.13 Durée d'occupation des pistes
- 5.14 Systèmes de gestion de la sécurité dans les aéroports et audits de sécurité
- 5.15 Mesure et expression du frottement sur la surface des pistes
- 5.16 Moyens d'améliorer les coefficients de frottement sur pistes mouillées
- 5.17 Antigivrage des chaussées et dégivrage des aéronefs
- 5.18 Inspections des pistes
- 5.19 Mesures de prévention contre les dommages causés par des objets étrangers (FOD) côté piste
- 5.20 Gestion de la faune et de la flore sur les aéroports - aspects opérationnels
- 5.21 Sécurité sur les aires de trafic
- 5.22 Formation en matière de sécurité sur les aires de trafic
- 5.23 Utilisation des véhicules côté piste
- 5.24 Incursions, excursions et confusion sur les pistes
- 5.25 Protection du spectre de fréquences radio
- 5.26 Marchandises dangereuses

6. Les Aéroports et l'environnement

- 6.1 Bruit
- 6.2 Emissions et qualité locale de l'air
- 6.3 Emissions de gaz contribuant à l'effet de serre et changement climatique mondial
- 6.4 Durabilité – méthodes d'étude
- 6.5 Durabilité – rapports et certification
- 6.6 Sensibilisation à l'environnement, formation, échange d'informations et communications
- 6.7 Communication et accords entre les parties prenantes

7. Sûreté dans les Aéroports

- 7.1 Généralités
- 7.2 Responsabilité des Etats concernant la sûreté de l'aviation
- 7.3 Programmes de sûreté dans les aéroports
- 7.4 Contrôle de la qualité des programmes de sûreté de l'aviation
- 7.5 Mesures préventives de sûreté
- 7.6 Mesures relatives au contrôle des accès
- 7.7 Mesures relatives aux avions
- 7.8 Mesures relatives aux passagers et à leurs bagages de cabine
- 7.9 Mesures relatives aux bagages de soute
- 7.10 Mesures relatives au fret, à la poste et aux autres marchandises
- 7.11 Mesures relatives aux catégories spéciales de passagers
- 7.12 Sensibilisation du public à la sûreté
- 7.13 Partage de codes et autres accords de collaboration
- 7.14 Contrôle unique de sûreté
- 7.15 Nouvelles technologies
- 7.16 Mesures d'urgence

8. Services Médicaux d'urgence, Hygiène Et Salubrité dans les Aéroports

- 8.1 Services médicaux d'urgence dans les aéroports
- 8.2 Hygiène et salubrité dans les aéroports
- 8.3 Hygiène publique et mesures de quarantaine animales et végétales
- 8.4 Maladies transmissibles

Économie des aéroports

[cf. Déclarations du Conseil de l'OACI aux États contractants sur les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne - Doc. 9082/6 (2001) ; Politiques sur la taxation dans le domaine du transport aérien international – Doc. 8632 (2000) ; Rapport de la Conférence ANSConf. 2000 de l'OACI, Manuel OACI sur l'économie des aéroports - Doc. 9562 (1991) ; Code de conduite pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation - Doc. 9587 (1992)]

** Dans ce chapitre, le terme « aéroports » désigne les aéroports gérés individuellement et ceux gérés dans le cadre de réseaux ou systèmes*

1.1

Situation économique générale des aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

ACI / COMMENT

1.1.1 Les aéroports sont un élément crucial de l'économie de l'État dans lequel ils sont situés. Ils sont des moteurs de croissance pour leurs économies locale, régionale et nationale. Dans un environnement commercial de plus en plus compétitif, les aéroports doivent être en mesure de percevoir des recettes suffisantes afin de financer leurs investissements et leurs opérations, de maintenir un niveau de service acceptable pour tous leurs usagers, notamment les voyageurs et les exploitants d'aéronefs, et de soutenir l'intérêt économique des communautés locales.

1.1.1a Les aéroports sont des entreprises à forte intensité de capital nécessitant plusieurs années pour recouvrer les importants capitaux investis dans les pistes et les aérogares. En conséquence, les aéroports doivent planifier leurs affaires à long terme et prévoir le développement de leur capacité avant que des contraintes surviennent.

1.1.1b L'environnement de l'aviation, de plus en plus déréglementé et libéralisé, a conduit de nombreux aéroports à réexaminer leur modèle de commerce traditionnel et à se concentrer sur de nouvelles activités commerciales en vue d'assurer leur autonomie et leur indépendance financière et à contribuer au développement de leur aéroport en tenant compte des besoins de ses clients, des compagnies aériennes aux voyageurs. La commercialisation des aéroports, les nouvelles pratiques commerciales des compagnies aériennes et la libéralisation du trafic aérien ont conduit les aéroports à se concentrer en priorité sur le voyageur, en tant que premier usager et bénéficiaire des infrastructures aéroportuaires.

1.1.1c La concurrence aéroportuaire est un élément croissant de l'industrie, et le pouvoir sur le marché des aéroports a diminué alors que les compagnies aériennes sont de plus en plus exigeantes et choisissent entre différents aéroports et différentes destinations, changeant leurs avions, leurs routes et leurs sièges sociaux. Les aéroports sont en concurrence avec d'autres aéroports de leur région pour le fret, les passagers en transit, les escales techniques et pour les services des transporteurs à bas coûts. Par ailleurs, dans certains cas, les aéroports sont en concurrence avec des aéroports d'autres états ou régions pour des sièges sociaux à bas coûts. Les aéroports sont également en concurrence à l'échelle mondiale pour des plates-formes de correspondance de transporteurs ou des alliances globales et plusieurs de leurs activités commerciales sont soumises à la concurrence d'entreprises locales telles que restaurants, boutiques, hôtels, centres de conférences et parcs de stationnement.

1.1.1d Le rendement d'un aéroport dépend d'une clientèle des compagnies aériennes forte et efficace. Les aéroports peuvent se trouver confrontés aux problèmes matériels, financiers et juridiques de transporteurs en faillite, de transporteurs à bas coûts, de startups, ainsi qu'à l'évolution des procédés commerciaux des transporteurs existants. Les alliances entre compagnies aériennes, qui se sont multipliées ces dernières années, ont ajouté à la complexité des relations entre aéroports et compagnies aériennes. Les grandes alliances représentent un pouvoir commercial puissant à la table des négociations, mais l'instabilité inhérente à la fluctuation de leurs partenariats complique le processus de planification des aéroports. Les alliances peuvent également entraîner des combinaisons de parcs aériens imprévisibles auxquelles les aéroports doivent s'adapter.

1.1.1e Depuis le début des années 1980, à l'exception de baisses de trafic passagères, l'industrie mondiale aéroportuaire a enregistré des augmentations constantes du trafic. Dans le même temps, dans de nombreux importants aéroports, le trafic a augmenté au point que l'on y enregistre des encombrements et des retards, qui entravent la concurrence entre compagnies aériennes et par voie de conséquence le développement économique. Dans ces conditions, l'utilisation de redevances aéroportuaires pour gérer une capacité insuffisante et pour financer un accroissement de la capacité se révèle parfaitement justifié, d'autant plus que la plupart des prévisionnistes, dont ACI, tablent sur un dépassement de 9 milliards de mouvements de passagers d'ici à 2027.

1.1.1f Malgré ces défis et tendances, selon les statistiques de l'OACI, les redevances aéroportuaires à l'échelle mondiale n'ont représenté en moyenne

depuis 1978 que 4 % de l'ensemble des coûts d'exploitation des compagnies aériennes. Les redevances aéroportuaires d'atterrissage et associées, comme proportion des coûts totaux d'exploitation, ont en fait diminué durant la période 1998-2005, de 4,4 pour cent en 1998 à 4,2 pour cent en 2000, se stabilisant à 4 pour cent depuis 2001. Les chiffres de l'OACI concordent également avec les résultats de l'enquête sur l'économie de l'ACI de 2008, selon lesquels les revenus associés aux aéronefs représentent moins de 4 % des coûts d'exploitation totaux des compagnies aériennes.

1.2 Propriété des aéroports

1.2.1 Les aéroports doivent être libres de choisir entre différents modes de propriété. Le mode de propriété et la participation éventuelle de capitaux privés varient d'un aéroport à l'autre, selon les circonstances locales. Le mode de propriété de tout aéroport devrait lui donner toute la souplesse voulue dans la conduite de ses affaires commerciales, mais aussi garantir que les intérêts de ses usagers soient protégés par l'application de principes économiques sains à son exploitation.

1.2.1a La tendance vers une plus grande diversité des modes de propriété et de gestion des aéroports a évolué. Le contrôle direct de l'état a parfois été remplacé par la création d'autorités aéroportuaires autonomes ou de partenariats public-privé. Diverses formes de propriété peuvent convenir à la situation d'aéroports différents, admettant que le mode de propriété doit en premier lieu servir les besoins des collectivités locales. Tant la propriété privée que la propriété gouvernementale d'aéroports se sont révélées des structures saines, efficaces et capables d'innovation.

1.3 Réseaux d'aéroports

1.3.1 Les exploitants d'aéroports sont devenus des entreprises commerciales de plein droit qui peuvent gérer un seul aéroport, un système d'aéroports ou un réseau d'aéroports en appliquant le principe du rapprochement des coûts. Chacun de ces trois modèles peut apporter une gestion efficace et rentable et bénéficier aux usagers et aux économies dans lesquelles ils s'inscrivent, à court comme à long terme. Les systèmes et les réseaux d'aéroports peuvent en outre générer des économies d'échelle s'ils sont gérés avec prudence.

1.3.1a Les systèmes et les réseaux d'aéroports peuvent permettre de réaliser des économies d'échelle par la prestation de services qui répondent aux besoins à court et long terme de leurs usagers et des économies qu'ils desservent. Les pays dans lesquels le concept de réseau d'aéroports est appliqué présentent certaines caractéristiques communes, par exemple un accès difficile à des régions éloignées sans autre moyen de transport et la nécessité d'encourager une cohésion économique et sociale des différentes régions d'un état. Les systèmes et réseaux d'aéroports peuvent également contribuer à la mise en œuvre d'un système de plate-forme et d'éléments efficace, au renforcement de la sécurité aérienne et à l'utilisation d'autres aéroports en cas de mauvais temps ou d'urgence.

1.3.1b Un autre avantage des réseaux est l'amélioration que les structures de gestion centralisées peut apporter en termes d'efficacité et d'économies d'échelle. Ces synergies à l'échelle du réseau comprennent l'achat conjoint d'équipements, le partage des coûts de recherche et développement et l'établissement d'installations de formation pour les employés. En outre, les meilleures pratiques qui se révèlent avantageuses dans l'un des aéroports du réseau peuvent rapidement être adoptées dans l'ensemble du système.

1.3.1c Les réseaux peuvent souvent emprunter sur des marchés financiers à des termes favorables en raison du partage des risques sur l'ensemble du système ou, dans de nombreux cas, grâce au fait que les réseaux sont gérés par l'état, bénéficiant ainsi d'une garantie souveraine.

1.3.1d Les réseaux d'aéroports sont créés dans le cadre de politiques nationales de transport ayant pour objectif de fournir l'accès au réseau de transport aérien à un coût juste et raisonnable et d'assurer le développement régional. Dans ce contexte, ils doivent être en mesure d'appliquer un système commun de redevances aéroportuaires afin de soutenir les plus petits aéroports dans des régions éloignées au moyen de pluri-subventions. De même, les

systèmes aéroportuaires desservant la même ville ou conurbation peuvent être dans l'impossibilité d'appliquer un système commun de redevances pour des raisons de distribution du trafic pour soulager les aéroports encombrés.

1.4

Sources d'investissements aéroportuaires

1.4.1 Les aéroports devraient pouvoir disposer de ressources suffisantes pour financer les investissements nécessaires pour faire face aux prévisions. Dans certains cas, le préfinancement de projets d'infrastructures aéroportuaires par la levée de redevances d'aéroports pendant ou avant la période de construction est approprié, conformément aux directives énoncées dans le document 9082 de l'OACI.

1.4.1a L'ampleur de la demande actuelle et future dans de nombreux aéroports laisse clairement présager des investissements de plus en plus élevés pour maintenir et accroître la capacité avec une qualité de service appropriée. Les redevances d'aéroports et les recettes extra-aéroportuaires sont les principales sources de financement des investissements. Les aéroports devraient être autorisés à conserver et à investir ces recettes pour financer de futurs investissements. Toute mesure visant à restreindre cette utilisation des recettes, ou à exiger que toutes les recettes commerciales soient utilisées uniquement pour réduire les redevances d'aéroports actuelles, serait en contradiction avec cet objectif et entraverait des investissements de la plus grande nécessité.

1.4.1b En raison de l'importance des investissements de capitaux nécessaires pour le développement des infrastructures, afin de limiter la discontinuité des prix, de limiter le montant et le coût de la dette, et pour tester la disposition du marché à payer, le préfinancement est, dans bien des cas, approprié et rentable.

1.5

Surveillance économique

1.5.1 La surveillance économique et la réglementation des aéroports devraient être appliquées d'une façon optimale en équilibrant les intérêts du public, des parties prenantes et de l'exploitant de l'aéroport. Les questions de concurrence devraient être traitées en priorité et en premier lieu par la législation nationale en matière de concurrence dans le cadre de la responsabilité de l'état pour la surveillance économique. Une réglementation économique officielle ne devrait être introduite que s'il existe un risque ou une preuve de faillite du marché. Le but final d'une loi sur la concurrence dans le cadre d'un processus de surveillance économique est de protéger les intérêts de l'utilisateur final, le consommateur. Les intérêts des exploitants de compagnies aériennes ne correspondent pas toujours aux intérêts des voyageurs ou d'autres usagers de l'aéroport et ne devraient pas les supplanter.

1.5.1a La surveillance économique est principalement appliquée d'une façon appropriée la plus légère possible. La forme de surveillance économique appropriée devrait être déterminée au cas par cas et prendre en compte le niveau de concurrence aéroportuaire, ainsi que la structure nationale légale, institutionnelle et gouvernementale, avant tout la législation en matière de concurrence. L'application d'une réglementation économique (en tant que forme spécifique de surveillance économique) ne devrait intervenir que si l'aéroport possède un pouvoir de marché démontrable (estimé au cas par cas). Toute intervention réglementaire devrait être minimale et d'un bon rapport coût-efficacité, en particulier les coûts directs et indirects de la réglementation ne devraient pas outrepasser ses bénéfices.

1.5.1b Tout droit d'appel d'une compagnie aérienne contre une décision d'un aéroport devrait être en conformité avec la forme de surveillance économique adoptée dans l'état. Dans un marché opérationnel, la liberté commerciale de l'exploitant d'aéroport ne devrait pas être compromise par un processus d'appel pouvant interférer dans les décisions des aéroports. Dans le cas uniquement où il ne peut être remédié à la faillite du marché, la décision de l'aéroport devrait faire l'objet d'une révision par un office d'appel.

1.6

Assiette des redevances d'aéroports et méthodes de calcul de ces redevances

1.6.1 En tant qu'entreprises commerciales, les aéroports ont le droit de déterminer leurs propres politiques économiques et commerciales tenant compte des politiques nationales et locales des pouvoirs publics et leur autonomie financière.

1.6.1a Le niveau des redevances d'aéroports doit être suffisant pour couvrir les frais d'exploitation de l'aéroport ainsi que les mises de fonds nécessaires à long terme pour faire face à la demande actuelle et future. Le niveau et la structure des redevances d'aéroports devraient être établis en fonction de l'ensemble des coûts économiques de l'exploitation aéroportuaire, y compris un rendement raisonnable du capital d'un niveau suffisant et la constitution de réserves appropriées pour faire face à toutes circonstances défavorables imprévues.

1.6.1b Le choix d'un système de calcul des redevances dépend de nombreux facteurs, lesquels varient d'un aéroport à un autre. Alors que la masse des aéronefs constitue pour beaucoup d'aéroports la base du calcul des redevances d'atterrissage et de stationnement, d'autres principes économiques peuvent être appliqués pour le calcul des redevances, conformément au Manuel OACI sur l'économie des aéroports, en tenant compte de la faible capacité des "coûts d'accès" des aéroports. Les politiques des aéroports en matière de redevances devraient tenir compte des politiques nationales et locales des pouvoirs publics, du droit des aéroports de définir leur propre politique économique, ainsi que de leur capacité à être financièrement autonomes. Les redevances de services passagers devraient être en rapport avec l'ensemble des coûts de traitement des passagers dans tout l'aéroport, pas seulement pour l'utilisation d'installations spécifiques. Attendu que les redevances des services passagers et de navigation aérienne devraient être fonction des coûts, une flexibilité accrue entre les bases de coûts individuelles est souhaitable afin de compenser un certain degré de risque pour les exploitants d'aéronefs en rendant son coût plus variable.

1.6.1c L'introduction d'options de services flexibles, telles que les aéroports à bas coûts, ou des systèmes novateurs de fixation des redevances s'appuyant sur l'économie de marché pour attribuer la capacité lorsqu'elle est limitée (par exemple aux heures de pointe) devrait être autorisée et est conforme aux politiques de l'OACI. De telles options, cependant, doivent être transparentes et disponibles pour tous les usagers de l'aéroport, sans discrimination contre les autres usagers de l'aéroport. L'introduction de telles options est à la discrétion de l'aéroport.

1.7

Retour sur investissement

1.7.1 Les aéroports ont une forte intensité capitalistique et requièrent un retour sur investissement suffisant pour satisfaire les investisseurs et les créanciers

1.7.1a Les aéroports ont droit à un retour sur investissement raisonnable sur le capital employé à assurer le financement des infrastructures nouvelles ou en expansion et pour rémunérer leurs actionnaires. Le capital-investissement est la première source de capital, étant donné qu'un financement public est rarement possible dans de nombreux pays.

1.7.1b Pour garantir l'investissement futur en infrastructures aéroportuaires, il est important que les investisseurs privés et institutionnels conservent leur confiance dans les aéroports en tant que cibles d'investissement attractives. L'introduction de lignes directrices normatives spécifiques à propos du retour sur investissement que les aéroports sont autorisés à générer pourrait nuire à la confiance des investisseurs.

1.7.1c De raisonnables retours sur investissements devraient être déterminés au cas par cas. Dans le calcul d'un retour sur investissement, les importants degrés de risques auxquels les aéroports sont exposés doivent être pris en compte. Les aéroports sont extrêmement tributaires

des compagnies aériennes qui sont très exposées à des circonstances extérieures les obligeant fréquemment à reconsidérer leurs modèles d'activité et leurs stratégies, ce qui se répercute immédiatement sur les aéroports. La capacité des aéroports à réagir à des développements négatifs peut être limitée du fait que les infrastructures aéroportuaires ne peuvent simplement pas être mises hors service. Le développement des infrastructures aéroportuaires est une entreprise à long terme qui ne peut être interrompue inopinément par l'inconstance de l'industrie du transport aérien.

1.7.1d Toute méthodologie appliquée au calcul du retour sur investissement devrait exclure la contribution des recettes non-aéronautiques de l'ensemble des résultats financiers aéroportuaires. Les recettes non-aéronautiques ne devraient être soumises à aucune limitation de rentabilité du fait qu'elles ne proviennent pas des exploitants d'aéronefs et sont générées dans le cadre d'un marché de concurrence.

1.8

Redevances minimales d'atterrissage sur les aéroports encombrés

1.8.1 Etant donné les encombrements croissants dans les grands aéroports, ACI est favorable à l'élaboration de structures appropriées de redevances non-discriminatoires applicables aux compagnies aériennes et à l'aviation générale. ACI adhère également, dans son principe, au concept de redevances minimales prenant dûment en compte le coût économique de l'encombrement des installations côté piste et côté ville.

1.8.1a Le concept de redevance minimum ou fixe, par exemple aux aéroports encombrés et durant les périodes de pointe, est considéré comme un moyen de signaler le coût de l'investissement en infrastructures supplémentaires et en tant que tel a été accepté par l'OACI. Une redevance minimum ou fixe, combinée à une redevance variable basée sur le poids de l'aéronef ou d'autres critères, reflète plus exactement le coût économique réel de la fourniture d'installations aéroportuaires, en facturant tous les usagers sur une base de recouvrement des coûts, tout en percevant les coûts marginaux associés aux différents modèles et caractéristiques opérationnelles des avions.

1.9

Redevances de services passagers

1.9.1 Les redevances de services passagers sont une source essentielle de revenus pour les aéroports. Bien qu'elles soient en fin de compte une redevance prélevée par l'aéroport sur le passager, les redevances de services passagers (et les redevances équivalentes) devraient de préférence être payées simultanément avec l'achat du billet d'avion afin de faciliter la perception des redevances.

1.9.1a Les recettes provenant des redevances de services passagers sont essentielles pour financer les coûts d'exploitation et de capitalisation de l'aéroport.

1.9.1b Les redevances de services passagers sont perçues soit directement auprès du passager par ou pour le compte de l'exploitant d'aéroport, soit facturées aux compagnies aériennes et incorporées aux tarifs. Indépendamment de la façon dont les redevances de services passagers sont perçues, elles restent à la charge du passager et non pas à la charge de la compagnie aérienne.

1.9.1c ACI soutient les politiques de l'OACI qui soulignent la nécessité de consultations entre les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes en vue de pallier les difficultés inhérentes à la perception des redevances de services passagers. La perception directe auprès des passagers ralentit leur acheminement et nécessite des installations plus importantes et plus coûteuses. Lorsque la perception directe des redevances de services passagers entraîne des difficultés d'ordre pratique, elles devraient être comprises dans le prix du billet d'avion et indiquées clairement pour le passager.

1.10

Coûts liés à la sûreté de l'aviation

1.10.1 Les États ont la responsabilité d'assurer la mise en œuvre de mesures de sûreté adéquates dans les aéroports. Les actes terroristes contre le transport aérien ne sont pas dirigés contre les aéroports, les compagnies aériennes ou les passagers, mais contre les États. Il est dès lors inéquitable de faire supporter à la seule industrie du transport aérien le coût de services destinés principalement à protéger l'État. En outre, la responsabilité incombe à l'État.

1.10.1a En droit international, la responsabilité en matière de sûreté de l'aviation d'assurer sans discrimination la protection de toutes les personnes physiques et morales à l'intérieur de ses frontières incombe à l'État. En conséquence, les États doivent supporter les coûts y afférents. Au cas où des États insisteraient pour recouvrer les coûts des services de sûreté dans les aéroports, ils pourraient le faire conformément aux politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne (Doc. 9082).

1.10.1b Ces coûts ou transferts de coûts de sûreté doivent être strictement en rapport avec les coûts. Avant qu'un État ne répercute les coûts de la sûreté, toutes les parties intéressées devraient se consulter pour s'assurer que les normes de sûreté établies par l'État sont appliquées au meilleur rapport coût-efficacité et que les procédures sont conçues en tenant compte des impératifs de la facilitation. Lorsque les responsabilités relatives à la sûreté sont déléguées par l'État aux exploitants d'aéroports, tous les coûts connexes qui ne sont pas directement remboursés par l'État devraient être répercutés sur les usagers des aéroports. Si un transporteur ou une autre entité exige des services de sûreté d'un niveau supérieur à celui qui est fixé par l'autorité nationale de sûreté, ce transporteur ou cette entité doit en payer les coûts supplémentaires.

1.10.1c Lors de l'introduction de nouvelles dispositions ou exigences en matière de sûreté, les aéroports devraient être en mesure de recouvrer entièrement les coûts additionnels dès le moment où elles ont été appliquées.

1.11

Coûts liés au bruit des aéronefs

1.11.1 Les aéroports connaissant des nuisances sonores devraient imposer des redevances de bruit afin d'encourager la construction d'aéronefs moins bruyants et d'accélérer le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes.

1.11.1a Les aéroports ont un rôle majeur à jouer dans le dialogue sur l'atténuation du bruit avec les collectivités locales et un grand nombre d'entre eux sont très actifs à cet égard. Cependant, ACI rejette toute tentative de tenir les exploitants d'aéroports pour responsables des conséquences du bruit des aéronefs, qui est hors du contrôle de l'aéroport. Les aéroports sont en droit de tenir compte des coûts encourus par l'application des mesures d'atténuation du bruit des aéronefs mises en œuvre dans le calcul des redevances d'aéroports et d'encourager l'utilisation d'aéronefs moins bruyants.

1.11.1b Une redevance spécifiquement liée au bruit, tenant compte du degré de la nuisance produite par les aéronefs, devrait être imposée. Les aéroports utilisent différents systèmes de mesure du bruit et de calcul des redevances de bruit. Le système choisi par un exploitant d'aéroport devrait tenir compte des objectifs locaux et se fonder sur des critères transparents.

1.11.1c ACI encourage ses membres à appliquer le *ACI Aircraft Noise Rating Index*. L'index répond aux tendances et technologies actuelles. Il est simple, tout en reflétant fidèlement les situations spécifiques de chaque aéroport et, de ce fait, est très utile.

1.12

Consultation avec les usagers au sujet des redevances et du développement aéroportuaire

1.12.1 La consultation avec les usagers est un élément important dans l'élaboration des redevances d'usage et la planification des infrastructures aéroportuaires. Toutes les parties concernées ont la responsabilité de s'engager activement et de façon constructive dans le processus consultatif et devraient en premier lieu prendre en compte les intérêts actuels et futurs des voyageurs et des autres usagers finaux. Par définition, la consultation diffère de la négociation et ne requiert pas d'accord entre les parties. Le gestionnaire de l'aéroport conservera son autonomie et sa liberté de fixer les redevances après avoir examiné les informations obtenues des usagers durant le processus de consultation.

1.12.1a La consultation est destinée à accroître la compréhension mutuelle entre fournisseurs et usagers, à leur faire prendre conscience et connaissance des plans et intentions de chacun et devrait idéalement aboutir à ce que toutes les parties se dirigent dans la même direction pour assurer l'investissement et le financement nécessaires.

1.12.1b La consultation bénéficie tant aux exploitants d'aéroports qu'à leurs usagers. ACI soutient les politiques de l'OACI sur les redevances d'aéroports stipulant que le but de la consultation "devrait être que le système et le niveau des redevances fassent, dans la mesure du possible, l'objet d'un accord entre les usagers et les fournisseurs". La consultation n'implique cependant pas que les exploitants d'aéroports doivent négocier avec les compagnies aériennes la fixation ou la modification des redevances d'usage et des programmes d'investissement des aéroports. Les exploitants d'aéroports sont seuls à pouvoir décider dans ces domaines, puisqu'ils sont seuls responsables de la gestion de leurs aéroports, et ont un objectif à long terme - ce qui n'est pas le cas des compagnies aériennes - qui englobe tant les intérêts des voyageurs que ceux des exploitants.

1.12.1c Les exploitants d'aéroports devraient informer et consulter les usagers et exploitants des compagnies aériennes sur les questions ayant une incidence sur les tarifs et redevances des usagers. De leur côté, les compagnies aériennes devraient informer et consulter les exploitants d'aéroports à propos des programmes susceptibles d'avoir une incidence sur l'expansion du trafic et les recettes des aéroports (tarifs, réseaux, etc.). Les exploitants d'aéroports devraient donner aux compagnies aériennes un préavis raisonnable lorsqu'ils envisagent toute révision des redevances. Cependant, la durée du préavis doit être laissée à l'appréciation des aéroports, qui tiendront compte des considérations d'ordre économique et des réglementations nationales.

1.12.1d Afin d'établir et tenir à jour des prévisions réalistes de trafic aéroportuaire, les aéroports et leurs usagers transporteurs devraient : collecter et échanger leurs statistiques et autres informations nécessaires pour produire des prévisions ; échanger leurs conjectures et en débattre ; se consulter au sujet de la méthodologie prévisionnelle ; publier toutes les prévisions établies (sous réserve de confidentialité commerciale). Le processus de collaboration et de consultation devrait inclure des contacts directs entre les experts prévisionnistes aux sièges sociaux des aéroports et des compagnies aériennes concernés.

1.12.1e Le dialogue entre compagnies aériennes et aéroports devrait être permanent et général et ne pas être limité aux consultations portant sur des redevances particulières. Les dépenses en capital et les programmes de développement des aéroports, par exemple, sont mieux ciblés lorsqu'ils font l'objet de discussions approfondies avec les usagers des aéroports. Les compagnies aériennes devraient informer les exploitants d'aéroports de leurs besoins futurs, afin de leur permettre de réaliser une expansion régulière pour répondre à l'accroissement du trafic.

1.12.1f Cependant, de nombreux aéroports rencontrent des difficultés en raison d'exigences qui leur sont imposées à bref délai par des exploitants d'aéronefs, auxquelles elles renoncent parfois après que de nouvelles installations aient été mises en place. ACI recommande vivement que les compagnies aériennes fournissent régulièrement aux aéroports des prévisions fiables à court et moyen termes sur : les modèles, caractéristiques et nombre des futurs aéronefs qu'elles utiliseront ; la croissance prévue du trafic passagers et fret ; les installations spéciales que les usagers de l'aéroport souhaitent et pour lesquelles ils sont prêts à payer ; et toutes autres questions pertinentes.

1.13

Recettes extra-aéronautiques et redevances aéroportuaires

1.13.1 Les aéroports sont vivement encouragés à développer des activités extra-aéronautiques et à dégager le maximum de recettes dans leurs installations. Il ne doit y avoir aucune exigence d'utiliser les recettes extra-aéronautiques pour réduire les redevances d'usage aéroportuaires, une pratique connue comme « la fixation globale des redevances - single till », bien que certains aéroports peuvent estimer que l'utilisation entière ou partielle de recettes extra-aéronautiques pour couvrir les redevances aéronautiques puisse être appropriée ou nécessaire pour accroître leur compétitivité ou pour répondre à des exigences à caractère non-lucratif.

1.13.1a Les aéroports devraient dans toute la mesure du possible développer des activités extra-aéronautiques dans leurs installations et générer des recettes provenant de concessions, de locations et d'autres activités commerciales. Ces activités comportent également l'optimisation des recettes limitées sur les activités de certains biens aéroportuaires, comme les parcs de stationnement, les parcs industriels, les hôtels et les centres de conférence. Les activités commerciales devraient être développées au maximum en tenant compte du service aux passagers et de la rentabilité.

1.13.1b Inclure les recettes extra-aéroportuaires dans la base de coût pour le calcul des redevances d'aéroports peut constituer une subvention injustifiée aux transporteurs aériens de la part de l'exploitant de l'aéroport. Cette pratique, connue comme « la fixation globale des redevances (single till) », constitue également souvent un frein au développement de recettes extra-aéronautiques par les aéroports.

1.13.1c Les politiques de l'OACI stipulent qu'« il peut être approprié pour les aéroports de conserver des recettes extra-aéronautiques plutôt que de les utiliser pour couvrir des redevances ». La pratique de la fixation globale des redevances, qui impliquerait que les redevances d'aéroport couvrent tous les coûts (y compris les coûts quantifiés et les coûts externes convenus) des services fournis aux usagers, va également à l'encontre des objectifs du principe de "l'utilisateur payeur". Les recettes extra-aéronautiques peuvent ainsi être prises en compte parmi d'autres sources de financement par l'exploitant de l'aéroport pour financer de nouveaux investissements, saisir de nouvelles opportunités commerciales ou rémunérer les actionnaires de l'aéroport à la seule discrétion de l'exploitant d'aéroport.

1.14

Considérations monétaires

1.14.1 Dans les pays où la monnaie locale n'est pas convertible, ou dans ceux où le taux d'inflation est élevé, les aéroports peuvent avoir besoin de disposer de devises fortes pour financer leurs investissements en équipements et installations. Dans ces conditions, il ne devrait pas leur être interdit d'exiger le paiement de leurs redevances dans ces devises.

1.14.1a Dans les pays dont la monnaie est librement convertible, les redevances d'aéroports sont normalement payables en monnaie locale. Cependant, dans certains pays, les redevances sont établies ou payables en devises fortes. Cela peut s'avérer nécessaire si une forte inflation entraîne une dépréciation rapide de la monnaie locale. Les devises fortes peuvent aussi être nécessaires pour payer l'importation d'équipements aéroportuaires indispensables à la sécurité, à la sûreté et aux services passagers, ou pour se procurer des services d'autres pays.

1.14.1b L'interdiction de facturer en devises fortes pourrait donc conduire à une grave détérioration des services aéroportuaires et nuire à la situation financière des aéroports. ACI s'oppose donc à toute politique qui interdirait le paiement des redevances en devises fortes.

1.14.1c La question de la perception des redevances en devises fortes a été liée aux problèmes plus généraux du blocage par certains pays du rapatriement des recettes provenant de la vente locale de billets, ou de la restriction des devises acceptées en paiement des billets. Or, il s'agit là de problèmes distincts dont la résolution ne devrait pas dépendre de l'autorisation du paiement des redevances d'aéroports en devises fortes, sous peine de nuire à la mise en place de nouvelles installations et de porter atteinte à la situation financière des aéroports.

1.15

Méthodes comptables des aéroports

1.15.1 Les méthodes comptables doivent être adaptées aux besoins et règlements locaux

1.15.1a Les systèmes comptables doivent répondre aux exigences de l'instance à laquelle incombe la responsabilité de l'aéroport. Ils doivent donc être adaptés au type de l'aéroport, à l'ampleur de ses opérations, ainsi qu'à la nature de ses divers secteurs de coût et de ses activités. Les systèmes comptables doivent également être conformes à la législation nationale, ainsi qu'aux systèmes comptables généralement acceptés dans un pays ou un état.

1.16

Gestion de la performance

1.16.1 Le développement d'indicateurs clé de performance appropriés constitue une meilleure technique pour les gestionnaires d'aéroports et est encouragé. Ces indicateurs de performance devraient couvrir les activités de tous les prestataires de services d'un aéroport. Cependant, l'utilisation d'indicateurs clé de performance pour l'analyse comparative entre les aéroports ou avec d'autres industries devrait être effectuée avec prudence du fait que la comparabilité des données sous-jacentes et leur rapport est très limitée en raison des grandes différences existant entre les aéroports.

1.16.1a L'application de systèmes de gestion de la performance est un outil interne commun dans l'industrie aéroportuaire pour améliorer la performance et l'efficacité d'un aéroport, d'un système aéroportuaire ou d'un réseau. Les mesures de performance appuient la fixation des objectifs et de la planification de l'entreprise, l'identification des domaines requérant l'attention de la direction et la l'encouragement de la responsabilité individuelle du personnel. Du fait qu'un grand nombre de services cruciaux pour la performance de l'aéroport sont sous-traités par des fournisseurs ou assumés par d'autres pourvoyeurs, ils devraient être inclus dans le système de mesure de la performance.

1.16.1b L'incorporation d'objectifs de performance économique comme une forme de surveillance économique ne devrait se produire qu'au cas par cas et relève de la responsabilité de l'état dans le cadre de sa fonction de surveillant économique. Une telle intervention ne devrait être envisagée qu'en cas de situations extrêmes et dans la mesure du possible confiée au gestionnaire de l'aéroport.

1.16.1c Les aéroports sont libres de déterminer les indicateurs individuels qu'ils souhaitent établir pour assurer le succès de l'organisation. Alors que rendre compte aux usagers de tous les indicateurs de performance serait trop normatif et contreproductif, diffuser les informations dans des domaines de performance clé sélectionnés ferait partie du processus de consultation des usagers.

1.16.1d La collecte et le rapport d'indicateurs de performance doivent envisager le risque que les données soient improprement utilisées pour des exercices d'analyses comparatives simplistes et inexacts de l'industrie. Comparer la performance des aéroports est complexe et peut donner des résultats trompeurs. La définition de mesures de performance varie d'une façon importante entre les aéroports du fait que les coûts sont répartis et justifiés de façons différentes. D'autres facteurs variables sont la capacité, la structure de propriété, l'âge de l'infrastructure aéroportuaire, la taille de l'aéroport, l'aménagement et la location, le niveau des activités commerciales et le niveau de sous-traitance. De plus, il n'existe pas d'uniformité dans la collecte et le rapport des données. Les indicateurs de performance sont un outil spécifique informatif d'un aéroport donné ; ils ne sont pas destinés à servir de base pour des analyses comparatives de l'industrie, sauf en cas d'accord entre toutes les parties concernées.

1.17

Redevances gouvernementales sur le transport aérien

1.17.1 Les gouvernements ne devraient imposer des redevances que pour les services et fonctions se rapportant directement et bénéficiant aux opérations de l'aviation civile, et ne devraient imposer aucune redevance pour des fonctions relevant principalement de la responsabilité des gouvernements.

1.18.1a Les redevances gouvernementales sur le trafic du transport aérien et sur le transport aérien peuvent être définies comme impôts ou droits imposés par les gouvernements, destinés à recouvrer les coûts de fourniture d'installations et services de l'aviation. Même si des redevances de ce type sont parfois désignées à tort comme « taxes », elles doivent selon la définition ci-dessus être désignées comme redevances.

1.18.1b ACI est préoccupé par la prolifération de redevances gouvernementales imposées au transport aérien. De telles redevances ne devraient être imposées que pour des services et fonctions en rapport direct avec, et bénéficiant explicitement aux opérations de l'aviation civile.

1.18.1c Les gouvernements devraient s'abstenir d'imposer des redevances qui défavorisent l'aviation civile par rapport aux autres modes de transport. Ils devraient en outre s'abstenir d'imposer des redevances pour des fonctions qui relèvent principalement de la responsabilité des gouvernements, telles que la sûreté, l'immigration et les douanes.

Les redevances, impôts ou droits imposés par une autorité gouvernementale au transport aérien devraient bénéficier à l'industrie du transport aérien et ne devraient pas être utilisés à d'autres fins. Les redevances, impôts ou droits imposés pour financer des programmes spécifiques devraient être annulés lorsque ces programmes sont achevés. Tout excédent de revenus provenant de ces redevances devrait être réaffecté au soutien de l'aviation civile afin de réduire d'éventuelles redevances additionnelles. Une augmentation des redevances existantes ne devrait être imposée qu'après consultation avec l'industrie.

1.18

Taxes sur le transport aérien

1.18.1 ACI s'oppose en principe à toute taxation gouvernementale sur le transport aérien de nature à freiner l'évolution des voyages et du commerce aériens et est extrêmement préoccupé par la prolifération de taxes imposées au transport aérien international.

1.18.1a Selon la définition de l'OACI, une « taxe » est « un impôt visant à accroître les revenus nationaux ou locaux qui ne sont généralement pas destinés à l'aviation civile dans leur intégralité ou appliqués selon une base de coûts particulière ».

1.18.1b ACI reconnaît aux gouvernements le droit légitime d'imposer équitablement et uniformément les entreprises commerciales, les ventes, les revenus à l'intérieur d'une juridiction politique. La politique d'ACI est de s'opposer à la prolifération de taxes frappant uniquement le transport aérien et utilisées à des fins sans rapport avec l'aviation.

1.18.1c ACI n'approuve les taxes frappant le transport aérien international que si elles sont justifiées, équitables, non discriminatoires et conformes à la Convention de Chicago et aux résolutions de l'OACI, et de préférence établies en consultation avec l'industrie, comprenant les aéroports et les compagnies aériennes. Toute autre forme d'imposition nuit aux finances des compagnies aériennes et des aéroports ainsi qu'aux consommateurs et constitue un obstacle à la croissance et à l'expansion des voyages et du commerce internationaux. De plus, l'imposition de taxes au seul transport aérien à des fins sans rapport avec l'aviation contribue à miner le système universellement reconnu d'exemptions réciproques provenant d'une taxation multiple et inéquitable. ACI s'oppose également aux taxes discriminatoires favorisant des modes de transports faisant concurrence à l'aviation.

1.18.1d ACI invite instamment tous les États à faire respecter et à soutenir activement l'application des résolutions de l'OACI sur la taxation du transport aérien international (Doc. 8632 : Politiques de l'OACI sur la taxation dans le domaine du transport aérien international). En conséquence, ACI invite instamment tous les États à n'imposer des impôts que pour le recouvrement des coûts relatifs à la fourniture de services et fonctions directement liés et bénéficiant aux opérations de l'aviation civile.

2

Réglementation du transport aérien

(cf. Documentation du Colloque mondial de transport aérien de l'OACI (avril 1992) : documentation et rapport de la Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (1994 et 2003))

***Cette section sera révisée de manière plus approfondie par le Comité permanent Économie d'ACI après la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) organisée par l'OACI en septembre 2008.*

2.1 Généralités

POLITIQUE DE L'ACI

2.1.1 La libéralisation devrait être accueillie favorablement dans son principe, mais elle devrait s'accompagner de mesures gouvernementales visant à préserver la concurrence entre les compagnies aériennes ainsi qu'un contexte opérationnel stable, indispensable aux transporteurs aériens et aux aéroports. Les nouveaux règlements devraient tenir compte de la capacité des aéroports et d'autres intérêts lors de la détermination des niveaux de service ; ils ne devraient pas réduire ou restreindre les droits de propriété des aéroports. Les aéroports devraient être représentés au sein des délégations nationales participant aux négociations sur les services aériens.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

2.1.1a La réglementation du transport aérien constitue un des facteurs fondamentaux de l'aviation internationale ; elle présente donc un grand intérêt pour tous les exploitants d'aéroports. Les politiques de réglementation ont une incidence sur le volume et la nature des services de transport aérien, donc un profond impact sur les aéroports. En outre, des installations aéroportuaires de haute qualité, sûres et sécuritaires, sont essentielles pour que les objectifs de libéralisation du transport aérien puissent être atteints. C'est pourquoi les aéroports devraient participer pleinement à ce processus.

2.1.1b Une poursuite graduelle et progressive de la libéralisation du transport aérien international devrait être bien accueillie dans son principe, mais il est essentiel qu'elle contribue à la croissance du transport aérien sur une base économique saine et stable. Des mesures de sauvegardes adéquates et efficaces doivent être mises en place afin de garantir une concurrence équitable, la sécurité et la sûreté. Les transporteurs aériens doivent bénéficier d'un cadre réglementaire continu et stable dans lequel exercer leurs activités et répondre aux attentes du marché. Cette continuité et cette stabilité sont également essentielles pour les exploitants d'aéroports qui doivent financer et mettre en œuvre le développement de la capacité des aéroports et garantir une qualité de service adéquate pour les passagers et les affréteurs sur le long terme.

2.1.1c En conformité avec cette libéralisation, les règlements relatifs à une participation étrangère au capital des compagnies aériennes devraient être assouplis. Les gouvernements devraient toutefois s'intéresser de près aux effets des mesures de libéralisation et être prêts à intervenir si celles-ci entraînent une réduction de la concurrence en deçà des niveaux nécessaires garantissant aux consommateurs une qualité de service et un choix adéquats.

2.1.1d La libéralisation pose aux aéroports de nouveaux défis en matière d'exploitation, de planification, de croissance et de financement. Il convient donc de reconnaître aux aéroports le droit de disposer de la flexibilité et des ressources financières leur permettant de relever ces défis. Pour accroître leur possibilité d'augmenter leur capacité et de l'adapter à la croissance du trafic, les aéroports devraient être associés au processus de détermination des services aériens par les gouvernements, en étant représentés au sein des délégations participant aux négociations bilatérales et multilatérales sur les services aériens.

2.1.1e Toute mesure visant à remplacer le système actuel d'accords bilatéraux de services aériens par des accords entre des blocs commerciaux ou des groupements d'États (tels que l'Union européenne), ou à l'intérieur de ceux-ci, devrait permettre d'adapter les services aériens à la capacité respective de chaque aéroport ou région. De même, le fait d'opter pour des accords multilatéraux ne devrait pas empêcher les États de tenir compte de considérations relatives à la capacité aéroportuaire.

2.1.1f Les gouvernements ne devraient pas permettre de nouvelles formes d'accords de services aériens – bilatéraux ou multilatéraux – qui viseraient à limiter ou à réduire les droits de propriété des aéroports prévus par les lois, règlements et contrats actuels régissant les relations entre les aéroports et les compagnies aériennes.

2.2

Objectifs fondamentaux de la réglementation du transport aérien

POLITIQUE DE L'ACI

2.2.1 La réglementation peut utilement aider les États à s'adapter à l'évolution de l'environnement commercial de l'aviation et à éviter un retour au système fortement réglementé qui existait dans le passé.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

2.2.1a L'industrie mondiale du transport aérien s'achemine vers la mondialisation, la libéralisation et la privatisation. La réglementation peut utilement aider les États à s'adapter, participer à ce nouvel environnement et à y jouer un rôle souple et créatif. C'est pourquoi des questions telles que l'accès aux marchés, la propriété, le contrôle et une concurrence équitable ne devraient pas être définies de façon à provoquer un retour vers le système fortement réglementé qui existait dans le passé, où les intérêts nationaux pesaient trop sur la réglementation de la concurrence.

2.3

Libéralisation des services aériens, accès des compagnies au marché, filets de sécurité et sauvegardes

POLITIQUE DE L'ACI

2.3.1 La plus grande prudence doit être observée lors de la conception de nouveaux règlements afin d'assurer un accès équitable au marché. Les nouveaux règlements devraient viser un développement économique élargi et mutuellement bénéfique.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

2.3.1a L'accès aux marchés est l'élément le plus important du cadre réglementaire du transport aérien international. ACI soutient la conclusion de la Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (1994) selon laquelle un des objectifs fondamentaux de tout accord futur d'accès aux marchés devrait être, à terme, l'optimisation de liaisons de communication et commerciales efficaces entre les États et la promotion, dans toute la mesure du possible, de la croissance et du développement nationaux et régionaux. ACI estime que si la qualité et la quantité des services de transport aérien augmentent, les avantages accrus qui en découleront pour les collectivités, les usagers, le commerce et le développement économique feront davantage que contrebalancer toute injustice apparente découlant de situations particulières concernant les parts du marché.

2.3.1b La plus grande prudence doit être observée lors de la conception de nouveaux règlements pour assurer un accès équitable au marché. Des mécanismes de règlement des différends efficaces devraient être mis en œuvre ; il en existe déjà beaucoup dans les lois et règlements nationaux. Les nouveaux règlements ne devraient pas viser uniquement à équilibrer les intérêts des prestataires de services, mais plutôt un développement économique élargi et mutuellement bénéfique.

2.3.1c Il conviendrait d'encourager la liberté totale d'accès au marché, pour autant que les moyens de cet accès – en particulier les systèmes de désignation des produits des compagnies aériennes, l'exploitation en partage de codes et les services conjoints – n'induisent pas les voyageurs en erreur.

2.3.1d ACI approuve le règlement sur un mécanisme de sauvegarde adopté par la Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI en 1994, puis peaufiné et incorporé dans le Manuel OACI sur la réglementation du transport aérien international (Doc. 9626).

2.4

Libéralisation du transport aérien, propriété et contrôle nationaux des compagnies aériennes

POLITIQUE DE L'ACI

2.4.1 Dans le contexte de la mondialisation croissante des industries et des services, les critères de propriété et de contrôle nationaux ne peuvent plus être maintenus dans leur forme actuelle. Ils devraient à l'avenir être profondément modifiés, si ce n'est entièrement abolis.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

2.4.1a Les États doivent imaginer des moyens de poursuivre la libéralisation des politiques du transport aérien tout en acceptant de faire des concessions. Ils pourraient à cet effet préconiser un examen approfondi des mécanismes actuels d'accords bilatéraux et un processus de désignation flexible des compagnies aériennes, tout en s'assurant qu'elles sont sous le contrôle réglementaire de l'État de désignation. Ceci a des implications sur l'accès aux marchés, la sécurité et la sûreté.

2.4.1b Dans le contexte de la mondialisation croissante des industries et des services, les critères de propriété et de contrôle nationaux ne peuvent plus être maintenus dans leur forme actuelle. Ils devraient à l'avenir être profondément modifiés, si ce n'est entièrement abolis. La réglementation qui limite les possibilités de propriété non nationale est discriminatoire et restreint la concurrence. Toutefois, si les États estiment que la modification ou l'abolition des critères de propriété et de contrôle nationaux peuvent conduire à une concurrence inéquitable, ce problème devrait être réglé en vertu de la législation sur la concurrence en vigueur.

2.5

Les aéroports dans le contexte réglementaire général : législation en matière de concurrence

POLITIQUE DE L'ACI

2.5.1 La réglementation, dans la mesure où elle est souhaitable, devrait viser à encourager le fonctionnement efficace, compétitif et non discriminatoire du marché. Elle ne devrait pas porter atteinte aux droits de propriété des exploitants d'aéroports et devrait tenir compte des besoins divergents des aéroports du monde entier. Au cas où la concurrence entre compagnies aériennes serait menacée, les gouvernements pourraient envisager de prendre des mesures pour maintenir la concurrence à un niveau acceptable.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

2.5.1a Toute démarche visant à revoir ou à élargir la réglementation devrait être envisagée avec la plus grande prudence au moment où la mondialisation du transport aérien est tributaire d'une réglementation moins intempestive. La réglementation devrait viser à encourager le fonctionnement efficace et compétitif du marché. Toute intervention gouvernementale dans l'industrie du transport aérien ne devrait pas porter atteinte aux droits et à la capacité d'un exploitant d'aéroport de gérer ses affaires localement et devrait être modulée de façon à tenir compte des besoins divergents des aéroports du monde entier. Plusieurs clauses existantes des accords de services aériens devraient donc être modifiées afin de tenir expressément compte des droits de propriété des aéroports.

2.5.1b Il est important, avant d'envisager un nouvel environnement réglementaire élargi, d'identifier clairement les autorités responsables et de distinguer celles d'entre elles qui sont seulement responsables des questions de réglementation de celles qui ont la charge de fixer les taxes et redevances. Il faudrait également définir clairement ce que l'on entend par lois sur la concurrence et l'environnement.

2.5.1c Pour plusieurs gouvernements et pour l'Union européenne, l'application des lois sur la concurrence est un instrument permettant d'atteindre les objectifs du transport aérien. De ce fait, ACI soutient dans sa forme actuelle la clause type relative aux lois sur la concurrence publiée par l'OACI en 1989 dans sa Circulaire 215-AT/85. Les lois sur la concurrence devraient créer un environnement totalement compétitif pour tous les intéressés et empêcher expressément toute discrimination contre toute partie. Au cas où la concurrence entre compagnies aériennes serait menacée, une action gouvernementale pourrait être envisagée afin de maintenir la concurrence à un niveau acceptable.

2.6

Les systèmes de désignation des produits des compagnies aériennes et les voyageurs

POLITIQUE DE L'ACI

2.6.1 Les systèmes de désignation des produits des compagnies aériennes devraient mieux répondre aux besoins des voyageurs. Les écrans d'affichage des vols des systèmes informatisés de réservation (SIR) devraient être clairs, accessibles et complets.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

1.6.1a La prolifération de désignations des produits des compagnies aériennes a eu pour effet de semer la confusion dans l'esprit du public et de l'induire en erreur, de compliquer davantage le processus des négociations bilatérales et de rendre plus difficile son acceptation par les États tiers. Parmi ces produits figurent notamment le partage des codes, le changement d'avion et la rupture de charge avec des numéros de vol uniques, les vols uniques avec désignations multiples, les restrictions de correspondance, etc. Un grand nombre de ces dispositions sont un moyen de contrer les distorsions volontairement introduites dans les normes des écrans d'affichage des SIR, mais ne sont pas compatibles avec les principes de base du Code de conduite de l'OACI sur les SIR.

1.6.1b ACI soutient totalement le Code de conduite de l'OACI pour la réglementation et l'utilisation des SIR présenté dans le Doc. 9587 (seconde édition – 1999). Les écrans d'affichage des SIR devraient être clairs, accessibles et complets, conformément au code révisé de l'OACI.

2.7

Les aéroports et les courants de trafic internationaux

POLITIQUE DE L'ACI

2.7.1 Il convient de promouvoir et de mettre en œuvre le principe selon lequel les forces du marché déterminent les courants du trafic international, que ce soit par le truchement d'accords bilatéraux, d'accords multinationaux ou d'autres accords internationaux libéralisés. À cet effet, ACI soutient les principes de l'accès réel aux marchés, de la transparence, de la non-discrimination et de la concurrence loyale.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

2.8

Dispositions sur les redevances d'aéroports dans les accords de services aériens (ASA)

POLITIQUE DE L'ACI

2.8.1 Les accords de services aériens (ASA) ne sont normalement des mécanismes ni nécessaires ni appropriés pour le contrôle des redevances d'aéroports.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / *COMMENTAIRES*

2.8.1a L'objectif premier des accords de services aériens bilatéraux ou multilatéraux est de permettre et de réglementer le genre et la quantité de services aériens entre les États contractants. Les questions pratiques d'exploitation au sol sont généralement réglées dans le cadre des négociations commerciales normales entre les compagnies aériennes et les prestataires de services.

2.8.1b Par conséquent, la plupart des ASA comportent seulement une disposition générale sur les redevances d'aéroports reprenant en substance l'exigence de non-discrimination de l'article 15 de la Convention de Chicago. Quelques accords comportent des dispositions sur les redevances d'aéroports plus détaillées, rarement invoquées. Quand elles l'ont été, les procédures se sont révélées lentes, coûteuses et de valeur limitée.

2.8.1c Dans la plupart des États à fort volume de trafic aérien, il existe des régimes juridiques nationaux protégeant contre les redevances d'aéroports excessives ou discriminatoires. Il en résulte que les redevances d'aéroports ont été un élément remarquablement modeste et stable des coûts d'exploitation des compagnies aériennes. Il n'est donc pas nécessaire de formuler une politique générale prévoyant l'introduction de dispositions détaillées sur ces redevances dans les accords de service aérien.

3

Facilitation et services

*(cf. Annexe 9 de l'OACI – Facilitation, 12ème édition (2005); Doc. 9636 (1995) OACI/OMI –
Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes ;
Annexe 18 de l'OACI, 2ème édition (1989))*

Facilitation générale et des passagers

L'objectif d'ACI dans le domaine de la facilitation consiste à élaborer des politiques et des positions visant à améliorer en continu la qualité de service dans les aéroports, en simplifiant et en accélérant le flux et le traitement des passagers, des bagages, du fret et du courrier dans les aéroports, tout en prenant en compte les exigences des diverses autorités, notamment en termes de sûreté, de lutte contre la drogue et de marchandises dangereuses.

3.1 Qualité de service

POLITIQUE DE L'ACI

3.1.1 La qualité de service doit faire partie des éléments clés de la stratégie commerciale, de la gestion et de l'exploitation d'un aéroport.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.1.1a Les exploitants d'aéroports devraient surveiller une large gamme de facteurs relatifs à la qualité, en fonction des besoins des usagers et des caractéristiques de l'aéroport.

3.1.1b Lorsque les aéroports n'ont pas le contrôle direct, ils devraient renforcer la coopération existante avec toutes les autres organisations et agences qui ont un rôle de surveillance de la prestation des services au sein de l'aéroport afin d'élaborer un « service aéroportuaire continu » selon les normes de service minimum convenues.

3.1.1c Les aéroports devraient également mettre en place des plans de continuité commerciale complets et coordonnés avec toutes les parties.

3.2 Pointes de trafic et contraintes de capacité

POLITIQUE DE L'ACI

3.2.1 Les exploitants d'aéroports, en consultation avec les autres instances concernées et les compagnies aériennes, devraient s'opposer aux limitations de capacité des aéroports.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Malgré tous les efforts consentis par les exploitants d'aéroports pour étendre la capacité des aéroports afin de répondre à la demande et supprimer les restrictions artificielles de capacité, le phénomène du trafic de pointe pourrait atténuer les effets de ces efforts et préoccupe de plus en plus les exploitants d'aéroports du monde entier. Les pointes de trafic génèrent de sérieux préjudices économiques, tels que la sous-utilisation d'installations et de services aéroportuares coûteux, des manques à gagner dus à l'impact direct et indirect de services perdus et des retards pour les avions comme pour les passagers.

D'importantes améliorations peuvent être obtenues en s'efforçant de répartir le trafic grâce à une concertation efficace entre les parties intéressées, c'est-à-dire notamment, les compagnies aériennes, les aéroports et les autorités gouvernementales. ACI et IATA ont publié conjointement une brochure intitulée "Guidelines for Airport Capacity/Demand Management", qui vise à aider tant les aéroports que les compagnies aériennes à lutter contre les problèmes des pointes de trafic et de ses effets néfastes et à optimiser l'utilisation des installations aéroportuares et autres moyens au profit de toutes les parties concernées.

3.3

Partage des codes

POLITIQUE DE L'ACI

3.3.1 Les compagnies aériennes qui partagent des codes et qui font partie d'alliances devraient utiliser les mêmes aéroports lorsque l'exploitant de l'aéroport estime que cet arrangement est faisable et ne nuit pas au fonctionnement global des aéroports.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les arrangements de collaboration et de partage des codes devraient être entièrement transparents pour les passagers, qui sont nombreux à choisir une compagnie aérienne selon son niveau de service, des programmes publicitaires fréquents et une réputation de sécurité et de sûreté.

Il incombe aux compagnies aériennes de fournir aux passagers des informations écrites complètes au moment de la réservation puis à nouveau lorsque les billets sont délivrés, sur les numéros de vol opérationnel, le ou les transporteurs, les arrêts intermédiaires, les changements d'aéronefs, les indicatifs d'aéroport, etc. concernant le voyage en question. Des recommandations similaires, adoptées par la CEAC en 1996 et par le groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien de l'OACI en 1997, deviennent des exigences réglementaires dans un nombre croissant de pays.

Les compagnies aériennes devraient informer les exploitants d'aéroports largement à l'avance de tous les détails logistiques impliqués dans un arrangement de collaboration ou de partage de codes, notamment les changements d'aéronefs sur un aéroport intermédiaire ou les transferts d'une aéroport internationale à une aéroport nationale (ou vice versa) sur un même numéro de vol.

Concernant l'indication des différents indicateurs de compagnie aérienne à code partagé et des numéros de vol sur les écrans d'affichage d'informations sur les vols (FIDS), il est recommandé, au besoin, de les afficher en alternance dans une colonne supplémentaire (p. ex., 'Observations') sur la même ligne.

3.4

Simplification du voyage des passagers

3.4.1 Les aéroports devraient prendre acte des principes de l'initiative de Simplification du voyage des passagers (SPT) et les incorporer à leur planification d'installations et de processus, le cas échéant.

ACI est membre d'une initiative consortiale de l'industrie aéronautique appelée Simplification du voyage des passagers, dont les objectifs sont de simplifier et de rationaliser le processus relatif aux passagers, contribuer à améliorer la sûreté de l'aviation, améliorer la satisfaction des clients, mieux utiliser l'espace et les ressources aéroportuaires existants, rendre le système de transport plus efficace et réduire les coûts.

Les stratégies du projet de simplification du voyage des passagers consistent à repenser l'intégralité du trajet des passagers en utilisant et en actualisant les programmes existants, tels que la billetterie électronique et l'auto-enregistrement, à catalyser l'évolution du secteur par la promotion de ces concepts et la démonstration des avantages de leur mise en œuvre, à prendre en compte le trajet des passagers dans sa globalité, à encourager les avantages de la coopération, tant au plan international qu'entre les pouvoirs publics et l'industrie, à trouver des solutions collectives, à mettre en œuvre de nouvelles technologies pour l'identification et les communications, à s'assurer que des normes internationales sont élaborées le cas échéant, à tirer parti des expériences passées en encourageant des projets pilotes, à nouer des partenariats avec d'autres groupes dans des domaines connexes et à faire face aux menaces qui pèsent sur l'industrie aéronautique.

Les agences publiques d'inspection compétentes aux points d'origine et de destination d'un trajet doivent présenter des exigences compatibles. Des procédures relatives à la facilitation des passagers doivent être élaborées au niveau international afin de permettre la normalisation de la documentation et des méthodes de traitement. Il convient que dans ces procédures soit reconnue la nécessité d'un remplacement éventuel des processus existants en faveur de l'automatisation et de l'informatisation des systèmes. Les gouvernements devraient également encourager le développement de réseaux de communication internationaux permettant la transmission de données entre les agences publiques d'un même pays et de différents pays.

De plus amples renseignements sont disponibles à www.spt.aero.

3.5

Coordination des horaires et attribution des créneaux

Les créneaux d'aéroports sont importants pour l'accès aux ressources en infrastructure d'un aéroport et les exploitants d'aéroports doivent jouer un rôle prépondérant dans l'attribution efficace des créneaux aux compagnies aériennes. L'exploitant de l'aéroport est le mieux placé pour définir et déclarer la capacité aéroportuaire en termes de pistes (mouvements d'aéronefs), d'aérogares (mouvements de passagers) et d'aires de trafic (nombre de places de stationnement pour les aéronefs), en consultation avec les services ATC et d'autres autorités appropriées si nécessaire.

3.5.1 Les créneaux d'aéroports sont importants pour l'accès aux ressources en infrastructure d'un exploitant d'aéroport. Les compagnies aériennes utilisent cet accès pour créer de la valeur par le développement de leurs itinéraires. Il convient dès lors de leur octroyer des droits d'usage des créneaux, mais non des droits de propriété.

IATA a depuis longtemps développé et affiné un processus de coordination des horaires et d'attribution des créneaux d'aéroport (défini comme le temps de référence d'arrivée ou de départ attribué ou disponible pour un mouvement d'aéronef sur une date spécifique) qui a largement contribué à maintenir un niveau de cohérence et de stabilité dans le transport aérien international. Toutefois, à quelques exceptions près, les procédures et les processus d'attribution des créneaux sont toujours dominés par les intérêts des compagnies aériennes et peuvent aller à l'encontre des intérêts des exploitants d'aéroports et des communautés locales. Le contrôle direct de l'attribution des créneaux par les compagnies aériennes pourrait entraîner des pratiques anti-concurrentielles. C'est le cas dans de nombreux aéroports où, en conséquence, la coordination des horaires comme l'attribution des créneaux nécessitent l'autorisation des pouvoirs publics (par exemple, règles de concurrence ou désignation d'un aéroport comme coordonné par un gouvernement).

Si des études montraient qu'il serait avantageux, pour autant qu'il existe une réglementation et des sauvegardes efficaces, de permettre aux compagnies aériennes d'effectuer des transactions secondaires (achat et vente) de droits d'usage des créneaux et si, en conséquence, le commerce des créneaux devenait du ressort des pouvoirs publics, les compagnies aériennes ne devraient dès lors pas être autorisées à vendre et acheter des créneaux comme s'ils leur appartenaient. Toutes les transactions doivent refléter les principes d'attribution établis dans les aéroports concernés, elles ne doivent pas franchir les limites de capacité des aéroports, elles ne doivent pas être anti-concurrentielles et elles doivent contribuer à une utilisation plus efficace des capacités aéroportuaires. Les règles de retrait des créneaux inutilisés doivent continuer de s'appliquer et doivent dépendre du respect des termes et conditions d'utilisation, notamment de ceux instaurés par les aéroports. En raison de leur intérêt financier direct en tant que fournisseurs des infrastructures, les exploitants d'aéroports devraient approuver les règles et procédures de transaction des créneaux. Il serait également de leur intérêt de gérer ou de surveiller le processus de transaction. Lorsque ces activités sont effectuées par un coordinateur aéroportuaire indépendant, l'aéroport doit y être étroitement associé.

3.5.2 Dans les aéroports où les horaires des compagnies aériennes sont coordonnés (attribution des créneaux) ou facilités, un comité de coordination devrait être formé, avec la participation pleine et entière de l'aéroport dans l'élaboration des règles d'attribution des créneaux, ce qui permettrait aux compagnies et aux aéroports concernés de se consulter et de s'informer périodiquement. Les aéroports intéressés devraient également pouvoir assister à la Conférence de coordination des horaires de l'IATA, ne serait-ce qu'en qualité d'observateurs.

Dans les aéroports où il arrive que la demande excède les créneaux disponibles, des procédures de programmation des horaires plus strictes devraient être instaurées afin d'obtenir une utilisation plus efficace de la capacité, notamment pour l'attribution des créneaux, sous la responsabilité d'un coordinateur indépendant. Ces procédures devraient dans la mesure du possible tenir compte du droit d'antériorité, des nouveaux venus, de la fréquence des services sur certains itinéraires, de la dimension des avions, de leur niveau acoustique ou d'autres restrictions environnementales et de la sous-utilisation des créneaux attribués. Les procédures devraient être à la fois transparentes et loyales. Il est également important que des dispositions relatives aux sanctions encourues soient incluses afin de lutter contre l'utilisation abusive de certains créneaux, c'est-à-dire une exploitation répétée et délibérée largement en dehors du créneau horaire attribué.

L'implication directe des aéroports dans l'attribution des créneaux est essentielle pour assurer l'acheminement efficace des personnes et des marchandises, et pour faire en sorte que les aéroports jouent un rôle moteur dans le développement économique des agglomérations et des régions qu'ils desservent. Les caractéristiques varient d'un aéroport à l'autre et il est donc important que les règles d'attribution permettent l'instauration, avec la participation active des exploitants d'aéroports, de règles locales qui puissent tenir compte de ces caractéristiques.

Afin de stimuler la concurrence, à la demande de l'aéroport intéressé, un certain pourcentage des créneaux disponibles de la journée pourrait être réattribué à des nouveaux venus, sur la base soit de critères objectifs, soit d'autres modalités tenant compte de la valeur économique des créneaux. Il devrait également être reconnu que dans certains aéroports, de nouveaux venus pourraient ne pas constituer le meilleur moyen de stimuler la concurrence et que d'autres règles locales devraient être élaborées. Des dispositions devraient également être appliquées, par exemple pour les nouveaux venus, de manière à attribuer des créneaux pour certains vols, tels que ceux des petits avions, des avions les plus bruyants ou les vols d'une durée spécifique, sous réserve que ces permissions spéciales soient accordées pour une période limitée seulement.

3.6

Durée maximale des formalités de congé dans les aéroports internationaux

POLITIQUE DE L'ACI

3.6.1 Les aéroports d'arrivée, en étroite coopération avec les agences gouvernementales et les compagnies aériennes, devraient tout faire pour limiter la durée d'accomplissement des formalités des passagers "normaux" arrivant à 45 minutes.

3.6.2 Les aéroports de départ, en étroite coopération avec les agences gouvernementales et les compagnies aériennes, devraient tout faire pour limiter la durée d'accomplissement des formalités des passagers normaux en partance à 60 minutes.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.6.1a ACI soutient la Pratique recommandée 3.39 de l'Annexe 9 de l'OACI, qui vise à limiter la durée des formalités à 45 minutes pour tous les passagers arrivant n'exigeant qu'une inspection normale, quelles que soient les dimensions de l'aéronef et l'heure prévue de leur arrivée. Cet objectif s'avère si important pour l'efficacité du transport aérien international que l'ACI continuera d'œuvrer pour que cette pratique recommandée soit élevée au rang de norme.

3.6.1b Les passagers devraient être informés des conditions d'admission imposées par les services douaniers, d'immigration et autres afin d'éviter que les formalités de congé ne prennent trop de temps. Les exploitants d'aéroports, les compagnies aériennes et les services de contrôle devraient saisir toutes les occasions pour s'assurer que ces informations sont aisément accessibles et portées à l'attention des passagers.

3.6.2a ACI soutient la Pratique recommandée 3.36 de l'Annexe 9 de l'OACI, qui vise à établir à 60 minutes la durée maximale d'accomplissement des formalités de départ, enregistrement inclus, pour les passagers au départ de vols internationaux. Cette durée totale devrait être calculée depuis le moment où le passager se présente au premier point de traitement à l'aéroport (comptoir d'enregistrement de la compagnie aérienne, point de contrôle de sûreté ou autre point de contrôle jusqu'à l'heure de départ prévue du vol.

3.7

Lutte contre la drogue

POLITIQUE DE L'ACI

3.7.1 Les aéroports doivent coopérer avec les administrations douanières pour lutter contre le trafic illicite de drogues et autres produits de contrebande.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les administrations douanières ont un rôle vital à jouer dans le domaine de la lutte contre la drogue. Les exploitants d'aéroports peuvent les aider, à condition que les douanes et la direction de l'aéroport entretiennent de bonnes relations.

Les aéroports ont à faire face à de nombreuses obligations envers diverses autorités ; ces obligations peuvent parfois être contradictoires. Une bonne relation, renforcée par un protocole d'accord, des lignes directrices ou tout autre instrument convenu au niveau local, peut contribuer à résoudre les problèmes éventuels.

ACI a signé un protocole d'accord avec l'Organisation mondiale des douanes et approuvé le contenu des lignes directrices connexes. Ce protocole et ces lignes directrices peuvent servir de base à des protocoles d'accord et à des conventions locaux.

3.8 Livraison des bagages

POLITIQUE DE L'ACI

3.8.1 Le temps de livraison des bagages que les passagers sont raisonnablement en droit d'attendre doit être pris en compte dans la planification du traitement des arrivées.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.8.1a Afin d'accélérer la livraison des bagages, ACI recommande que les points d'alimentation du dispositif de livraison des bagages soient situés aussi près que possible des aéronefs, que des tapis roulants, des convoyeurs et des transporteurs de bagages, larges, rapides et efficaces soient utilisés et que les zones de livraison de bagages soient conçues de façon à permettre une flexibilité d'exploitation et un agrandissement futur.

3.8.1b ACI recommande également que l'autorité compétente établisse des normes de livraison des bagages à chaque aéroport et veille à leur respect et que les compagnies aériennes et les aéroports échangent des rapports de rendement.

3.8.1c Des systèmes informatiques devraient être utilisés pour surveiller et contrôler la livraison des bagages et pour guider les passagers.

3.9 Système du double circuit pour l'inspection des bagages à l'arrivée

POLITIQUE DE L'ACI

3.9.1 Le système du double circuit devrait être adopté dans tous les cas où il s'avère possible et justifié.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.9.1a Le système de dédouanement à double circuit, ou rouge/vert, dont les avantages ont été reconnus dans de nombreux aéroports du monde entier, devrait être mis en œuvre dans tous les pays afin d'accélérer la circulation des passagers.

Des lignes directrices devraient être formulées pour la conception la mieux appropriée d'installations à double circuit offrant aux administrations douanières les meilleures conditions de surveillance des passagers en attente de leurs bagages.

3.9.1b En outre, des indications supplémentaires devraient être fournies aux passagers sur le système du double circuit, notamment la nature et les quantités de marchandises hors taxe auxquelles ils ont droit s'ils optent pour la file verte. Ces informations devraient être fournies en plusieurs langues. L'accent devrait être mis sur la responsabilité juridique du passager qui choisit la file verte.

3.10

Simplification des formalités à l'arrivée pour les passagers des vols internationaux

POLITIQUE DE L'ACI

3.10.1 L'inspection des passagers des vols internationaux devrait se limiter à l'examen de leurs passeports, un nombre suffisant d'agents des services de contrôle des personnes devrait être disponible pour effectuer rapidement les contrôles nécessaires et des dérogations à l'obligation de présenter un visa devraient être accordées au plus grand nombre de pays possible.

3.10.2 Lorsque les passagers à l'arrivée doivent être soumis à une mise en quarantaine et à des inspections sanitaires systématiques, celles-ci doivent être conçues et mise en œuvre de façon efficace.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les États ne devraient pas exiger des visiteurs temporaires voyageant en avion ni, en leur nom, des compagnies aériennes, qu'ils fournissent par écrit (par exemple, sur une carte de débarquement) des informations s'ajoutant à ou répétant celles figurant dans leurs documents d'identité. Lorsque les documents d'identité sont lisibles à la machine, des lecteurs devraient être utilisés pour en prélever les informations utiles. Si ces informations sont obtenues avant le décollage de l'avion, elles peuvent être transmises à l'aéroport de destination avant le vol, sous forme d'information anticipée sur les passagers (voir Chapitre 4, paragraphes 4.8 et 4.9 relatifs aux documents de voyage lisibles à la machine et à l'information anticipée sur les passagers).

Au niveau local, les organes consultatifs de l'aéroport et des compagnies aériennes, tels que les comités de facilitation ou les comités d'exploitants de compagnies aériennes, devraient recueillir des données statistiques sur les retards observés aux postes de contrôle des personnes et des douanes, afin de les utiliser lors des négociations avec les autorités gouvernementales sur l'amélioration de la facilitation.

Quels que soient leurs règlements et procédures nationaux, les États devraient mettre à disposition les services d'inspection gouvernementaux nécessaires (agents et/ou systèmes automatisés) gratuits à toutes les aéroports internationales pour répondre à tout moment à la demande commerciale raisonnable et pas uniquement pendant les heures de service fixées à l'avance par les pouvoirs publics, comme le prescrit la norme 6.60 de l'Annexe 9 de l'OACI). ACI continuera d'œuvrer en faveur de l'adoption de ce changement.

3.10.1a Lorsque cela est approprié, des files d'inspection distinctes devraient être prévues pour les ressortissants du pays et les étrangers afin d'accélérer l'acheminement des passagers à travers les postes de contrôle et de réduire le plus possible l'encombrement. Des dérogations à l'obligation de présenter un visa devraient être accordées au plus grand nombre de pays possible.

ACI soutient la norme 3.42 de l'Annexe 9 de l'OACI selon laquelle les pouvoirs publics "prendront en charge sans retard les passagers et membres d'équipage aux fins de vérification de leur admissibilité dans le territoire de l'État". Cependant, une précision devrait être ajoutée à cette norme, indiquant que la disposition vise à assurer que les passagers à l'arrivée ne seront pas retenus à bord d'un avion en raison de l'incapacité des pouvoirs publics de procéder aux formalités de congé.

ACI soutient la norme 6.26 de l'Annexe 9 de l'OACI stipulant que "les États contractants mettront en œuvre un nombre suffisant de postes de contrôle afin que le congé aux passagers et équipages à l'arrivée puisse être obtenu dans les plus brefs délais possible. Un ou plusieurs postes de contrôle supplémentaires seront si possible prévus pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers". Cependant, dans la première phrase, l'expression "en opération" devrait être ajoutée après "postes de contrôle" afin que tous les postes de contrôle existants soient utilisés lorsque cela est nécessaire pour atteindre l'objectif du congé en 45 minutes.

3.10.2a Ces vérifications devraient être intégrées à un processus de traitement des passagers à l'arrivée continu, afin de ne pas causer à ces derniers des retards injustifiés, et rester, autant que possible, des procédures temporaires (en particulier pour répondre à des urgences sanitaires comme les flambées de SRAS ou de fièvre aphteuse).

3.11

Suppression du contrôle des passeports et des contrôles douaniers au départ

POLITIQUE DE L'ACI

3.11.1 Les États devraient examiner de façon critique la nécessité d'effectuer des contrôles des passeports et des contrôles douaniers au départ et, dans la mesure du possible, les supprimer.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Dans certains aéroports, les files d'attente aux postes de contrôle au départ provoquent l'encombrement des aires de trafic et des aérogares et retardent le décollage des aéronefs, ce qui entraîne des pertes financières considérables pour les compagnies aériennes et porte préjudice aux passagers, notamment à ceux en transit. La suppression des contrôles au départ, sous réserve des considérations de sûreté, non seulement faciliterait l'acheminement des passagers et de leurs bagages, mais permettrait aussi de simplifier tant l'aménagement des aéroports que leurs circuits.

Si les documents de voyage doivent être présentés au départ, le mouvement des passagers peut être facilité en installant des postes de contrôle distincts pour les ressortissants du pays et les étrangers. Conformément à la Pratique recommandée 3.21 de l'Annexe 9 de l'OACI, aucune information d'identification autre que celles figurant dans la pièce d'identité ne sera requise. ACI estime en outre que les cartes d'embarquement devraient être supprimées.

Lorsque le contrôle des passeports et les contrôles douaniers sont supprimés au départ, il incombe à une autorité compétente de s'assurer que seules les personnes ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage sont autorisées à passer "côté piste", à franchir le poste de contrôle de sûreté ou tout autre poste de contrôle établi par cette autorité.

ACI soutient la norme 3.38 de l'Annexe 9 de l'OACI, qui stipule que "les États contractants n'exigeront normalement pas la présentation, pour l'inspection de contrôle à la frontière, des bagages des passagers quittant leur territoire".

3.12

Redevances de services passagers

POLITIQUE DE L'ACI

3.12.1 Pour des raisons de facilitation, les redevances de services passagers devraient de préférence être comprises dans les tarifs aériens.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les redevances de services passagers sont, soit perçues directement auprès du passager, soit incorporées aux tarifs. Il est toujours préférable d'inclure les redevances dans les tarifs aériens (perception indirecte), car la perception directe auprès des passagers ralentit leur acheminement et nécessite des installations plus importantes, donc d'un coût plus élevé. Il existe deux méthodes de perception indirecte : soit l'aéroport facture la compagnie aérienne pour le nombre total de passagers sur chaque vol, soit la compagnie aérienne facture les passagers directement et remet la somme due à l'exploitant de l'aéroport.

3.12.1a Lorsqu'il est impossible de percevoir les redevances de services passagers directement auprès du passager, celles-ci devraient pouvoir être acquittées aussi bien en monnaie locale qu'en devises étrangères acceptées dans la région, ou par carte de crédit.

3.12.1b Pour la commodité des voyageurs et pour réduire le plus possible les problèmes de facilitation à l'aéroport, le montant de ces redevances devrait être préalablement porté à la connaissance des passagers, par exemple aux guichets de réservation, dans les agences de voyage et les hôtels (voir également chapitre 1, section 1.4).

3.13 Systèmes de signalisation dans les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

3.13.1 Les panneaux d'information à l'attention des passagers devraient être faciles à comprendre et clairement visibles.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

L'expérience montre que la mise au point constante de nouveaux systèmes de pictogrammes n'est pas la manière la plus efficace ni la plus économique d'améliorer l'information aux passagers. Les aéroports souhaitant utiliser des pictogrammes devraient envisager d'adopter les systèmes de signalisation existants, tel celui décrit dans le Document 9636 de l'OACI, plutôt que de mettre au point de nouveaux systèmes. Les aéroports devraient également améliorer la valeur informative de ces pictogrammes, en limitant leur utilisation aux sujets présentant un intérêt essentiel pour les passagers.

3.14 Emplacement des boutiques de vente au détail

POLITIQUE DE L'ACI

3.14.1 Les boutiques de vente au détail devraient être aisément accessibles sans gêner la circulation des passagers dans l'aérogare.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Dans tous les cas où cela s'avère réalisable, les boutiques de vente au détail devraient être aisément accessibles à tous les usagers de l'aéroport, mais elles ne devraient cependant pas être situées à des endroits où elles pourraient entraver la circulation des passagers. Dans tous les cas, il convient de trouver un équilibre entre les recettes engendrées par ces visiteurs et l'objectif visant à améliorer la facilitation et les mesures de sûreté.

3.15 Contrôle des acheteurs, des visiteurs et des personnes accompagnant ou accueillant des passagers

POLITIQUE DE L'ACI

3.15.1 Les installations destinées aux arrivées devraient être conçues et gérées de façon à s'assurer que les acheteurs, les visiteurs et les personnes accompagnant ou accueillant des passagers n'entravent pas la circulation de ces derniers.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Un grand nombre d'aérogares connaissent des problèmes d'encombrement lorsque le nombre de personnes accompagnant des passagers ou les attendant dépasse de beaucoup celui de ces derniers. Il convient d'en tenir compte dès le stade de la conception des aérogares et de la planification de l'utilisation de leur surface.

3.16

Installations aéroportuaires destinées aux handicapés et aux personnes ayant des besoins particuliers

3.16. Les installations aéroportuaires devraient comporter des dispositifs répondant aux besoins des handicapés et des personnes ayant des besoins particuliers.

Les personnes handicapées, notamment les aveugles, les malvoyants et les sourds, ainsi que les personnes aux prises avec des difficultés physiques et les personnes âgées, devraient, dans toute la mesure du possible, pouvoir utiliser les aéroports aussi aisément que les autres passagers.

3.16.1a Les besoins des handicapés, déterminés conformément aux règlements nationaux et aux recommandations internationales, devraient être pris en compte par les architectes et les ingénieurs chargés de concevoir les nouveaux bâtiments ou de modifier les bâtiments existants, ainsi que par les responsables de l'exploitation de l'aéroport, afin de permettre aux passagers handicapés d'accéder facilement à toutes les installations et de bénéficier d'un niveau de service satisfaisant.

3.16.1b Les handicapés devraient être en mesure de connaître à l'avance les problèmes qu'ils risquent de rencontrer, ainsi que les moyens auxiliaires ou installations spéciales mis à leur disposition aux aéroports de départ et d'arrivée. Le manuel ACI intitulé *Les aéroports et les personnes handicapées* contient des recommandations plus détaillées à cet égard.

3.16.1c Le personnel appelé à aider les personnes handicapées doit tenir compte de leurs besoins particuliers et, le cas échéant, des spécificités de leur traitement. Il devrait suivre une formation appropriée afin d'être mieux en mesure d'assister les personnes handicapées.

3.16.1d Lorsque cela s'avère nécessaire, afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des handicapés, notamment des utilisateurs de fauteuils roulants, des circuits spéciaux devraient être aménagés. Certains d'entre eux pourraient même contourner les aéroports, à condition que la sûreté et les règlements de contrôle soient respectés.

Les États devraient veiller au financement indispensable à l'aménagement et aux modifications nécessaires des installations afin que les handicapés bénéficient du traitement spécial généralement reconnu comme étant approprié.

Nombre de personnes non handicapées peuvent, elles aussi, avoir besoin d'installations particulières et/ou d'aide, notamment les jeunes enfants et les personnes qui en sont responsables.

Règlement (CE) n° 1107/2006

Le Règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des passagers handicapés et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens est entré en vigueur le 26 juillet 2008. Ce nouveau règlement transfère la responsabilité générale d'offrir une assistance à ces passagers de la compagnie aérienne à l'exploitant de l'aéroport. Le règlement vise à établir des niveaux de service uniformes dans tous les aéroports européens.

Cette assistance devra être fournie aux passagers handicapés et à mobilité réduite sans frais supplémentaires pour ces personnes. L'aéroport peut, pour financer cette assistance, percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.

Les normes de qualité à respecter relativement à l'assistance à offrir devraient être établies conformément au Document 30, Annexe J, Code de bonne conduite sur les services d'assistance en escale pour les personnes à mobilité réduite, de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Les personnes amenées à fournir une assistance directe aux passagers concernés devraient également suivre une formation conformément au Document 30 de la CEAC.

Le règlement exige que le passager informe l'aéroport à l'avance. Le passager qui a besoin d'une assistance doit en informer la compagnie aérienne au moins 48 heures avant le départ, le transfert ou l'arrivée à l'aéroport. La compagnie aérienne doit communiquer les renseignements nécessaires à l'exploitant de l'aéroport au moins 36 heures avant que le passager ait besoin du service.

3.17

Installations aéroportuaires pour les voyageurs

POLITIQUE DE L'ACI

3.17.1 Les aéroports devraient tenir compte des besoins des groupes organisés dans la conception et le fonctionnement des installations aéroportuaires, le cas échéant, tout en s'assurant qu'ils n'entravent pas la circulation des autres passagers.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.17.1a Les installations qui sont destinées aux voyageurs devraient, dans la mesure du possible, être situées dans des zones séparées à l'écart des principaux circuits empruntés par les passagers, pour ne pas gêner leur circulation.

Il faut éviter que les voyageurs réunissent leurs clients aux points de rencontre habituels, lesquels ne sont en général pas conçus pour accueillir d'importants groupes de passagers. Lors de la construction d'une nouvelle aérogare ou de la modernisation d'une aérogare existante, une zone devrait être réservée aux voyageurs. Dans toute la mesure du possible, les groupes organisés devraient bénéficier d'installations distinctes, tant à l'arrivée qu'au départ. Si possible et sous réserve des exigences de sûreté, l'enregistrement des voyageurs en groupes organisés pourrait avoir lieu en dehors de l'aérogare.

3.18

Passagers non admissibles

POLITIQUE DE L'ACI

3.18.1 Les passagers non admissibles relèvent de la responsabilité des pouvoirs publics et des compagnies aériennes qui les transportent. Ces derniers devraient mettre en place des procédures pour s'assurer que les passagers non admissibles s'identifient et soient traités de façon efficace et rapide, afin de ne pas gêner la facilitation des autres passagers ou le fonctionnement de l'aéroport.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les documents de voyage devraient être simplifiés et normalisés afin que les compagnies aériennes puissent apporter une aide plus efficace aux pouvoirs publics. Les passeports et les visas devraient être infalsifiables et lisibles à la machine. Les dispositifs automatisés de lecture nécessaires devraient être installés par les autorités compétentes. Les systèmes d'information anticipée sur les passagers (API) peuvent également contribuer à identifier à l'avance les passagers non admissibles.

Si à son arrivée dans un État un passager présente des documents de voyage faux ou falsifiés, ou s'il n'est plus en possession de ses papiers, ou s'il est déclaré, pour un quelconque motif, persona non grata, les services de contrôle des personnes de l'État en question devraient assurer son renvoi ou sa détention. Les coûts de détention ou de renvoi devraient être pris en charge par les pouvoirs publics ayant ordonné de telles mesures. L'inspection/filtrage au point d'embarquement permettrait de réduire au maximum les mouvements de passagers potentiellement non admissibles.

3.18.1a Il convient de garantir une sûreté parfaite dans les zones d'embarquement et de transit afin que les personnes ne voyageant pas n'aient pas accès aux zones où elles pourraient échanger, subtiliser ou détruire les documents de voyage de passagers ayant déjà été contrôlés par les compagnies aériennes. Si nécessaire, une vérification de documents peut être effectuée immédiatement avant l'embarquement.

3.19

Locaux et installations des services d'inspection gouvernementaux dans les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

3.19.1 Les locaux et les installations mis à disposition des autorités chargées d'effectuer les contrôles d'entrée et de sortie devraient être financés aux frais de l'État.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les exigences gouvernementales en matière de contrôle et d'inspection des passagers, des bagages et du fret nécessitent la mise à disposition de locaux ainsi que de certaines installations et services spécifiques. ACI partage le point de vue de l'OACI selon lequel des "locaux et installations mis à disposition des autorités chargées d'effectuer les contrôles d'entrée et de sortie devraient, autant que possible, être financés par les deniers publics" (Pratique recommandée 6.58 de l'Annexe 9). ACI continue cependant d'insister pour que cette disposition soit élevée au rang de norme, et que "deniers publics" soit remplacé par "aux frais de l'État", pour indiquer clairement que les coûts en question ne devront pas être imputés aux aéroports ni à leurs usagers.

3.20

Banques et bureaux de change dans les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

3.20.1 Les aéroports internationaux doivent proposer des bureaux de change ouverts aux heures où il y a des vols de passagers.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Ces installations doivent être disponibles pour les passagers en partance comme à l'arrivée. Si le volume du trafic à certaines heures ne justifie pas l'ouverture de banques, d'autres services de change, comme des distributeurs automatiques, devraient être prévus. Il importe que les pictogrammes recommandés par l'OACI pour signaler les bureaux de change soient utilisés de manière universelle.

3.21

Stationnement des véhicules dans les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

3.21.1 Lorsque c'est possible, des parcs de stationnement qui répondent adéquatement aux besoins des passagers, des membres d'équipage, du personnel et de toute personne qui utilisent les installations de l'aéroport doivent être mis à disposition.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

La rapidité et la commodité de l'accès aux aérogares à partir de parcs de stationnement des véhicules importent davantage que la distance séparant les aérogares de ces parcs.

3.22

Boutiques hors taxe à l'arrivée

POLITIQUE DE L'ACI

3.22.1 Les boutiques hors taxe à l'arrivée ne devraient pas remplacer celles du départ.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Un nombre croissant d'aéroports ont installé des boutiques hors taxe destinées aux passagers à l'arrivée. Celles-ci devraient l'être en complément des boutiques hors taxe destinées aux passagers en partance.

3.23

Livraison des achats hors taxe effectués en ville

POLITIQUE DE L'ACI

3.23.1 Les principes généraux régissant les boutiques hors taxe des aéroports devraient s'appliquer aux boutiques hors taxe situées en ville.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.23.1a Le transport et la livraison des produits achetés devraient être simples et n'imposer aucune obligation au personnel des compagnies aériennes ou des aéroports. Le commerçant situé en ville devrait assumer le coût des installations fournies.

3.23.1b Le processus de livraison devrait respecter les règles de sûreté en vigueur dans l'aéroport et ne devrait pas provoquer d'encombrement ni gêner le mouvement des passagers.

3.23.1c Les marchandises doivent être livrées suffisamment tôt avant l'embarquement.

3.24 Installations destinées à l'aviation générale

POLITIQUE DE L'ACI

3.24.1 Un aéroport devrait mettre en place les installations et les procédures nécessaires à la facilitation des activités d'aviation générale, lorsque celles-ci sont autorisées dans l'enceinte de l'aéroport.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.24.1a Du fait des contraintes inhérentes aux mouvements du transport aérien, certains aéroports peuvent se trouver dans l'obligation d'imposer des restrictions à l'aviation générale, tant pour l'accès à l'aéroport qu'en ce qui concerne les services fournis.

Étant donné que l'aviation générale peut exiger plus d'infrastructures aéroportuaires (par passager), l'aéroport peut juger nécessaire d'imposer à l'aviation générale des redevances différentes, afin de recouvrer ses coûts.

3.25 Services d'escale

POLITIQUE DE L'ACI

3.25.1 Les exploitants d'aéroports devraient conserver le droit d'agréer les entreprises qui assurent des services d'escale dans leur aéroport.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

ACI soutient la Pratique recommandée 6.6 de l'Annexe 9 de l'OACI concernant les accords sur les services d'escale selon laquelle les compagnies aériennes devraient avoir le choix d'assurer leurs propres services d'escale, "sous réserve de limites raisonnables pouvant être imposées par les autorités aéroportuaires". Tout en souscrivant à cette Pratique recommandée, ACI souhaite souligner que les exploitants d'aéroports devraient conserver le droit d'imposer des limites sur le nombre de pourvoyeurs de services d'escale et de compagnies aériennes assurant elles-mêmes les services d'escale dans leur aéroport. La prolifération incontrôlée d'agents et d'équipements de manutention risquerait de créer des encombrements dans les zones d'enregistrement et les aires de trafic et de nuire à la sûreté et à la sécurité.

Si une compagnie aérienne n'est pas autorisée ou ne souhaite pas fournir ses propres services, elle devrait théoriquement pouvoir choisir entre plusieurs pourvoyeurs de services d'escale disponibles.

3.25.1a ACI soutient une concurrence libre et loyale entre les pourvoyeurs de services d'escale de manière à offrir un choix aux compagnies aériennes, sous réserve que les installations aéroportuaires le permettent et que ces pourvoyeurs respectent des normes minimales de sécurité, de sûreté, etc.

3.25.1b Si l'exploitant de l'aéroport fournit lui-même des services d'escale, il devrait également exercer ces activités dans le cadre d'une concurrence libre et loyale.

Pour tenir compte de la diversité des situations dans les aéroports et conformément aux Déclarations du Conseil de l'OACI sur les redevances d'aéroports et de services de navigation aérienne de route (Doc. 9082), ACI soutient que l'égalité de traitement entre toutes les compagnies aériennes qui desservent un même aéroport implique la perception d'une redevance de concession auprès de tous les pourvoyeurs de services d'escale, y compris le transporteur aérien basé à l'aéroport lorsqu'il fournit de tels services à d'autres transporteurs.

3.26 Transport côté ville

POLITIQUE DE L'ACI

3.26.1 Les moyens de transport au sol à destination et en provenance des aéroports, entre aéroports et à l'intérieur de ceux-ci, sont vitaux pour tous les usagers et devraient être planifiés et exploités de façon coordonnée entre les divers organismes concernés par la fourniture des services de transport.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Alors que les aéroports s'agrandissent et se développent pour répondre à la demande croissante de transport aérien, il est essentiel que les moyens d'accès soient adaptés à cette augmentation de la demande. Les aéroports devraient être reliés de façon efficace et conviviale aux marchés qu'ils desservent. Ces moyens peuvent inclure les transports publics routiers, ferroviaires et autres, ainsi que les moyens de transport privés, comprenant les véhicules privés, les voitures de location, les taxis, les navettes et les véhicules commerciaux. Les besoins des employés diffèrent et il convient de ne pas négliger les déplacements sans véhicule ainsi que le covoiturage. Il faudrait concilier les besoins de tous les usagers de l'aéroport, en ayant à l'esprit les caractéristiques de la circulation, les ressources et les priorités locales.

3.26.1a Les informations sur les transports publics, notamment leurs tarifs et horaires, devraient être aisément accessibles aux passagers au départ et à l'arrivée. Des dispositions devraient être prises afin de permettre aux passagers d'acheter leurs billets avant d'emprunter un transport payant, cela pour accélérer le service.

Le transport à l'intérieur des aéroports est aussi important que le transport à destination et en provenance des aéroports. Lorsque la distance entre les aérogares, les parcs de stationnement, les comptoirs de location de voitures et les services de transports publics le justifie, des correspondances entre ces divers points devraient être envisagées, notamment par l'installation de trottoirs roulants. En raison de la nécessité d'assurer des liaisons régulières et fréquentes entre les aérogares d'un aéroport et du fait que les passagers en correspondance internationale ne possèdent souvent pas de monnaie locale, il serait préférable que les voyageurs ne supportent pas directement le coût de ce transport.

3.26.1b Une consultation entre l'exploitant de l'aéroport et tous les organismes et exploitants impliqués dans l'accès de surface à l'aéroport – notamment les transporteurs locaux, les municipalités et les services chargés de la délivrance des permis – devrait s'établir aussitôt que possible afin de mieux coordonner la planification de l'accès à l'aéroport et l'information aux passagers.

3.27 Comptoirs d'enregistrement hors aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

ACI adhère à la Pratique recommandée 6.20 de l'OACI, selon laquelle les pouvoirs publics devraient étudier la possibilité d'autoriser la mise en place de comptoirs d'enregistrement hors aéroport, compte tenu des mesures de sûreté et des contrôles frontaliers indispensables. ACI estime en outre que les autorités gouvernementales, les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports et les autres organismes concernés devraient étudier activement la conception de tels comptoirs, en tenant compte du transport des bagages à destination et en provenance de l'aéroport. Les emplacements les plus appropriés pour l'implantation de ces comptoirs sont les gares ferroviaires, les hôtels et les terminaux des compagnies aériennes situés en ville.

3.28

Consultations sur de nouvelles procédures entre les services intéressés

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.28.1 Les autorités gouvernementales devraient consulter dès que possible les exploitants d'aéroports, les services de contrôle et les groupes représentant les usagers des aéroports chaque fois que les nouvelles formalités qu'elles exigent nécessitent des modifications des installations, y compris des changements dans l'aménagement intérieur des installations existantes.

3.29

Comités de facilitation nationaux et aéroportuaires

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.29.1 Les autorités gouvernementales devraient instituer un comité national de facilitation du transport aérien conformément à la norme 8.19 de l'Annexe 9.

L'appendice 12 de l'Annexe 9 énonce des lignes directrices sur l'institution et le fonctionnement de ces comités. Les exploitants d'aéroports devraient avoir le rôle décisif de la convocation et de la conduite des réunions des comités de facilitation aéroportuaires.

3.30

Envois par coursiers internationaux

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.30.1 Les envois par coursiers internationaux ne devraient pas perturber l'acheminement normal des bagages dans les aéroports.

3.30.1a Les envois par coursiers internationaux devraient, dans la mesure du possible, être traités séparément des bagages des passagers, dans des installations spécialement conçues à cet effet.

3.30.1b ACI pense également que lorsque de telles installations n'existent pas et que ces envois sont acheminés par les aérogares de passagers, ils devraient si possible être traités dans un emplacement réservé à cet effet.

Toutefois, si un tel emplacement ne peut être fourni et s'il en résulte de l'encombrement, il faudra peut-être limiter la dimension ou le poids des envois des coursiers internationaux traités à l'intérieur des aérogares de passagers. Les envois dépassant les limites fixées pourraient être dirigés vers une aérogare de fret.

Dans les aéroports où l'acheminement et le congé des envois des coursiers internationaux à l'intérieur des aérogares de passagers posent des problèmes, leurs exploitants, les compagnies aériennes et les autres services concernés devraient examiner ensemble le moyen de résoudre ces problèmes.

Facilitation du fret

3.31

Services gouvernementaux d'inspection du fret

POLITIQUE DE L'ACI

3.31.1 Il faut mettre à disposition des services gouvernementaux d'inspection du fret adéquats pour faciliter le dédouanement rapide des marchandises expédiées.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Le fret aérien international central est actuellement traité 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et beaucoup d'expéditions sont de plus en plus sensibles au facteur temps. La notion "à temps" a engendré la nécessité d'une chaîne de transport rapide, rentable et continue. De plus, l'augmentation rapide des expéditions de denrées périssables exige que les procédures soient rationalisées, non seulement pour ce qui est de leur traitement matériel, mais aussi pour leur inspection et leur dédouanement en temps voulu. Les gouvernements devraient tendre à améliorer la vitesse d'acheminement du fret aérien en mettant à disposition les services gouvernementaux d'inspection du fret chaque fois que cela s'avère nécessaire.

Selon ACI, il convient que les exigences des services gouvernementaux d'inspection compétents aux points d'origine et de destination d'une expédition soient compatibles. Des procédures relatives au mouvement du fret aérien et au transport intermodal (air, mer, rail et route), doivent être mises au point au niveau international pour permettre la normalisation de la documentation et des méthodes de traitement. Dans la formulation de ces nouvelles procédures, il conviendrait de tenir compte de l'avantage qu'il y aurait à remplacer le moment venu les processus existants par des moyens informatisés, sans papier.

Les gouvernements devraient également encourager la création de réseaux internationaux de communications permettant la transmission de données entre les services gouvernementaux à l'intérieur d'un pays et de pays à pays. Lorsqu'il n'est pas possible d'accroître la capacité d'un aéroport, l'exploitant de l'aéroport peut avoir recours à des installations hors aéroport pour la prise en charge des marchandises, leur entreposage, distribution, groupement, dégroupement, réception et dédouanage. Dans ce cas, la coopération des services de contrôle est recherchée pour faciliter la mise en place d'installations de congé et d'entreposage hors aéroport des marchandises sous douane.

3.32

Durée maximale de dédouanement des marchandises

POLITIQUE DE L'ACI

3.32.1 La durée maximale de dédouanement des différentes catégories de fret doit être établie par les services douaniers, en consultation avec les aéroports et les lignes aériennes, et doit respecter les normes de rendement recommandées dans l'Annexe 9 ou les dépasser.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

ACI est favorable à la Pratique recommandée 4.29 de l'Annexe 9 de l'OACI, prescrivant un temps maximum de dédouanement de trois heures pour le fret général n'exigeant pas d'examen, suivant la présentation de la documentation prescrite ou d'un équivalent électronique légalement acceptable. Conformément aux normes 4.25 à 4.27 de l'Annexe 9 de l'OACI, les expéditions telles que les marchandises périssables, les animaux vivants, les effets personnels et les marchandises de faible valeur, devraient être dédouanées rapidement à l'arrivée. Comme le stipule la Pratique recommandée 4.28 de l'Annexe 9 de l'OACI, les marchandises importées par des importateurs autorisés ayant démontré leur conformité aux règlements douaniers et qui fournissent des informations à l'avance devraient être libérées immédiatement à leur arrivée.

ACI recommande que l'examen du fret par les Douanes soit toujours effectué selon les critères d'estimation du risque.

3.33

Élimination du manifeste de marchandises et de la lettre de transport aérien et utilisation de l'échange électronique de données (EDI)

POLITIQUE DE L'ACI

3.33.1 Les autorités gouvernementales devraient réduire ou supprimer la nécessité de recourir aux manifestes ou aux lettres de transport aérien sur support papier et devraient utiliser l'EDI et les nouvelles technologies afin de faciliter le traitement et le dédouanement des marchandises pour que le fret soit traité le plus rapidement possible.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les manifestes de marchandises sont inutiles dans la mesure où les mêmes informations peuvent facilement être extraites des lettres de transport aérien, qu'elles soient sur support papier ou électronique. Le recours à l'échange électronique de données (EDI) pour la présentation des informations contenues dans les lettres de transport présente des avantages certains des points de vue du coût et de la facilitation pour toutes les parties impliquées dans le traitement du fret. Un avantage supplémentaire est que les informations sur la description des marchandises peuvent être obtenues par les douanes avant l'arrivée de l'aéronef. Il convient d'utiliser les normes existantes dans le transport aérien relatives aux messages EDI, fondées sur les normes UN/EDIFACT (voir la norme 4.15 de l'Annexe 9 de l'OACI).

Que les informations apparaissent sur le manifeste de marchandises ou sur la lettre de transport aérien, il est essentiel que la description des marchandises se limite aux 15 caractères réservés à cet effet. L'utilisation de plus d'une ligne d'informations par expédition va à l'encontre de l'objectif de la facilitation.

ACI soutient le Protocole de Montréal n° 4, entré en vigueur en 1998 et qui constitue une base juridique pour la transmission électronique des lettres de transport aérien. Il serait vraiment utile que le nombre d'États signataires augmente.

3.34

Congé des expéditions partielles dûment documentées

POLITIQUE DE L'ACI

3.34.1 Les expéditions partielles de marchandises devraient être libérées lorsque tous les documents requis ont été présentés.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

ACI soutient la Pratique recommandée 4.30 de l'OACI, selon laquelle les expéditions partielles devraient être libérées lorsque tous les documents requis ont été présentés. Cela devrait mettre fin à l'habitude qu'avaient certains services douaniers de détenir les expéditions partielles sous douane jusqu'à ce que toutes les parties manquantes de l'expédition soient arrivées, même si l'expédition partielle était accompagnée des documents prescrits.

3.35

Levée de la responsabilité des exploitants d'installations et services de fret

POLITIQUE DE L'ACI

3.35.1 Les gouvernements devraient dégager tant les compagnies aériennes que les exploitants d'aéroports ou les exploitants d'entrepôts de toute responsabilité relative aux droits de douane, taxes et autres redevances au moment où les marchandises sont en possession d'une tierce partie, avec l'approbation des autorités.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

ACI est d'avis que cette responsabilité devrait être levée, que la tierce partie ait ou non déposé une caution ou une garantie auprès des autorités douanières.

3.36

Entrepôts dans les aéroports de fret (notamment pour le fret spécial)

POLITIQUE DE L'ACI

3.36.1 Les aéroports de fret devraient être conçus de manière à faciliter un traitement et un entreposage des marchandises sûr, efficace et sécuritaire, y compris le dédouanement du fret par les autorités douanières.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

3.36.1a Toutes les marchandises entreposées dans les aéroports de fret devraient en tout temps être protégées contre l'accès de personnes non autorisées, au moyen d'un système de surveillance vidéo et de portes activées par cartes d'accès.

3.36.1b Les aéroports devraient dans la mesure du possible être dotés de locaux appropriés pour l'entreposage du fret spécial, tel que les marchandises précieuses, les denrées périssables, les animaux vivants, les dépouilles mortelles et les marchandises dangereuses, notamment les matières radioactives.

3.37

Durée de traitement du fret et autres indicateurs de rendement et de la qualité du service

POLITIQUE DE L'ACI

3.37.1 Les aéroports devraient contrôler l'efficacité des opérations de fret sur leurs aires de trafic.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les aéroports souhaitent vivement que le traitement du fret aérien et les temps morts durant son acheminement soient abrégés le plus possible. Afin de contrôler l'efficacité d'un aéroport en la matière et de déterminer les améliorations à apporter, des contrôles impromptus ou des enquêtes périodiques devraient être effectués en enregistrant : l'heure à laquelle l'avion s'immobilise à l'arrivée ; celle à laquelle le contrôle de l'expédition est achevé (c'est-à-dire l'heure à laquelle les marchandises et les documents sont à la disposition du destinataire ou de son agent) ; l'heure du début des formalités de congé (demande déposée auprès des douanes et des autres services de contrôle) ; l'heure de la mainlevée par les douanes ; l'heure de réception des marchandises.

ACI recommande une plus large utilisation d'INTACT ULD pour réduire la durée de traitement, éviter les dommages, supprimer l'incidence de marchandises manquantes et contribuer à améliorer la capacité des aéroports.

Les aéroports devraient jouer un rôle prépondérant dans l'évaluation et le contrôle de l'efficacité de leurs installations et services de fret. La méthode à suivre pour évaluer l'efficacité et la qualité du service n'est ni bien définie ni mise au point et il n'existe dans ce domaine aucune norme d'acceptation générale. Les critères suivants devraient être appliqués pour évaluer l'efficacité et l'économie du traitement du fret : rapidité du traitement (durée moyenne d'immobilisation), utilisation maximale des locaux (mesurée en tonnes de fret acheminées par an par mètre carré d'espace d'entrepôt) et économie de main-d'œuvre (mesurée en tonnes de fret traitées par employé par an). Les normes applicables à chacun de ces critères varieront selon le mode d'exploitation et les caractéristiques du fret traité. Il est également nécessaire de mener des recherches visant à l'élaboration de systèmes informatiques de contrôle de l'état des marchandises.

3.38

Planification des installations de fret

POLITIQUE DE L'ACI

3.38.1 Les aéroports devraient s'assurer que les plans d'aménagement de leurs installations répondent adéquatement aux besoins à venir du fret aérien.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les exploitants d'aéroports devraient examiner les demandes d'installations reçues et à venir ainsi que l'espace dont ils disposent avant de décider comment répondre aux demandes des exploitants de fret dans le cadre de la planification de leurs installations, en tenant éventuellement compte des opérations de fret avec les nouveaux très gros porteurs.

Les exploitants d'aéroports pourront voir un avantage à mettre en place des installations et services à l'usage conjoint de plusieurs compagnies aériennes ou d'une seule entreprise d'assistance au sol, du fait de la réduction de l'espace disponible dans de nombreux aéroports pour la construction d'installations à usage exclusif. Les installations à usage commun permettent une meilleure utilisation des bâtiments et des aires de trafic et de manutention et justifient peut-être mieux, sur le plan économique, la construction de systèmes de traitement modernes, etc. Toutefois, les principes de concurrence existants doivent être respectés.

3.39

Acheminement de la poste

POLITIQUE DE L'ACI

3.39.1 Les aéroports devraient faciliter, lorsque c'est justifié et dans la mesure du possible, le traitement et l'entreposage des envois postaux pour qu'ils s'effectuent de façon sûre, efficace et sécuritaire.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

ACI recommande aux exploitants d'aéroports de faire preuve de compréhension à l'égard des besoins des autorités postales, d'autres expéditeurs de courrier et des compagnies aériennes en matière d'espaces et de systèmes d'entreposage et d'accorder les autorisations nécessaires à l'accès aux aires de trafic pour le traitement de la poste.

4

Automatisation dans les aéroports et commerce électronique

(cf. Annexe 9 de l'OACI, 12ème édition (2005) – Facilitation)

4.1 Généralités

POLITIQUE DE L'ACI

4.1.1 Le rôle de l'exploitant d'aéroport devrait être de promouvoir et de mettre au point des solutions et des systèmes normalisés partagés. Il est vivement conseillé de confier la gestion centralisée de ces systèmes à l'exploitant de l'aéroport, dans toute la mesure du possible.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

L'automatisation par l'application de technologies de l'information et des communications (TIC) joue un rôle primordial dans l'exploitation des aéroports et la facilitation du trafic, du traitement des passagers et de la sûreté. Le rôle de l'exploitant d'aéroport est de coordonner la mise au point de systèmes automatisés. Dans certains cas, les exploitants d'aéroports sont également impliqués dans la fourniture et l'exploitation de ces systèmes, ou en sont responsables.

4.1.1a L'exploitant de l'aéroport devrait également faire en sorte que les infrastructures de communication nécessaires soient mises en œuvre, que tous les systèmes nécessaires puissent être installés et utilisés et toutes les procédures appliquées. Il est vital que l'échange d'informations entre tous les usagers d'un aéroport soit coordonné et convenu, en tenant compte des solutions technologiques et des normes les mieux adaptées à chaque situation particulière, et conformément aux normes internationales.

4.2

Infrastructure de l'information et des communications dans les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

4.2.1 Le partage ou l'utilisation commune de l'information et de systèmes de communication peut contribuer à l'utilisation optimale de la capacité aéroportuaire et à l'amélioration de la qualité du service aux passagers par les aéroports et les compagnies aériennes.

4.2.2 Toutes les activités et exigences de traitement de données et de communications dans un aéroport qui affectent la gestion et l'exploitation de l'aéroport devraient être coordonnées et/ou approuvées par l'exploitant de l'aéroport.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

4.2.1a ACI préconise de confier la gestion centralisée de cette infrastructure TIC à l'exploitant de l'aéroport.

Les fournisseurs des principales installations aéroportuaires procurent des services dont bénéficient tous les locataires, tels que l'électricité, le chauffage et la climatisation. Du fait des progrès technologiques, des facteurs de coût et de la nature dynamique des locataires d'aéroports, il devient de plus en plus avantageux et réalisable pour l'exploitant de l'aéroport d'équiper les installations en systèmes de communication d'informations et de données. Cette approche permet aux usagers actuels et futurs d'utiliser les systèmes informatiques et de communiquer avec des ordinateurs et des bases de données locaux et/ou distants de manière coordonnée, sans avoir à réinvestir dans de nouvelles infrastructures en cas de changement de locataire ou de modification des installations aéroportuaires. De tels systèmes devraient être conformes aux normes et recommandations internationales.

4.2.2a La mise au point et l'installation de systèmes de communication de données d'usage commun dans un aéroport devraient être le fruit d'une coordination rigoureuse entre toutes les parties impliquées (usagers, fournisseurs, exploitants) afin de parvenir à la solution technique et fonctionnelle offrant le meilleur rapport coût-efficacité à l'ensemble des usagers et des clients de l'aéroport.

4.2.2b Les exploitants d'aéroports devraient établir des normes et mettre en place une infrastructure générale multifonction, afin d'éviter des activités et des informations hétérogènes et incompatibles. Ces systèmes devraient comprendre, sans toutefois s'y limiter, des réseaux locaux (LAN), des réseaux étendus (WAN), des technologies sans fils, des technologies par fréquences radio et des technologies cellulaires.

4.2.2c Dans les installations équipées de systèmes TIC d'usage commun, il est nécessaire d'appliquer des procédures de sécurité et une planification opérationnelle d'urgence adéquates en matière de technologies de l'information.

Les contextes opérationnels des aéroports et des compagnies aériennes sont par nature très sensibles aux problèmes qui affectent leur efficacité de fonctionnement. De plus, dans la mesure où plusieurs partenaires différents vont utiliser les infrastructures TIC, souvent simultanément, il est nécessaire d'accorder une attention particulière à la sécurité informatique – tant physique que logique – ainsi qu'à la disponibilité fonctionnelle globale des technologies TIC.

4.2.2d Les accords de niveau de service TIC devraient comprendre des aspects relatifs à la sécurité normalisés et convenus ainsi que l'application d'un plan d'urgence prenant en compte les niveaux opérationnels des compagnies aériennes et des exploitants d'aéroports dans différentes situations d'urgence.

4.3 Systèmes et procédures d'usage commun

POLITIQUE DE L'ACI

4.3.1 Pour garantir une utilisation optimale et économique des infrastructures physiques d'un aéroport, l'exploitant de l'aéroport devrait favoriser et accorder la priorité à l'utilisation de systèmes d'usage commun.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

4.3.1a L'exploitant de l'aéroport devrait décourager l'utilisation de systèmes dédiés lorsque des avantages clairement définis peuvent être tirés de l'application d'économies d'échelle pour le fournisseur et les usagers des installations, ce qui devrait permettre d'éviter des investissements en capital inutiles et coûteux dans les infrastructures aéroportuaires et TIC.

Les systèmes d'usage commun apportent divers avantages à l'aéroport comme à la compagnie aérienne, notamment des opérations normalisées et rentables et l'optimisation des infrastructures aéroportuaires. Ces aspects entraînent des économies d'échelle pour le fournisseur et l'utilisateur des installations, ce qui permet d'éviter des investissements en capital inutiles et coûteux dans les infrastructures aéroportuaires. Des économies d'échelle peuvent être réalisées en appliquant une approche "un pour plusieurs" plutôt qu'une approche "un pour un", dans la mesure où il est plus rentable de répartir l'investissement initial et les coûts récurrents entre les différents usagers des systèmes TIC plutôt que d'investir et de conserver plusieurs solutions TIC.

4.3.1b L'exploitant de l'aéroport devrait jouer un rôle prépondérant dans la promotion de ces systèmes auprès des compagnies aériennes.

Étant donné les différentes options – tant techniques que contractuelles – de mise en service de ces systèmes, il est important que l'exploitant de l'aéroport et l'ensemble des compagnies aériennes usagers travaillent en partenariat afin de définir les options les plus adaptées au contexte aéroportuaire particulier, conformément aux normes de l'IATA et de l'OACI.

Dans toute aéroport, des équipements dédiés pour les systèmes de contrôle des départs peuvent conduire au gaspillage de ressources déjà peu nombreuses et déconcerter les passagers. Dans de tels cas, l'installation d'un équipement d'usage commun pour toute l'aéroport présenterait incontestablement des avantages.

4.3.1c Des systèmes de contrôle des départs locaux automatisés devraient dans la mesure du possible être utilisés afin de garantir un enregistrement fiable et vérifiable de l'enregistrement et de l'embarquement des passagers.

4.3.1d L'exploitant de l'aéroport devrait encourager l'utilisation de ces systèmes pour chaque compagnie aérienne et mettre un système interne à la disposition des compagnies qui n'ont pas accès aux systèmes de ce type, notamment lorsque des équipements terminaux d'usage commun (CUTE) sont utilisés.

La Pratique recommandée sur les Systèmes de traitement des passagers d'usage commun (CUPPS) (ACI PR 500A07), élaborée dans le prolongement de la Pratique recommandée 1797 sur les CUTE de l'IATA, avec l'appui d'ACI, de l'ATA et de l'IATA, fournira aux aéroports les avantages inhérents aux six principes fondamentaux qu'elle énonce.

- 1. Les applications devraient fonctionner sur n'importe quelle plateforme*
- 2. La CUPPS vise plutôt à faciliter les processus opérationnels qu'à les rendre obligatoires*
- 3. La plateforme CUPPS sera dotée de fonctionnalités minimales et définies*
- 4. Rentabilité*
- 5. Serviabilité*
- 6. Prévisibilité*

(Plus d'informations à ce sujet sont disponibles sur les sites www.cupps.aero et www.aci.aero)

4.4

Infrastructures sans fils d'usage commun

POLITIQUE DE L'ACI

4.4.1 Les exploitants d'aéroports sont préoccupés face à la prolifération de réseaux locaux sans fils (WLAN) indépendants les uns des autres dans les installations aéroportuaires.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Si l'on veut éviter d'éventuelles lacunes des systèmes de sûreté et de contrôle, des investissements en double et des perturbations et des interférences, il est essentiel de mettre en œuvre une approche "d'usage commun".

4.4.1a Les exploitants d'aéroports devraient coordonner et gérer l'élaboration et l'implantation d'une infrastructure intégrée de service WLAN (réseaux locaux sans fils).

Les compagnies opérant dans les aéroports réclament de plus en plus l'installation de points d'accès WLAN (encore appelé "Wi-Fi") pour optimiser leurs activités. En même temps, les compagnies aériennes réclament de plus en plus des applications sans fils sol-air et porte d'embarquement-poste de pilotage. En outre, les opérateurs de téléphonie mobile et les fournisseurs de services Internet sans fils (WISP – de l'anglais Wireless Internet Service Providers) réclament l'installation de points d'accès WLAN dans les aéroports. Les services WLAN offrent de nombreuses nouvelles applications courantes et sans doute prometteuses pour les passagers et le personnel aéroportuaire. L'implantation d'infrastructures WLAN permet à différents fournisseurs de services d'offrir ce service aux usagers éventuels.

Toutefois, les exploitants d'aéroports sont préoccupés par la prolifération de réseaux locaux sans fils (WLAN) indépendants les uns des autres dans les installations aéroportuaires. Il y a un risque de lacunes dans les systèmes de sûreté et de contrôle, de perturbations opérationnelles et d'interférences radio éventuelles, ainsi qu'un risque de dédoublement des investissements. Par conséquent, la communauté aéroportuaire devrait adopter une politique "d'usage commun" qui permette au fournisseur de services ou au locataire de proposer des services dans le cadre de l'infrastructure WLAN de l'aéroport.

4.4.1b En raison des exigences opérationnelles et de sûreté liées aux réseaux locaux sans fils (WLAN), l'exploitant de l'aéroport devrait entreprendre la gestion professionnelle (lui-même ou par l'intermédiaire d'une tierce partie) de cet environnement ou infrastructure sans fils qui en bout de chaîne dessert aussi bien les locataires que le public.

4.4.1c Il faudrait implanter des infrastructures "neutres" pour développer les services WLAN, avec des règles claires concernant la prestation des services et leur installation. Il faudrait réussir à mettre en place concrètement un environnement de prestataires/fournisseurs multiservices par le truchement d'un portail commun accessible au public.

Les aéroports, les compagnies aériennes et autres locataires utilisent de plus en plus les WLAN afin de répondre aux exigences opérationnelles essentielles des services comme l'appariement des bagages et l'enregistrement mobile. Il est important de donner un accès prioritaire à ces fonctions essentielles par rapport à des services moins essentiels comme l'accès Internet public. Par conséquent, la conception, l'implantation et la gestion de réseaux locaux sans fils doivent se faire en tenant compte de multiples aspects en termes de rendement et de sûreté.

4.4.1d L'exploitant de l'aéroport, qui est l'ultime responsable de la cohérence des différents services, doit coordonner et gérer professionnellement l'environnement sans fils. Il peut le faire soit en utilisant une seule infrastructure ou plusieurs infrastructures différentes combinées dont l'installation technique est évaluée et coordonnée par l'aéroport.

4.4.1e Il convient que les exploitants d'aéroports évaluent constamment les techniques et technologies concurrentes de manière à maintenir des coûts peu élevés et à améliorer la capacité en fonction de la demande, dans l'intérêt de tous les locataires, concessionnaires et autres parties.

4.5 Automatisation du fret

POLITIQUE DE L'ACI

4.5.1 L'automatisation joue un rôle essentiel dans le traitement du fret international.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

4.5.1a Le rôle de l'exploitant d'aéroport devrait consister à promouvoir et à mettre au point des solutions communes et normalisées.

En raison de la prolifération de systèmes informatisés d'acheminement du fret dans les aéroports, ces derniers devraient se fixer pour objectif d'utiliser des systèmes communs et normalisés. Il est cependant admis que cela ne sera peut-être pas réalisable dans un proche avenir. ACI est également favorable, là où cela est possible, à l'élaboration de systèmes portuaires intégrés communs à tous les modes de transport dans un aéroport, notamment maritime, ferroviaire et routier.

La normalisation lors de la mise au point de nouveaux systèmes est une nécessité reconnue. Par exemple, les normes RFID pour l'information sur le fret doivent être définies à trois niveaux – fret unitaire groupé, lettre de transport aérien émise par l'expéditeur et lettre de transport aérien émise par le transitaire – afin de faciliter l'automatisation de la circulation du fret. Il est également nécessaire de déterminer les exigences en matière d'interface entre les systèmes actuels et les systèmes prévus, afin de faciliter la circulation des informations et du trafic entre un système portuaire, ses usagers locaux, les autorités de dédouanement le cas échéant et, en dernier lieu, les systèmes des autres installations portuaires. Le rôle de l'exploitant d'aéroport à cet égard devrait consister à coordonner la mise au point des systèmes, même s'il ne fournit pas lui-même le système de traitement du fret.

Appliqué avec succès, un tel système permet aux ports ainsi qu'aux autres parties intéressées d'utiliser plus efficacement leur matériel, grâce à l'accélération de l'acheminement du fret international, ce qui augmente la compétitivité du fret aérien par rapport aux autres modes et retarde la nécessité d'opter pour d'autres solutions nécessitant des capitaux importants.

4.6

Écrans d'affichage d'informations sur les vols (FIDS)

POLITIQUE DE L'ACI

4.6.1 Les écrans d'affichage d'informations sur les vols devraient être soigneusement adaptés à l'environnement aéroportuaire et être aussi simples et clairs que possible.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

4.6.1a ACI préconise la gestion centralisée de ces systèmes par l'exploitant de l'aéroport.

ACI est en principe favorable à la normalisation, mais estime que la forme, le niveau de détail et l'emplacement des écrans d'affichage dépendent dans une large mesure de la conception architecturale de l'aérogare ainsi que de la centralisation (ou décentralisation) de certaines opérations.

4.6.1b Il importe de normaliser la présentation, c'est-à-dire l'ordre des divers éléments d'information, d'adopter et d'utiliser des abréviations, désignations et indications normalisées. Les systèmes devraient être aussi simples, clairs et précis que possible. S'il existe un système informatique central, les compagnies aériennes ne devraient pas mettre en place leur propre système sans l'accord de l'exploitant d'aéroport.

4.6.1c Toutes les parties impliquées dans l'exploitation des vols, notamment les compagnies aériennes et les services de contrôle de la circulation aérienne, devraient fournir en temps voulu les informations pertinentes sur les vols, rapidement actualisées, y compris les changements de dernière minute, au service responsable du fonctionnement du système d'affichage d'information sur les vols. Ce service devrait être chargé d'établir la liste des données nécessaires au bon fonctionnement du système et des moyens à utiliser pour les transmettre.

4.6.1d Les numéros de vol affichés devraient être précédés des indicatifs des compagnies aériennes figurant dans leurs horaires, sur les billets des passagers et les cartes d'embarquement. Dans les aérogares utilisées par une seule compagnie, l'indicatif de celle-ci peut être omis. Quand la langue nationale ne s'écrit pas en alphabet romain, des mesures devraient être prises pour que les informations affichées soient répétées en caractères et/ou chiffres utilisés dans cette langue. Il est recommandé que les informations sur les vols soient affichées en anglais et dans la langue nationale.

4.6.1e Il convient d'éviter autant que possible les messages clignotants et les couleurs. Les premiers ne devraient être utilisés que dans la colonne "remarques" pour donner des instructions aux passagers. Le défilement des indications (de haut en bas ou latéralement) devrait être effectué de telle sorte que le passager remarque que de nouvelles informations sont disponibles. L'utilisation de plusieurs couleurs devrait logiquement être destinée à faire mieux ressortir d'importantes instructions aux passagers (par exemple porte d'embarquement ou heure). Il est recommandé de ne pas utiliser plus de 4 ou 5 couleurs.

4.7

Écrans d'affichage d'informations sur les vols (FIDS) – affichage des informations sur les vols à codes partagés

POLITIQUE DE L'ACI

4.7.1 ACI recommande, pour des raisons de clarté, l'uniformisation de l'affichage des informations sur les vols à codes partagés.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

4.7.1a Les systèmes FIDS des aéroports utilisent diverses méthodes pour l'affichage des vols à codes partagés. Chaque fois que cela est possible, ACI recommande d'afficher les numéros de vols à codes partagés successivement, sur une seule ligne d'un même écran, ou au maximum sur deux lignes.

Les numéros de vol peuvent être affichés en alternance, ou défiler horizontalement ou verticalement, chaque numéro devant être affiché suffisamment longtemps pour que tous les passagers puissent le lire clairement. Étant donné que le "cycle de renouvellement" ne doit pas être excessif, il est recommandé de ne pas afficher plus de deux ou trois numéros de vols par ligne. Une autre méthode qui pourrait s'avérer utile consiste à réserver un moniteur pour le seul affichage des vols en codes partagés, l'écran principal d'affichage renvoyant à ce moniteur.

4.8

Documents de voyage lisibles à la machine (DVLM)

POLITIQUE DE L'ACI

4.8.1 ACI soutient la délivrance dans le monde entier de DVLM, conformément aux normes de l'OACI/ISO, comme l'OACI le recommande dans son Annexe 9.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Afin d'automatiser et d'accélérer les formalités de congé des passagers avec une sûreté accrue, un groupe de l'OACI (au sein duquel ACI est représenté) a adopté et continue d'améliorer des normes mondiales sur les passeports, visas, documents de voyage officiels et certificats de membres d'équipage lisibles à la machine, y compris l'identification biométrique.

De plus, ACI recommande vivement l'installation d'appareils de lecture de documents automatisés reliés à des systèmes de contrôle douanier dans les aéroports internationaux, afin d'améliorer la sûreté et de donner aux contrôles automatisés l'efficacité souhaitée. Même les États qui ne délivrent pas de DVLM peuvent tirer parti de l'installation de contrôles automatiques à l'arrivée pour inspecter les DVLM de passagers étrangers.

4.9

Informations préalables sur les passagers (API)

POLITIQUE DE L'ACI

4.9.1 ACI est favorable à la collecte des informations sur les passagers à l'avance.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

ACI est favorable à la collecte, avant le départ des passagers, de données API normalisées à l'échelle internationale (conformément aux directives de l'Organisation mondiale des douanes et de l'IATA, modifiées par l'OACI) en vue de les transmettre aux autorités gouvernementales dont relève l'aéroport de destination pour accélérer le congé des passagers par les services de douane et de contrôle des personnes.

4.9.1a Il convient d'encourager l'utilisation de dispositifs de lecture pour extraire les informations figurant dans les documents de voyage lisibles à la machine. La lecture de ces données ne devrait pas prolonger les formalités et la durée de l'acheminement des passagers, ni créer d'encombrement à l'aéroport.

4.10

Utilisation de l'identification par fréquences radio (RFID) dans les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

4.10.1 Les exploitants d'aéroports devraient coordonner et gérer l'élaboration et l'implantation d'infrastructures de détection RFID (de l'anglais "radio frequency identification") et d'infrastructures d'usage commun pour la manutention des bagages et la mesure des positions sur l'aire de trafic.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les exploitants d'aéroports sont préoccupés par l'éventuelle prolifération de matériels et d'infrastructures de détection RFID indépendants et de réseaux connexes (installations RFID) dans les installations aéroportuaires. Afin d'éviter d'éventuelles lacunes en matière de sûreté, des investissements en double et les interférences, il est essentiel qu'ils adoptent une approche d'usage commun.

Les compagnies opérant dans les aéroports réclament de plus en plus l'installation de matériels et d'infrastructures de détection RFID afin d'optimiser leurs activités. Ces systèmes permettent par exemple de détecter la position du matériel de servitude (p. ex., multilatération), ainsi que d'identifier les conteneurs de marchandises et les chargements. Les compagnies aériennes, conjointement avec l'aéroport et les agents de service d'escale, se dirigent de plus en plus vers l'utilisation d'étiquettes de bagages pouvant être lues par RFID pour le traitement des bagages depuis leur enregistrement jusqu'à leur chargement. Les services basés sur l'identification par fréquence radio offrent de nombreuses nouvelles applications courantes et sans doute prometteuses pour tous les intervenants.

Toutefois, les exploitants d'aéroports sont préoccupés par la prolifération d'installations RFID indépendantes dans les installations aéroportuaires et en particulier sur l'aire de trafic. Cette prolifération de matériels de détection dans les aires fréquemment utilisées risque d'entraîner un dédoublement des investissements et une utilisation excessive de l'espace disponible, ainsi que de perturber éventuellement les opérations à cause des interférences de fréquences radio ou de porter atteinte aux règles de sûreté. La communauté aéroportuaire devrait donc adopter une politique "d'utilisation partagée" qui permette à l'intervenant d'offrir des services à partir d'une infrastructure unique fournie par l'aéroport.

4.10.1a En raison des exigences opérationnelles des infrastructures, comme les réseaux et l'équipement utilisés par les dispositifs de détection, la responsabilité de la gestion professionnelle desdites infrastructures doit relever de l'exploitant de l'aéroport. L'aéroport devrait également établir une procédure pour l'approbation et l'enregistrement de toutes les applications RFID.

4.10.1b Les parties intéressées devraient examiner la question de savoir si c'est l'aéroport qui devrait se charger d'installer et d'entretenir une infrastructure d'usage commun, en cas de besoin, y compris le matériel de détection ainsi que l'utilisation d'étiquettes RFID normalisées qui interagissent avec les dispositifs de détection. Il convient de définir des règles claires sur la manière d'offrir les services et de les installer.

L'exploitant de l'aéroport, qui est l'ultime responsable de la cohérence des différents services, doit coordonner et, s'il y a lieu, gérer professionnellement l'environnement RFID. Il peut le faire soit en mettant en place une seule infrastructure ou plusieurs infrastructures combinées dont l'installation technique est évaluée et coordonnée par l'aéroport. De plus, il convient que les exploitants d'aéroports évaluent constamment les techniques et technologies concurrentes de manière à maintenir des coûts peu élevés et à améliorer la capacité en fonction de la demande, dans l'intérêt de tous les locataires, concessionnaires et autres parties.

Les aéroports demandent que les intervenants qui souhaitent installer des systèmes RFID consultent et travaillent en coordination avec les services aéroportuaires pertinents concernant les coûts et la conception des systèmes à mettre en place. Les coûts devraient être assumés intégralement par les intervenants ou assumés par le truchement d'un modèle à coûts partagés entre les divers intervenants des projets. Par exemple, les aéroports sont en droit d'imposer une redevance de location aux locataires en échange de l'utilisation des installations et de l'infrastructure aéroportuaires.

4.11 Systèmes d'identification biométrique

POLITIQUE DE L'ACI

4.11.1 ACI est favorable à ce que le système biométrique interopérable mondial et normalisé à l'échelle internationale de l'OACI soit utilisé dans le monde entier pour les documents de voyage lisibles par machine (DVLM) qui utilisent le visage comme caractéristique biométrique d'interopérabilité mondiale pour la confirmation de l'identité figurant sur le DVLM assistée par ordinateur.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

ACI reconnaît les avantages du recours à des moyens biométriques pour confirmer l'identité des passagers aux fins du contrôle à la frontière, de la circulation des passagers dans l'aéroport et du contrôle de l'accès à l'aéroport pour renforcer la sûreté et améliorer l'efficacité et la facilitation. L'identité peut être vérifiée en comparant une caractéristique biométrique de la personne à des données de références codées enregistrées en lieu sûr sur un DVLM, une carte à puce ou dans une banque de données. Ces méthodes, combinées aux APP/API, peuvent permettre de renforcer la sûreté, d'accélérer les formalités de congés, d'abréger la durée de l'attente aux postes de contrôle et d'atténuer l'encombrement dans les aéroports.

Un autre élément caractéristique biométrique secondaire et optionnel – les empreintes digitales ou l'iris – peut être rajouté sur les DVLM. Dans le Document 9303 de l'OACI figurent les spécifications concernant le DVLM normalisé de l'OACI et les caractéristiques biométriques.

La boîte à outils de l'OACI contient des spécifications normalisées très élaborées sur les DVLM, notamment pour la vérification de l'identité, les formats des cartes de crédit, la biométrie et ses applications pour confirmer l'identité des personnes et faciliter les inspections. Ces spécifications peuvent également être très utiles à d'autres fins comme le contrôle de l'accès à l'aéroport, l'utilisation de cartes d'identité pour le personnel de l'aéroport et les membres d'équipage, le traitement des passagers et les systèmes de vérification à partir des listes de surveillance. Les spécifications couvrent également les différents éléments de sûreté, les formats de présentation et d'enregistrement des données et l'implantation normalisée de technologies de stockage des données sur des documents qui favorisent la normalisation et l'interopérabilité mondiale.

4.11.1a ACI encourage l'OACI et les gouvernements à continuer de promouvoir l'utilisation du système biométrique interopérable au niveau mondial de l'OACI pour les DVLM et l'utilisation de formats de données d'interopérabilité mondiale pour les trois caractéristiques biométriques spécifiées dans la norme de l'OACI (visage, empreintes digitales et iris). Il est également important de promouvoir l'installation de systèmes de contrôle des documents par lecture biométrique conformes aux normes de l'OACI comme les systèmes d'authentification par lecture biométrique aux postes de contrôle douanier dans les aéroports pour aider à identifier les titulaires authentiques des DVLM. Il faudra tenir compte des questions de confidentialité des données dans le cadre de la mise en oeuvre des systèmes d'identification biométrique.

4.12 Automatisation de la manutention des bagages

4.12.1 La notion de "plaque d'immatriculation" devrait être normalisée dès que possible par les compagnies aériennes, les aéroports et les agents de manutention.

Le système de "plaque d'immatriculation" pour les bagages consiste en une étiquette de bagage codée (code-barre ou RFID – identification par fréquences radio) comportant un numéro unique pouvant être lu automatiquement et transmis par voie électronique au moyen de messages normalisés entre compagnies aériennes, aéroports et agents de manutention, ce qui leur permet de fournir des services de tri et de manutention des bagages de meilleure qualité. Les opérations de vérification de la concordance passagers/bagages (voir l'Annexe 17 de l'OACI) peuvent également utiliser les mêmes éléments de données.

Ce concept commence à être appliqué par les compagnies aériennes, les aéroports et les agents de manutention ; il a des incidences importantes sur les investissements des aéroports en matière de manutention des bagages. Il est essentiel que les modifications éventuelles de la conception et de la définition de la "plaque d'immatriculation" soient compatibles avec les équipements des aéroports, afin que leurs investissements ne soient pas perdus.

4.12.1a L'amélioration de la qualité et de l'efficacité du traitement des bagages présentera des avantages considérables pour les passagers, les compagnies aériennes et les aéroports. Le système décrit ci-dessus devrait être adopté par le plus grand nombre possible de compagnies aériennes, d'aéroports et d'agents de manutention, dans des délais les plus courts possible.

4.13

Normes d'identification électronique du fret

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

4.13.1 Il est nécessaire d'adopter dès que possible une norme internationale d'identification électronique des expéditions de fret, soit sous forme de codes-barres, soit de fréquences radio, afin de favoriser l'harmonisation et de faciliter l'expédition et le suivi du fret, pour le bénéfice de toutes les parties intervenant dans sa manutention.

4.14

Traitement et échange électronique de données (EDI) entre aéroports et compagnies aériennes

4.14.1 Tous les systèmes utilisant des informations sur les mouvements des aéronefs ainsi que les systèmes de sûreté devraient obtenir les mêmes informations depuis des sources de données communes et vérifiables, en obtenant les mises à jour en temps réel et à mesure des modifications.

Pour tirer le meilleur parti possible des nouvelles techniques, le secteur aérien doit échanger certaines données sur les vols, notamment les horaires et leur actualisation, l'affectation des installations et services aéroportuaires (tels que postes de stationnement, portes d'embarquement, comptoirs d'enregistrement et convoyeurs de bagages), ainsi que les données sur les actualisations en temps réel, des détails relatifs aux avions, les heures réelles, les retards et la charge des aéronefs. La plupart de ces échanges de données s'effectuent actuellement par des moyens techniques dépassés. Pour garantir une répartition optimale des ressources aéroportuaires, respecter toutes les exigences de sûreté dans et autour des installations aéroportuaires, assurer des flux de passagers et un service aux clients adéquats, il est essentiel d'établir un système d'échange d'informations sûr et fiable entre les différents partenaires.

Pour satisfaire aux exigences toujours plus nombreuses en matière d'informations actualisées en temps réel, il est important que les exploitants d'aéroports jouent un rôle déterminant et orientent les efforts afin de garantir un niveau maximal d'intégration entre tous les systèmes d'information et les systèmes opérationnels, tout en garantissant l'intégrité et la fourniture des données dans le cadre de l'aéroport. À cet égard, les bases de données opérationnelles d'aéroport (AODB) offrent une solution puissante et pratique pour la centralisation des informations aéroportuaires et devraient être considérées comme une base de données unique pour toutes les informations sur les mouvements d'aéronefs – planifiées et en temps réel.

Il existe un format normalisé pour ces messages ; il a été établi en se conformant autant que possible aux définitions UN/EDIFACT. D'autres normes sont également mises en œuvre, telles que les techniques XML et d'autres méthodes fondées sur le web.

La Pratique recommandée relative à l'interface d'échange de données d'informations aéronautiques (AIDX – de l'anglais Aviation Information Data Exchange Interface) (PR 501A09 de l'ACI à titre provisoire) décrit les spécifications et les normes d'interface au moyen desquelles les compagnies aériennes, les aéroports et les autres participants peuvent échanger des informations au sein de leurs systèmes ou entre leurs différents systèmes, en utilisant des programmes XML définis. Cela permettra de s'assurer que les informations correctes sur les vols sont transmises en temps opportun et de façon fiable au récepteur de données.

(Plus d'informations à ce sujet sont disponibles sur les sites www.cupps.aero et www.aci.aero)

4.15

Indicatifs des compagnies aériennes

POLITIQUE DE L'ACI

4.15.1 En attendant la conversion totale aux indicatifs à trois lettres, ACI recommande aux aéroports de s'assurer que leurs systèmes d'information sont en mesure d'afficher des indicatifs de compagnies aériennes à deux lettres et à trois lettres.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

4.15.1a S'il est demandé aux aéroports d'afficher des indicatifs numériques/alphabétiques ou alphabétiques/numériques à 2 caractères avant la conversion totale aux indicatifs à trois lettres, et si cela leur occasionne des dépenses supplémentaires, ACI recommande de supprimer soit l'indicatif entier, soit uniquement son élément numérique.

4.16

Billetterie électronique : incidences pour les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

4.16.1 ACI est favorable à ce qu'il ne soit pas exigé des passagers munis de billets électroniques d'être en possession d'autres documents sur support papier (à part leurs papiers d'identité) lors de l'enregistrement.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les billetteries électroniques sont prometteuses d'importantes économies pour les compagnies aériennes, permettant de réduire le coût des billets, d'accélérer les opérations comptables et de facturation, et de réduire les coûts de distribution et de manutention induits par les billets sur support papier. Il est probable que cette méthode de billetterie conduira à la mise au point d'un système avancé qui combinera tous les avantages des réservations effectuées sur Internet, de l'auto-enregistrement et des cartes à puce.

Même avec la billetterie électronique, le papier n'a pas encore complètement disparu du traitement des passagers. La plupart des compagnies aériennes doivent émettre une carte d'embarquement pour l'acheminement des passagers à travers leurs contrôles et ceux des aéroports. En outre, selon les règlements gouvernementaux relatifs aux vols internationaux, une carte d'embarquement ou un billet sur support papier peuvent encore être exigés aux postes de contrôle des personnes en partance. De plus, les conventions internationales relatives à la responsabilité des transporteurs exigent la remise de divers "avis" sur support papier aux passagers.

ACI est favorable à la suppression de ces avis à l'avenir. Par exemple, avant de traverser les postes de contrôle des personnes et d'effectuer des achats hors-taxes, les passagers doivent prouver qu'ils ont une réservation ou qu'ils sont enregistrés pour un vol partant le même jour. Cet accès à certaines données des documents de voyage électroniques permettrait au personnel de contrôle des personnes et des boutiques hors-taxe de vérifier automatiquement si une personne est ou non un passager autorisé.

4.17 Bornes d'auto-enregistrement

POLITIQUE DE L'ACI

4.17.1 ACI recommande la mise au point d'une infrastructure de bornes d'auto-enregistrement "d'usage commun".

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les exploitants d'aéroports sont préoccupés par la prolifération non nécessaire de bornes d'auto-enregistrement dédiées aux compagnies aériennes en raison de l'espace qu'elles occupent. Afin d'utiliser au mieux l'espace disponible et la capacité des bornes, de faciliter leur utilisation par les passagers et de mettre à disposition des compagnies aériennes un environnement intégré de libre-service, il est essentiel d'élaborer et de mettre au point une infrastructure de bornes d'auto-enregistrement "d'usage commun".

4.17.1a Les exploitants d'aéroports devraient promouvoir et recommander l'élaboration et la mise au point de solutions d'enregistrement hors site par les compagnies aériennes pour leurs clients. La mise au point de telles solutions devrait permettre aux exploitants d'aéroports de gagner de l'espace et d'optimiser le traitement des passagers.

Les compagnies aériennes exigent néanmoins de plus en plus l'installation de bornes d'auto-enregistrement dans les aéroports. Ces bornes peuvent permettre de réduire le temps nécessaire pour acheminer les passagers, accroître le choix du passager et aider les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports à absorber le volume croissant de passagers, munis ou non de billets électroniques. Ces bornes d'auto-enregistrement permettent aux aéroports et aux compagnies aériennes d'augmenter leur capacité d'enregistrement sans avoir à financer de nouvelles installations.

Cependant, les exploitants d'aéroports sont préoccupés par la prolifération non nécessaire de ces bornes en raison de l'espace qu'elles occupent, surtout dans les aires d'enregistrement déjà encombrées. C'est pourquoi il est recommandé que la communauté aéroportuaire adopte une politique "d'usage commun" lors de l'installation d'une infrastructure de bornes d'auto-enregistrement, qu'il s'agisse de bornes CUSS (de l'anglais Common Use Self-Serve), d'enregistrement en ligne ou d'autres technologies émergentes.

4.17.1b Lors de la mise en place d'une telle infrastructure, qui permet à tous les partenaires de la communauté aéroportuaire, tels que l'exploitant de l'aéroport, les compagnies aériennes et les concessionnaires, d'offrir leurs services aux passagers, il convient d'éviter certaines combinaisons d'activités à un type de borne ou dans un emplacement.

4.17.1c Les activités destinées à fournir aux passagers des services essentiels et à améliorer les processus liés à la logistique (par exemple, l'enregistrement) dans des espaces communs ne devraient pas être combinées à des activités qui, du point de vue de l'exploitation, ne présentent pas un caractère d'urgence (cartes, informations sur les commerces et générales, billetterie).

4.17.1d ACI recommande que les fournisseurs de bornes CUSS conçoivent et certifient leurs produits conformément aux normes techniques sur les CUSS tenues à jour par l'IATA au nom de l'industrie. Cela permettra à la fois d'assurer l'interopérabilité et un marché compétitif pour l'acquisition des bornes CUSS, en donnant le choix entre plusieurs fournisseurs.

4.18 Systèmes de sûreté

POLITIQUE DE L'ACI

4.18.1 Les aéroports devraient tenir compte scrupuleusement des exigences de sûreté dans la planification de nouvelles installations ou d'améliorations d'installations existantes et dans leur mise en place. Le cas échéant, les aéroports devraient utiliser la technologie pour optimiser l'efficacité des mesures de sûreté.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

4.18.1a Les exploitants d'aéroports devraient jouer un rôle prépondérant dans la mise en œuvre de systèmes de sûreté automatisés, en étroite collaboration avec les organismes chargés de la sûreté des aéroports. La mise en œuvre de systèmes de télévision en circuit fermé (CCTV), de contrôle d'accès, de détection d'incendie et de gestion des installations en particulier doit tenir compte des exigences de sûreté et de toute modification des infrastructures prévue ou effectuée de manière à optimiser la sûreté des aéroports.

De plus, la planification doit tenir compte de l'interactivité et de l'intégration des systèmes de sûreté et des autres systèmes aéroportuaires et de la manière dont les différents systèmes de sûreté se complètent, afin de fournir un niveau maximal de sûreté. À titre d'exemple, la technologie d'inspection/filtrage des bagages peut être complétée par un système CCTV pour obtenir un processus qui couvre les exigences de sûreté, à la fois pour l'inspection/filtrage du contenu et pour le traitement des bagages dans le cadre de l'aéroport. Il faut une étroite coordination entre la technologie de l'information et la sûreté physique. L'intégration de différents systèmes de sûreté donne aux autorités de sûreté un outil puissant de contrôle central de l'environnement aéroportuaire, de repérage des événements, de définition de seuils pour cibler les situations d'urgence (alertes) et d'enregistrement centralisé de tous les événements selon des critères qu'elles auront définis au préalable.

4.18.1b La mise en œuvre de ces systèmes devrait dans la mesure du possible être coordonnée au niveau central et gérée de manière à optimiser les économies d'échelle, assurer la conformité aux exigences et aux politiques aéroportuaires et/ou gouvernementales, et assurer également un niveau de service uniforme.

4.18.1c Même si l'exploitant de l'aéroport n'est pas le fournisseur ou n'est pas impliqué dans la coordination ou l'application des systèmes, son rôle devrait néanmoins tenir compte des besoins complémentaires, tels que les informations sur les vols et l'attribution des ressources ainsi que les infrastructures de communication qui peuvent être nécessaires.

4.19 Sites internet des aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

4.19.1 Les aéroports devraient mettre à profit le pouvoir de l'internet et utiliser les sites Web d'aéroports comme moyens de communication pour communiquer avec les voyageurs.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les sites internet d'aéroports offrent une solution séduisante et pratique pour la diffusion des informations aéroportuaires. L'intérêt naturel pour les informations sur les vols amène un grand nombre d'usagers locaux et internationaux à visiter les sites internet des aéroports.

4.19.1a Les exploitants d'aéroports devraient concevoir le contenu de leur site internet comme une représentation appropriée de l'environnement de l'aéroport, en travaillant en étroite collaboration avec tous leurs partenaires afin de proposer un contenu cohérent, actualisé et compatible avec les attentes en termes d'informations et de commerce, en tenant compte des visiteurs locaux comme internationaux.

4.19.1b S'agissant des systèmes spécifiques aux aéroports, l'exploitant de l'aéroport devrait assumer un rôle déterminant ou la responsabilité directe de la définition, de l'élaboration et de la gestion du site internet de l'aéroport, en appliquant des normes technologiques et en garantissant un niveau de sûreté maximal.

4.20

Domaine principal ".aero"

POLITIQUE DE L'ACI

4.20.1 On encourage les aéroports à s'inscrire et à utiliser le domaine ".aero".

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

4.20.1a Le nom de domaine principal (TLD) ".aero" pour l'industrie (communauté) de l'aviation permet de faire la distinction entre l'aviation et d'autres domaines sur le web. Le processus de mise en œuvre pour les exploitants d'aéroports a été coordonné avec la SITA, qui a été désignée par l'ICANN pour établir et gérer le domaine principal ".aero".

4.21

Commerce électronique (e-commerce)

4.21.1 Les exploitants d'aéroports devraient reconnaître l'importance du commerce électronique ou e-commerce, qui regroupe toutes les formes d'activité commerciale pouvant être facilitées par les technologies électroniques de l'information. Elles comprennent le commerce électronique (e-commerce) et le commerce collectif (c-commerce).

Le commerce électronique est en passe de restructurer l'économie et de modifier la notion même de commerce. Les exploitants d'aéroports devraient reconnaître et encourager le pouvoir de transformation du commerce électronique et accélérer l'adoption de principes de commerce électronique. Le commerce en ligne, ou e-commerce, regroupe toutes les formes d'activité commerciale qui peuvent être facilitées par les technologies électroniques de l'information, notamment la commercialisation, la gestion de la chaîne d'approvisionnement, la recherche, le positionnement des produits et l'aide en ligne aux clients.

Le e-commerce, ou commerce électronique, est un sous-ensemble des affaires en ligne. Il utilise des technologies électroniques permettant de réaliser des transactions commerciales. Le commerce collectif, ou c-commerce, est un autre sous-ensemble des affaires en ligne qui permet d'améliorer la productivité des équipes en utilisant des outils internet de gestion des documents, de flux des travaux et de productivité des projets.

De nombreux aéroports ont des sites internet publics, mais il s'agit la plupart du temps de sites de première génération : ils ne permettent pas de faire du commerce électronique et n'offrent qu'une communication à sens unique de l'aéroport vers le public. En dotant un site internet de capacités de transaction, les recettes générées peuvent être suffisantes pour transformer le site en centre de profit plutôt qu'en centre de coûts. Le site peut également permettre de répondre aux demandes des clients et des actionnaires de l'aéroport. De plus, de nombreux aéroports disposent d'un réseau local intranet, c'est-à-dire un site fermé exclusivement réservé aux employés et utilisé pour améliorer la collaboration interne, notamment la gestion des documents importants et les flux de travaux critiques. Les aéroports utilisent également des réseaux locaux étendus, ou extranets, pour offrir un espace commercial électronique aux partenaires commerciaux de l'aéroport. La synthèse des réseaux internet, intranet et extranet est parfois appelée portail d'entreprise.

Commerce électronique des particuliers (B2C)

Les aéroports n'utilisent pas uniquement le modèle d'e-commerce pour améliorer l'efficacité des transactions, mais aussi pour renforcer et/ou exploiter de nouvelles opportunités commerciales, par exemple la prestation de services de voyage, le change, la vente au détail, le stationnement des véhicules et autres services d'excellence. Les aéroports devraient consacrer des ressources visant à faciliter le développement du commerce électronique, ce qui leur permettra de mieux protéger leurs recettes existantes et de développer de nouvelles sources de profits.

Commerce électronique interentreprises (B2B)

Certains grands aéroports adoptent des modèles B2B. Les aéroports peuvent désormais effectuer des transactions commerciales majeures en ligne afin de rationaliser les processus d'approvisionnement et de vente. Ils peuvent développer leurs propres applications ou capitaliser sur des "centres" de commerce en ligne collectifs qui organisent des processus commerciaux complexes entre de multiples participants internes et externes au sein d'une communauté commerciale ou d'un marché virtuel.

4.21.1a Les propriétaires des processus commerciaux devraient jouer un rôle prépondérant dans l'instauration et la gestion de la stratégie de commerce électronique de l'aéroport et dans la gestion de la technologie. Davantage que les professionnels de l'informatique, ce sont les unités commerciales de l'aéroport qui devraient gérer le contenu du site internet et exercer un contrôle dynamique sur les informations fournies.

4.22

Risques associés au commerce électronique

4.22.1 Les aéroports devraient comprendre les opportunités et les risques associés au commerce électronique.

Il existe deux risques associés au commerce électronique, qui sont liés à l'implication et l'absence d'implication. Les aéroports sont confrontés à de nombreuses questions concernant le commerce électronique, par exemple les coûts, le choix des partenaires, la qualité du contenu, la facilité d'utilisation, la perte de neutralité dans le choix des partenaires/services présentés, la confidentialité, la cannibalisation, les perpétuels changements de contenu des sites internet. Toutefois, les barrières d'accès au commerce électronique (notamment le B2C) restent suffisamment faibles pour que le risque de voir des concurrents autres que les aéroports entamer les recettes de ces derniers soit élevé, à moins que les aéroports n'envisagent des stratégies de commerce électronique agressives.

Il est facile dans le cadre du commerce électronique d'imiter le modèle commercial d'une autre entreprise. Les aéroports doivent être de plus en plus conscients des produits, des services et des données qu'ils possèdent, qui sont uniques et ne peuvent pas être facilement remplacés. Le consommateur en ligne n'est qu'à quelques clics de souris des produits ou des services d'un concurrent. L'aéroport peut ne pas avoir la possibilité de connaître le client, a fortiori de négocier avec. Le consommateur "appartiendra" à quelqu'un d'autre, par exemple, une compagnie aérienne, un portail de voyages ou une autre tierce partie.

La menace de nouveaux venus est grande dans le cadre du commerce électronique. Les barrières d'accès sont minimales et des fournisseurs de solutions habiles peuvent rapidement créer un portail proposant des produits et des services généralement fournis par un exploitant d'aéroports, par exemple dans l'espace B2C, les achats hors taxe, le transport et le logement.

4.23 Ressources du commerce électronique

4.23.1 Les opportunités créées par le commerce électronique devraient être soigneusement évaluées. Les exploitants d'aéroports sont dans une position unique pour agir en tant que "regroupeurs" naturels et fiables pour les voyageurs et les entreprises exerçant leurs activités dans le secteur du transport aérien.

Les exploitants d'aéroports possèdent une marque unique qu'il est difficile pour un concurrent de remplacer. Les aéroports sont des "regroupeurs" naturels de produits et de services, et cette position peut être renforcée pour protéger les opportunités commerciales et en développer de nouvelles. Les aéroports fournissent déjà des possibilités à forte valeur ajoutée pour le voyageur, ils bénéficient d'un positionnement solide, ils fournissent des produits, des services et des informations aux voyageurs et agissent en tant que coordinateurs de systèmes de transport multimodaux. Ces qualités s'appliquent également au système en ligne.

Malgré la diminution de la durée de présence physique des passagers dans les aéroports, le web peut faire remonter la durée de présence virtuelle des voyageurs au moment de l'achat des billets, parfois des mois avant le voyage lui-même. Une présence commerciale en ligne efficace permet aux aéroports d'intercepter les voyageurs plus tôt, au moment où ils préparent leurs projets de voyage. Elle permet également à l'aéroport d'agir en tant que point de contact unique pour le voyageur, ce qui facilite ainsi les modalités de transport, de logement et autres aspects liés au voyage.

Le commerce électronique offre la possibilité d'unir le secteur aérien et de réduire le pouvoir de négociation souvent important des fournisseurs. En créant des centres de commerce en ligne, les membres du secteur aéroportuaire peuvent négocier des arrangements collectivement, dans le meilleur intérêt de chacun d'eux. L'approvisionnement électronique peut améliorer la rentabilité et réduire les coûts d'achat.

Il est également possible de créer un environnement collectif global permettant de stocker, de partager et de gérer des informations essentielles dans l'intérêt de tout le secteur aéroportuaire. Ceci implique la création d'une communauté en ligne pour la publication et l'échange de nouvelles, d'informations et d'événements professionnels. Tout aéroport membre peut librement et facilement fournir des données d'entrée à la communauté. Cette possibilité pourrait évoluer vers une forme de gestion des connaissances pour l'ensemble de l'industrie aéroportuaire.

4.24

Exigences techniques et critères de succès du commerce électronique

POLITIQUE DE L'ACI

4.24.1 La plate-forme de commerce électronique d'un aéroport doit être efficace, satisfaisante et facile à utiliser. Des principes de conception reconnus devraient être suivis.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les aéroports font face à de nouveaux défis dans le contexte d'un marché électronique en pleine croissance, notamment en ce qui concerne la conception de systèmes hautement performants, essentiels à la mission et insensibles aux défaillances. Une fois lancé un site de commerce électronique, il est primordial de le tenir à jour et de le faire "vivre". L'architecture du système doit intégrer les aspects suivants : la plate-forme choisie pour supporter le système doit être disponible, fiable et évolutive. La plate-forme devrait également permettre une mise en place facile, l'interopérabilité et des délais d'exécution courts. Le système frontal, le système dorsal et l'infrastructure du réseau doivent fonctionner ensemble de manière efficace afin de fournir des sites internet hautement performants et fiables pour les clients en ligne.

Le site de commerce électronique d'un aéroport doit être efficace, satisfaisant et facile à utiliser, de sorte que le visiteur ne veuille pas visiter un autre site ou ait envie d'y retourner. Il convient de prendre en compte les quelques principes de conception suivants : créer une interface simple et directe, laisser le contrôle à l'utilisateur et fournir une aide proactive, s'appuyer sur les connaissances préalables de l'utilisateur, rendre les actions prévisibles et réversibles, créer un sentiment de progrès et de réalisation et permettre aux utilisateurs de personnaliser l'interface selon leurs besoins et leurs attentes. Si le site internet permet d'effectuer des transactions en ligne, il doit aussi être doté de fonctions de paiement sécurisé.

Un niveau minimal de compétence interne est nécessaire pour gérer les activités de commerce électronique. Si la création initiale du modèle de commerce électronique (e-commerce) a été sous-traitée, les aéroports devraient s'assurer qu'ils possèdent suffisamment d'informations auprès des consultants externes pour développer leurs propres connaissances, compétences et capacités de jugement.

5

Planification, conception, exploitation et sécurité des aéroports

*(cf. Annexe 14 de l'OACI, Volume I – Conception et exploitation des aéroports, 5ème édition, 2009,
Volume II – Hélistations, 3ème édition, 2009,
Manuel de certification des aéroports, Doc. 9774, 1ère édition, 2001,
Manuel de gestion de la sécurité, Doc. 9859, 2ème édition, 2009
Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondiale/Concept opérationnel d'ATM mondiale,
Doc. 9854)*

5.1 Certification des aéroports

L'amendement 4 de l'Annexe 14 de l'OACI (applicable à partir de novembre 2001) exige que les aéroports internationaux soient certifiés pour des besoins de sécurité. ACI soutient les principes généraux élaborés par l'OACI, bien qu'il estime que les normes (exigences fondamentales) devraient être distinguées des pratiques recommandées et que seules les normes devraient faire partie du processus de certification.

POLITIQUE DE L'ACI

5.1.1 Les pratiques recommandées de l'Annexe 14 (distinctes des normes) pour la conception des aéroports ne devraient PAS être rendues obligatoires pour des besoins de certification.

5.1.2 La réglementation relative à la sécurité devrait être claire, pratique, efficace et similaire partout dans le monde : les mesures de sécurité liées à la conception et à l'exploitation devraient être mises en œuvre lorsqu'elles apportent les meilleurs résultats et qu'elles présentent une cohérence au niveau international. Les règlements ne devraient pas être rédigés de façon trop dirigiste et devraient au contraire laisser aux exploitants d'aérodromes suffisamment de souplesse pour atténuer les risques de différentes manières.

5.1.3 Les aéroports qui ont été certifiés selon des arrangements préexistants ne devraient pas se voir refuser arbitrairement la délivrance de certificats, ni se voir imposer de nouvelles normes à respecter sans recevoir un préavis en bonne et due forme ou bénéficier d'une période de transition, en tenant compte de tout empêchement particulier à l'emplacement de l'aéroport.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

L'OACI a introduit de nouvelles exigences dans l'Annexe 14 en 2001 afin de garantir une certification de sécurité universelle des aéroports. Depuis le 27 novembre 2003, les États ont l'obligation de certifier les aérodromes utilisés pour une exploitation internationale alors qu'il s'agit d'une recommandation pour tous les autres aérodromes ouverts à une utilisation publique (pratique recommandée 1.3.2). Depuis le 24 novembre 2005, tous les aérodromes certifiés doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour leur État. Ces exigences internationales forment la base des réglementations nationales et de leur application. ACI soutient les principes généraux de l'OACI sur la réglementation de sécurité des aéroports et accueille favorablement le programme de l'OACI sur les audits de sécurité des États. Tous les États devraient adopter des règlements relatifs à la certification des aérodromes et aux systèmes de gestion de la sécurité, en se fondant sur le modèle de l'OACI. ACI estime que l'OACI doit continuer de détailler davantage ses documents (notamment le Manuel de certification des aérodromes) afin de prendre en compte les commentaires des exploitants d'aérodromes, notamment les points suivants.

5.1.1a Les pratiques recommandées de l'OACI ne devraient pas être rendues obligatoires par les organismes de réglementation nationaux, lorsque les études aéronautiques montrent qu'un niveau de sécurité cible peut être atteint par d'autres moyens (voir la politique 5.2 sur le niveau de sécurité cible).

5.1.1b Les réglementations nationales relatives à l'utilisation opérationnelle de systèmes de gestion de la sécurité (voir la section 5.24) devraient être fondées sur les "meilleures pratiques" et expériences internationales.

5.1.2a Les organismes réglementaires de sécurité nationale (autorités nationales de l'aviation civile) devraient être clairement séparés des directions des aéroports afin de garantir leur indépendance.

5.1.2b La certification ne devrait pas impliquer de frais excessifs ni d'exigences administratives inutiles.

5.1.2c ACI demande aux organismes réglementaires de consulter les exploitants d'aérodromes sur toutes les questions liées à la politique de réglementation.

5.1.3a Lorsqu'elles imposent de nouvelles exigences de certification, les autorités de l'aviation civile devraient faire la distinction entre les aéroports existants et les nouveaux aéroports et encourager le dialogue avec les exploitants d'aérodromes.

5.1.3b Les membres de l'ACI sont encouragés à mener les études et analyses pertinentes afin de déterminer les initiatives de sécurité qui devraient être prioritaires. Toute activité d'intérêt commun de ce type devrait être portée à l'attention d'ACI et des autres aéroports membres afin d'améliorer les réglementations concernées et de diffuser les "meilleures pratiques".

Les risques pourraient être atténués par des méthodes de contrôle de conformité

appropriées, qui doivent être convenues entre l'aéroport et son organe de réglementation.

5.2

Approche du niveau de sécurité cible pour la conception

Pour renforcer la sécurité des aéroports tout en assurant une utilisation optimale des ressources, les réglementations de conception aéroportuaire devraient être élaborées de manière à atteindre un niveau de sécurité cible communément accepté, comme cela est le cas depuis de nombreuses années en matière de certification des aéronefs. Toutefois, il est important de noter que le niveau de sécurité cible des aéroports devrait s'attacher à empêcher les accidents, décès, blessures et dommages importants.

POLITIQUE DE L'ACI

5.2.1 Les normes de conception devraient être fondées sur l'analyse des risques, en tenant compte de la probabilité et de la gravité de tous les risques prévisibles et connus.

5.2.2 L'Annexe 14 de l'OACI devrait refléter l'approche du niveau de sécurité cible pour la conception.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les normes et pratiques recommandées actuelles de l'OACI pour les aéroports ne sont généralement pas conçues pour refléter des niveaux de risque spécifiques. Leur justification du point de vue de la sécurité n'est apparemment pas cohérente dans l'ensemble des installations et des systèmes aéroportuaires. Il n'existe pas de liens précis entre la conception des aéroports et l'exploitation des aéronefs dans les réglementations actuelles permettant de répondre à la nécessité d'appliquer des mesures d'amélioration de la sécurité cohérentes et optimisées.

Les analyses récentes utilisent des critères tels que ceux des autorités conjointes de l'aviation (JAA) ou de l'administration fédérale de l'aviation des États-Unis (FAA) (par exemple, JAR/FAR-OPS) pour évaluer les risques. Si la priorité reste d'éviter les accidents, décès, blessures et dommages importants, les niveaux de sécurité cibles de base devraient être aussi bas que raisonnablement possible. Les méthodes de calcul des risques devraient être davantage développées et référencées dans les réglementations. Ceci peut être fait en établissant des critères pour mener des études aéronautiques (risque = fréquence x gravité – voir le Manuel sur la sécurité côté piste d'ACI).

5.2.2a Les systèmes de gestion de la sécurité et les "meilleures pratiques" ne doivent pas être considérés comme des éléments complémentaires des réglementations, mais être intégrés dans des méthodes de calcul des risques.

5.2.2b L'approche du niveau de sécurité cible pour la conception devrait se refléter dans les dispositions suivantes de l'Annexe 14 de l'OACI : le code de référence, les bandes de piste, les critères de séparation (RWY/TWY et TWY/TWY), les aires de sécurité d'extrémité de piste et les surfaces de limitation d'obstacles. Les révisions et les suppléments doivent également comprendre les futurs avions très gros porteurs. (Lettre de code de référence d'aérodrome F de l'OACI).

Le niveau de sécurité cible est le niveau de risque maximal considéré comme acceptable, dans le cadre d'une ou de plusieurs activités particulières, lorsqu'un incident donné ou un type d'incident se produit. La gravité d'un incident potentiel devrait être prise en compte dans la détermination du niveau de sécurité cible. Ce niveau peut être comparé au risque calculé anticipé d'occurrence d'événements ou de circonstances particuliers. Les réglementations de sécurité devraient se fonder sur le risque calculé (anticipation systématique des risques futurs). Toutefois, il est impossible de garantir qu'un niveau de risque particulier ne sera pas dépassé dans la pratique.

5.3 Nouveaux avions très gros porteurs (NLA)

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

À partir de la troisième édition de l'Annexe 14, publiée en 1999, l'OACI a instauré la lettre de code de référence d'aérodrome F qui désigne les aérodromes dont les pistes peuvent accueillir les aéronefs dont l'envergure mesure jusqu'à 80 mètres et dont la largeur hors tout du train d'atterrissage mesure jusqu'à 16 mètres. Les aéronefs de la lettre de code F (par exemple, l'Airbus A380) devront dans la plupart des cas utiliser les aéroports existants de la lettre de code E, qui sont nombreux à avoir eu des difficultés à respecter pleinement les spécifications de la lettre de code F.

5.3.1 Il importe d'étudier soigneusement toutes les incidences de la mise en service des nouveaux avions très gros porteurs (NLA – de l'anglais New Large Aircraft).

5.3.1a Bien qu'ACI exhorte tous les aéroports à respecter dans toute la mesure du possible les spécifications de la lettre de code F, les études aéronautiques ont montré que dans le cas de l'Airbus A380 le fait de respecter intégralement les spécifications de la lettre de code F n'est pas essentiel pour la sécurité. Par exemple, le processus de certification de l'A380 a permis de démontrer la capacité de cet appareil à être exploité en toute sécurité sur des pistes de 45 mètres de largeur.

Les exigences opérationnelles pour les NLA et leur justification figurent dans la Circulaire 301 de l'OACI sur les modifications à apporter pour accueillir les NLA dans les aéroports existants.

Les recommandations particulières à l'A380 figurent dans le document de position commune du groupe de travail sur la compatibilité des aéroports à l'Airbus A380.

5.3.2 ACI considère qu'il ne convient pas de planifier la construction de NLA dont l'envergure et l'écartement des roues excèdent ceux des aéronefs de la lettre de code F, et qu'en particulier les aéronefs dont l'envergure dépasse 80 mètres peuvent s'avérer inacceptables.

5.3.2a En attendant les résultats des études sur les modifications à apporter aux infrastructures aéroportuaires, sur leur coût, les gains et pertes de la capacité totale, ainsi que sur les principes de recouvrement des coûts, les avionneurs et les compagnies aériennes devraient tenir pleinement compte des autres dimensions et caractéristiques des NLA proposés qui risquent d'être critiques pour certains aéroports, notamment : longueur, hauteur de la dérive, empatement, écartement des roues extérieures du train principal, écartement des moteurs extérieurs, souffle des réacteurs, masse, numéro de classification d'aéronef, nombre de sièges et limitations en matière d'alimentation de parc et d'utilisation.

Concernant tout autre NLA envisagé, les compagnies aériennes et les avionneurs doivent faire participer les exploitants d'aéroports à leurs études.

5.3.3 Les avionneurs devraient concevoir tous les futurs avions de façon à ce qu'ils n'exercent pas plus de pression sur les chaussées que les avions actuels.

5.3.4 Le coût des modifications apportées à un aéroport pour accueillir les nouveaux types d'aéronefs devrait être recouvert auprès des usagers.

5.3.4a Conformément au principe de l'OACI selon lequel les "usagers supportent, en définitive, une part juste et équitable du coût de sa mise en oeuvre" (voir Document 9082 de l'OACI), ACI estime que ce principe devrait également s'appliquer à l'introduction des nouveaux avions très gros porteurs.

5.4

Largeur des pistes et de leurs accotements

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les principaux facteurs dictant les besoins en matière de largeur minimale des pistes et accotements relèvent du type d'aéronef et de ses limitations d'utilisation, telles que les limitations en matière de vent traversier, l'empatement du train d'atterrissage, le déport des moteurs par rapport au train principal et le fait d'éviter que les moteurs ingèrent des matériaux non stabilisés. L'Annexe 14 de l'OACI recommande une largeur minimale de piste de 45 mètres, lorsque les codes de référence d'aérodromes sont C, D ou E (pour une longueur de piste supérieure à 1 800 mètres).

5.4.1 La largeur des pistes recommandée par l'OACI est de 45 mètres pour la lettre de code E et de 60 mètres pour la lettre de code F. ACI estime que les pistes actuelles de 45 mètres permettent l'exploitation sûre en lettre de code F, à condition de disposer de largeurs d'accotement et de systèmes de guidage des aéronefs adéquats.

5.4.1a Pour le code de référence d'aérodrome de lettre F, ACI estime que pour les pistes existantes, une largeur de 45 mètres est acceptable, à condition que les largeurs d'accotement soient adéquates et que l'aéroport ait installé des systèmes satisfaisants de guidage des aéronefs au sol, comme par exemple un balisage axial.

5.4.1b Pour les nouvelles pistes conçues pour l'exploitation en lettre de code F, ACI est favorable à une largeur de 60 mètres.

5.4.1c Des accotements de pistes devraient être prévus pour limiter les dommages que pourrait subir un aéronef quittant la piste, prévenir l'ingestion de morceaux de terre, éviter l'érosion du sol par le souffle des réacteurs et faciliter l'accès des véhicules de secours et de lutte contre l'incendie. Le cas échéant, le type et la largeur de ces accotements devraient être déterminés en fonction des caractéristiques de l'aéronef le plus exigeant desservant l'aéroport, du type de sol, de l'écoulement naturel des eaux et de la végétation locale, des caractéristiques des véhicules de secours et de lutte contre l'incendie. Il ne devrait pas être exigé que la largeur totale de la piste, y compris ses accotements, excède 60 mètres pour la lettre de code E, ou 75 mètres pour la lettre de code F.

5.4.1d Pour les opérations selon la lettre de code F dans les aéroports existants, un accotement intérieur et extérieur peut être fourni, ce qui ajouterait une largeur pavée totale de 75 mètres. L'accotement intérieur (d'une largeur comprise entre 45 et 60 mètres) a pour fonction d'assurer une résistance suffisante pour le passage occasionnel d'un aéronef alors que la résistance de l'accotement extérieur est limitée pour empêcher tout dommage lié à l'ingestion de matériaux par les moteurs ou à l'érosion de l'accotement par le souffle des réacteurs.

5.5

Largeur des voies de circulation, de leurs accotements et des ponts de voies de circulation

POLITIQUE DE L'ACI

5.5.1 La largeur des voies de circulation recommandée par l'OACI est de 23 mètres pour la lettre de code E et de 25 mètres pour la lettre de code F. ACI estime que les voies de circulation actuelles de 23 mètres permettent également l'exploitation sûre en lettre de code F, à condition que soient mis en place des systèmes de guidage des aéronefs au sol, par exemple, un balisage axial.

5.5.2 La largeur d'un pont de voie de circulation ne devrait pas être inférieure à la largeur totale chaussée et accotements des voies de circulation adjacentes (sans compter l'accotement destiné à protéger la voie contre d'éventuels dommages causés par des objets étrangers (FOD – de l'anglais Foreign object damage).

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.5.1a En ce qui concerne la lettre de code F, ACI estime qu'une largeur de 23 mètres est acceptable pour l'exploitation des voies de circulation existantes, à condition que la voie de circulation soit dotée d'un balisage axial ou d'autres systèmes de guidage satisfaisants.

5.5.1b Pour les nouvelles voies de circulation de code F, ACI est favorable à une largeur minimale de 25 mètres.

5.5.1c Des congés de raccordement de voies de circulation peuvent être requis sur les courbes et aux croisements pour les aéronefs à train d'atterrissage long. La conception des congés de raccordement devrait être étudiée afin que la zone en dur supplémentaire offre une marge suffisante entre les roues et le bord de la voie, lorsque les aéronefs sont conduits avec le poste de pilotage aligné sur l'axe de piste.

5.5.1d Il peut s'avérer nécessaire de construire des accotements de voies de circulation présentant une résistance et des caractéristiques de surface appropriées. Il n'est pas indispensable que la largeur totale en dur des parties rectilignes des voies de circulation dépasse 44 mètres en lettre de code E, ou 60 mètres en lettre de code F.

5.5.2a La largeur d'un pont de voie de circulation devrait si possible s'étendre jusqu'à la largeur de bande de la voie de circulation adjacente. Il y a lieu de prévoir la protection contre le souffle des réacteurs et d'autres formes de protection (par exemple, pour des besoins de sûreté), selon les caractéristiques d'utilisation et de service de la zone sous le pont. Une attention particulière doit être apportée à l'utilisation possible du pont par les véhicules de sauvetage et anti-incendie ainsi qu'à la largeur requise pour permettre aux toboggans d'évacuation d'être déployés sur le pont, le cas échéant.

5.6

Aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

POLITIQUE DE L'ACI

5.6.1 Il faudrait prévoir une aire de sécurité d'extrémité de piste pour atténuer les conséquences des atterrissages trop longs ou trop courts qui peuvent résulter d'une combinaison de facteurs d'exploitation défavorables.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.6.1a ACI soutient la norme de l'Annexe 14 de l'OACI selon laquelle les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA – de l'anglais "runway end safety area") doivent s'étendre au-delà de l'extrémité de la bande de piste, sur une longueur minimum de 90 mètres (pour les pistes de code 3 ou 4), ce qui correspond au minimum à une distance de 150 mètres au-delà de l'extrémité de la piste ou du prolongement d'arrêt.

5.6.2 Aux aéroports disposant de distances et de terrains adéquats, il conviendrait de prévoir des aires de sécurité d'extrémité de piste plus longues que la longueur imposée par la norme de l'OACI.

5.6.2a ACI soutient la pratique recommandée de l'Annexe 14 selon laquelle une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) devrait s'étendre au minimum à une distance de 240 mètres au-delà de la bande de piste pour une piste de code 3 ou 4 (soit toute piste d'une longueur de référence de 1 200 mètres ou plus), ce qui correspond au minimum à une distance de 300 mètres au-delà de l'extrémité de la piste ou du prolongement d'arrêt.

5.6.2b Lorsqu'il n'est pas possible de se conformer à la recommandation des 240 mètres de l'OACI, pour des raisons d'espace ou d'autres raisons d'installations, d'autres solutions peuvent inclure la mise en place d'un lit d'arrêt ou d'autres mesures d'atténuation équivalentes.

5.7

Aides visuelles d'aéroports et systèmes avancés de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS) pour l'exploitation des avions sur les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Il est indispensable que les aides visuelles d'aéroports soient conçues conformément aux spécifications normalisées en vigueur et aient une fiabilité maximale. Pour l'éclairage, un système auxiliaire de fourniture d'électricité devrait être prévu en cas de panne du système principal.

Les aides visuelles doivent faire l'objet d'une maintenance et d'un contrôle préventifs soigneux et efficaces. Elles devraient être mises au point de manière à pouvoir fonctionner efficacement dans les pires conditions de visibilité durant lesquelles il est prévu que l'aéroport reste ouvert. Il convient d'éviter au maximum de désorienter les pilotes par la présence de repères visuels trop nombreux ou trop brillants, surtout de nuit, dans les aéroports très fréquentés.

5.7.1 ACI soutient les efforts visant à mettre au point et à appliquer des systèmes avancés de guidage et de contrôle de la circulation de surface (A-SMGCS, de l'anglais Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems) permettant la surveillance, le lancement de messages d'alerte, le guidage et le contrôle des mouvements au sol.

5.7.1a Les systèmes avancés de guidage et de contrôle de la circulation de surface permettent d'accroître la capacité des aéroports, tout en maintenant le même niveau de sécurité et en atténuant le risque d'incursions sur les pistes.

ACI encourage les efforts visant à ce que la capacité des aéroports en conditions météorologiques de vol aux instruments soit la plus proche possible de celle obtenue en conditions météorologiques de vol à vue, sans enfreindre les normes de sécurité.

Des systèmes par satellite et basés au sol pourront permettre, si nécessaire, un tel guidage de haute précision en conditions de faible visibilité.

5.8

Planification d'urgence des aérodromes

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

L'Annexe 14, Chapitre 9, section 9.1 de l'OACI contient les normes et pratiques recommandées relatives à l'établissement d'un plan d'urgence et à la mise à l'essai des plans par des exercices périodiques. La participation d'organismes externes jouant un rôle dans les opérations d'urgence est essentielle ; ces organismes devraient être associés à la formation du personnel ainsi qu'à la mise à l'épreuve du système, afin de confirmer que le plan permettra de faire face à différents types d'urgences.

5.8.1 ACI soutient pleinement l'obligation imposée par l'OACI d'effectuer un exercice à grande échelle à des intervalles ne dépassant pas deux ans, avec des exercices partiels dans l'année intermédiaire, ainsi que des exercices qui peuvent inclure des exercices de nuit et dans de mauvaises conditions météorologiques et des exercices sur table pour s'assurer que toutes les défaillances ont bien été

5.8.1a ACI préconise que des exercices d'entraînement réguliers soient réalisés plusieurs fois par an avec des organismes individuels et qu'un exercice à grande échelle reprenant les éléments essentiels du plan d'urgence soit effectué à des intervalles ne dépassant pas deux ans, avec la participation de toutes les agences concernées.

Référence : Manuel d'ACI sur les procédures d'urgence

ACI appuie la recommandation de l'Annexe 14 de l'OACI selon laquelle le plan d'urgence doit être proportionné au trafic de l'aéroport.

corrigées.

5.9

Mesure des irrégularités et du profil de la surface des pistes

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Le profil en long d'une section de chaussée peut affecter de manière importante les "qualités de roulage" des avions. La répétition de bosses de grandes longueurs d'ondes ou de creux de faibles amplitudes n'est pas facilement détectable par des véhicules routiers. Toutefois, elle peut induire de sérieuses surcharges dynamiques dans les trains d'atterrissage des avions, notamment pour certaines vitesses critiques. La répétition de ces phénomènes dynamiques peut aussi être transmise à la structure de la chaussée et réduire sa durée de vie.

ACI soutient les efforts continus visant à développer des techniques de mesures de profil en long. Il soutient également les études de corrélation entre les effets dynamiques des avions et la réponse de la chaussée.

5.9.1 ACI soutient le développement d'outils de mesure du profil des chaussées d'aérodromes.

5.9.1a Des mesures périodiques de profils peuvent amener à détecter des situations qui auraient de fortes chances d'être ignorées si l'on devait uniquement se baser sur les rapports des pilotes. C'est particulièrement vrai pour les zones des pistes qui ne sont empruntées par des avions à vitesse élevée que lors d'opérations inhabituelles telles que les décollages interrompus. Voir les éléments d'orientation fournis à l'Annexe 14 de l'OACI.

5.10

Incidences des nouvelles installations sur l'exploitation des aéronefs (notamment facteurs aérodynamiques, optiques, électromagnétiques et obstructions)

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Des turbulences sévères aux abords des seuils de pistes peuvent mettre en danger des avions au décollage ou à l'atterrissage. De telles turbulences peuvent être causées par des aérogares, des bâtiments, des aires d'essais moteurs, d'autres infrastructures ou modifications de terrain à proximité des pistes. Ce problème s'aggrave du fait de l'augmentation de la densité urbaine autour des aéroports et des modifications topographiques liées à la création de nouvelles infrastructures. Des collines sur les trajectoires d'approche des pistes peuvent aussi être à l'origine de ces turbulences.

ACI recommande aussi qu'un texte adapté soit rédigé et inséré dans l'annexe 14 de l'OACI et dans le Manuel des services d'aéroports de l'OACI.

5.10.1 ACI recommande que l'autorité responsable exige une évaluation pour toute demande de création de nouveaux bâtiments ou de modification de terrain qui pourrait affecter la sécurité d'exploitation des aéronefs. Cette évaluation devrait être effectuée conjointement avec l'exploitant de l'aéroport et les fournisseurs de services de navigation aérienne.

5.10.1a ACI recommande que soient réalisés des essais en soufflerie ou des simulations aérodynamiques, en collaboration avec le fournisseur de services de navigation aérienne et l'autorité de l'aviation civile, pour les demandes de création de nouveaux bâtiments ou de modification de terrain qui pourraient affecter la sécurité des aéronefs lors des approches et des départs, notamment lors des opérations effectuées avec un moteur inopérant.

Lorsque les nouvelles constructions risquent de causer des cisaillements du vent et des turbulences, ACI soutient la diffusion d'avis aux navigants (NOTAM – de l'anglais "notice to airmen") ou d'avertissements AIP aux exploitants d'aéronefs et la mise en place de systèmes permettant de communiquer aux pilotes des informations en temps réel. De tels systèmes peuvent comprendre des systèmes avertisseurs de cisaillement de vent automatiques.

5.10.2 Les problèmes concernant le système d'atterrissage aux instruments (ILS – de l'anglais "instrument landing system") et les réflexions devraient également être pris en compte ainsi que les problèmes de réflexion des rayons du soleil.

5.10.2a Les installations proposées peuvent avoir d'autres répercussions sur l'exploitation des aéronefs, qui vont d'effets optiques (par exemple, réflexion du soleil sur les fenêtres des bâtiments) jusqu'à des effets électromagnétiques (par exemple, réflexions ou autres interférences avec les transmissions radio, les signaux radar ou d'autres aides à la navigation comme l'ILS). L'autorité responsable des aides terrestres à la radionavigation devrait modéliser tous ces effets afin de déterminer leur impact sur la sécurité d'exploitation des aéronefs.

5.10.3 Les surfaces de limitation d'obstacles devraient être protégées, notamment des obstructions causées par de nouvelles constructions et activités à l'intérieur ou à l'extérieur des limites de l'aéroport.

5.10.3a Les exploitants d'aérodromes devraient également être consultés sur toutes les applications de planification d'expansion, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites de l'aéroport, qui vont potentiellement à l'encontre des surfaces de limitation d'obstacles définies par l'OACI, en accordant une attention particulière aux surfaces de montée au décollage et d'approche, à la surface de transition et à la surface horizontale intérieure pour chaque piste. Lorsque des installations ou des activités planifiées, notamment les grues de chantier installées temporairement, empiètent sur ces surfaces, l'autorisation devrait être refusée par l'autorité responsable.

5.11

Accroissement de la capacité aéroportuaire et de l'espace aérien

POLITIQUE DE L'ACI

5.11.1

ACI pense qu'il faudrait mettre en œuvre des moyens techniques et opérationnels pour améliorer la capacité des aéroports et de l'espace aérien dans les installations existantes, ainsi que la construction de nouveaux moyens.

ACI soutient une coopération plus étroite avec les fournisseurs de services de navigation aérienne en vue d'élaborer de meilleurs modèles, outils et procédures pour déterminer la capacité.

ACI estime qu'une évaluation soignée des informations relatives aux retards permettrait de mesurer plus utilement la qualité de la gestion des aéroports ou de l'espace aérien.

5.11.2 ACI soutient la poursuite de la mise au point et de la mise en service des systèmes CNS/ATM* (communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien) de l'OACI, ainsi que le maintien en service du système d'atterrissage aux instruments (ILS) là où il est essentiel, jusqu'à son remplacement par de nouveaux systèmes d'approche et d'atterrissage de précision.

5.11.3 ACI soutient d'autres programmes et activités de recherche visant à atténuer l'effet des tourbillons de sillage afin de réduire l'espacement des aéronefs tout en maintenant la sécurité.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

La capacité de tout aéroport et de son réseau de pistes est déterminée par de nombreux facteurs, tels que le plan de l'aérodrome, le système de contrôle de la circulation aérienne et sa gestion, les divers types d'aéronefs utilisant l'aéroport et leurs caractéristiques individuelles, les pointes de trafic, les conditions météorologiques, les considérations environnementales, etc. Certains de ces facteurs peuvent être évalués avec précision, alors que d'autres sont propres à l'emplacement de l'aéroport, très difficiles à quantifier et varient rapidement. Pour porter des jugements et faire des comparaisons réalistes concernant la capacité, il serait nécessaire que les éléments détaillés de chacun des facteurs décrits ci-dessus fassent l'objet d'un accord universel et, étant donné le nombre très élevé de variables, il est peu probable que l'on puisse parvenir à formuler une mesure de la capacité potentielle uniformément applicable dans l'exploitation.

La mesure et l'analyse de l'occupation des pistes et des performances des pilotes pourraient également être appropriées. La définition de l'occupation des pistes devrait être celle qui est énoncée au paragraphe 5.11.4 ci-dessous.

L'amélioration de la capacité du système ne peut être réalisée par la seule action d'un secteur agissant isolément. L'industrie du transport aérien doit collaborer étroitement avec les gouvernements, les organismes de réglementation et les fournisseurs de services de navigation aérienne pour réussir à utiliser tout le potentiel de capacité des installations existantes et de l'accroître dans toute la mesure du possible, en adoptant de nouvelles technologies et des procédures améliorées permettant des mouvements plus nombreux sans nuire à la sécurité de l'exploitation. En outre, des initiatives de grande envergure devront être prises pour mettre en place les installations nouvelles nécessaires pour permettre aux aéroports de faire face à la demande croissante. Les nouvelles technologies et les nouvelles pratiques permettant d'accroître la capacité devraient être évaluées et appliquées chaque fois qu'elles ont des avantages économiques avérés.

5.11.2a ACI soutient fermement l'introduction accélérée du système mondial de navigation par satellite (GNSS ou géolocalisation et navigation par un système de satellites), y compris les systèmes d'augmentation connexes et les procédures pour appuyer la capacité d'approche et d'atterrissage de précision, et de ce fait optimiser la capacité du système. ACI est favorable à ce que les aéronefs soient équipés de récepteurs multimodes (MMR – de l'anglais "multi-mode receivers") pour permettre aux aéronefs ainsi équipés de s'adapter facilement pendant la période de transition des systèmes d'approche et d'atterrissage de précision actuels aux nouveaux systèmes, quel que soit le système utilisé par un aéroport donné pour y permettre une exploitation tous temps.

ACI soutient l'élaboration de critères normalisés pour les procédures de certification qui utilisent le GNSS, comme ceux qui ont déjà été élaborés pour la qualité de navigation requise (RNP – de l'anglais "required navigation performance") ou la navigation de surface (RNAV – de l'anglais "area navigation").

Ces critères peuvent permettre une plus grande souplesse pour les départs normalisés aux instruments (SID – de l'anglais "standard instrument departure" et les arrivées normalisées aux instruments en région terminale (STARS – de l'anglais "standard terminal arrival procedure"), notamment les approches courbes, ce qui peut contribuer à atténuer le problème du bruit.

5.11.4 Pour réduire au minimum la durée d'occupation des pistes par les aéronefs, les infrastructures des pistes et des voies de circulation devraient être optimisées, notamment par des études sur des éléments tels que des voies de sortie et d'accès rapides aux emplacements les plus adéquats, leur éclairage et leur marquage.

5.11.4a ACI encourage l'aménagement de voies de sortie et d'accès rapides bien positionnées le long des pistes, dont la conception est conforme aux spécifications énoncées par l'OACI et dont le tracé n'accroît pas le risque d'incursions sur les pistes.

La durée d'occupation des pistes devient un facteur de plus en plus important dans la détermination de la capacité d'accueil des aéroports.

Un autre facteur important pour la réduction de la durée d'occupation des pistes est le maintien de caractéristiques adéquates de frottement à la surface des pistes (voir également les sections 5.18 et 5.19).

**(En 2005, l'OACI a publié le Concept opérationnel d'ATM mondiale (Doc. 9854) qui oriente la mise en œuvre des technologies CNS/ATM en fournissant une description de la manière dont devrait fonctionner le système ATM émergent et futur.)*

5.12

Utilisation simultanée de pistes aux instruments parallèles, quasi-parallèles ou sécantes

Pour accroître la capacité des aéroports et de l'espace aérien, il faudrait envisager d'utiliser simultanément les pistes aux instruments parallèles ou quasi-parallèles afin d'optimiser l'utilisation des pistes parallèles nouvelles ou existantes.

POLITIQUE DE L'ACI

5.12.1 ACI soutient tous les efforts visant à permettre une utilisation simultanée de pistes aux instruments parallèles ou quasi-parallèles en conditions météorologiques de vol à vue et aux instruments, pour autant que cette procédure soit conforme aux critères de sécurité et d'efficacité.

5.12.2 Dans les aéroports où il y a des pistes sécantes, afin d'accroître la capacité on peut autoriser l'utilisation simultanée des pistes qui se croisent (SIRO – de l'anglais "simultaneous intersecting runway operations") après avoir réalisé une analyse des dangers et une évaluation des risques appropriées.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

ACI encourage le programme de travail de l'OACI visant à évaluer le recours au GNSS pour faciliter l'utilisation des pistes aux instruments parallèles très peu espacées.

5.12.2a On ne devrait avoir recours à l'utilisation simultanée de pistes sécantes (SIRO) que si les mesures de sécurité nécessaires sont prises, par exemple conformément à la méthode proposée dans le Plan de navigation aérienne Europe de l'OACI. La SIRO peut englober les décollages (sur pistes sécantes, nombreuses files d'attente) et les atterrissages (atterrissage et attente à l'écart ou LAHSO – de l'anglais "land and hold short operations").

5.13

Systèmes de gestion de la sécurité dans les aérodromes et audits de sécurité

Les aérodromes devraient établir un système de gestion et d'audit couvrant toutes les opérations aéroportuaires critiques du point de vue sécurité, dont ceux qui sont gérés par d'autres entreprises.

POLITIQUE DE L'ACI

5.13.1 ACI recommande que les exploitants d'aérodromes abandonnent leur système limité à la surveillance du respect des règlements au profit de la mise au point d'un système de gestion de la sécurité.

5.13.2 L'auto-surveillance et l'auto-contrôle devraient être les principes de base de la sécurité de tous les travaux courants d'un aérodrome. Tous les employés devraient connaître et respecter les normes fixées pour leur travail par la direction.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

De nombreuses industries ont adopté de tels systèmes, lesquels consistent à procéder cycliquement à diverses opérations, notamment : élaboration d'une politique de sécurité (spécifiant les dangers et les risques) ; organisation et formation du personnel ; détermination d'une culture de la sécurité et de la communication ; planification et prescription de normes, incluant l'élimination ou un contrôle efficace des risques ; gestion du rendement, incluant un contrôle actif du respect des règlements établis et de la réaction aux incidents.

5.13.3 Des audits de sécurité devraient être effectués régulièrement afin de s'assurer que les procédures et normes internationales et nationales sont strictement respectées.

5.13.3a Les audits, en coopération avec la direction et le personnel locaux, sont une méthode efficace de vérification du niveau de sécurité réel et de détection des failles ou des dangers. La mise en place d'un processus d'audit régulier constitue un élément essentiel du système de gestion de la sécurité.

** Pour obtenir de plus amples renseignements, voir les documents d'ACI suivants : Manuel sur la sécurité côté piste, Manuel de prévention du péril aviaire et de gestion de la faune aux aéroports et Manuel sur les marques et signaux d'aires de trafic.*

5.14

Mesure et expression du frottement sur la surface des pistes

POLITIQUE DE L'ACI

5.14.1 Une échelle de mesure unique devrait être utilisée pour mesurer le frottement sur la surface des pistes. De plus, les échelles utilisées pour l'entretien et pour l'exploitation devraient être compatibles.

5.14.2 ACI soutient le programme conjoint proposé pour mesurer le frottement sur les pistes en hiver, ainsi qu'une nouvelle tâche de l'OACI qui vise à recueillir des données pouvant servir de base à une révision de la compatibilité des résultats des essais opérationnels.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Il est théoriquement possible de convertir sur une échelle commune les résultats de tous les appareils de mesure de frottement agréés lorsqu'ils sont utilisés par auto-mouillage pour les essais d'entretien d'une surface sèche. Il est hautement souhaitable de parvenir à un accord sur l'utilisation de cette échelle commune pour mesurer le frottement sur la surface des pistes. Il est également souhaitable de disposer d'informations sur la possibilité de reproduire les mesures de frottement sur les surfaces (c'est-à-dire la différence maximale à laquelle il faut s'attendre entre les mesures obtenues par des appareils différents mais du même type sur une surface identique). Il est donc essentiel de poursuivre les travaux dans ce domaine si l'on veut améliorer de façon significative la compatibilité des résultats publiés des mesures de frottement.

5.14.2a L'OACI accepte l'utilisation d'appareils de mesure continue du frottement à des fins opérationnelles sur des pistes enneigées ou verglacées, mais les lignes directrices utilisées pour l'interprétation des résultats mesurés ont besoin d'être révisées.

5.14.2b Les rapports des pilotes des aéronefs qui atterrissent sont une source d'informations utiles.

5.15

Moyens d'améliorer les coefficients de frottement sur pistes mouillées

POLITIQUE DE L'ACI

5.15.1 Il convient d'évaluer l'efficacité des diverses méthodes permettant d'améliorer les coefficients de frottement ou de freinage sur des surfaces de pistes mouillées. ACI recommande un drainage de surface adéquat, ainsi que l'élimination régulière du caoutchouc et des contaminants des surfaces des pistes. Toute méthode utilisée à cet effet doit être conforme aux exigences locales et internationales.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.15.1a Le drainage des eaux de surface d'une piste constitue l'un des facteurs les plus importants permettant d'optimiser le coefficient de frottement ou freinage des pneus sur un revêtement mouillé. Il convient donc de chercher à améliorer les procédés d'écoulement (p. ex., le rainurage des pistes). Il est également souhaitable de mettre au point d'autres méthodes pour améliorer le freinage des aéronefs à l'atterrissage, notamment en utilisant des pneus présentant un profil approprié. ACI recommande que d'autres études soient effectuées sur la conception des surfaces des pistes, notamment le rainurage, la composition des chaussées, la texture superficielle et sur l'incidence de la conception des pneus et des trains d'atterrissage sur le freinage.

5.15.1b Le caoutchouc et les contaminants doivent être régulièrement éliminés des surfaces des pistes. ACI suggère que les exploitants d'aérodromes s'efforcent d'utiliser des pratiques qui soient à la fois efficaces pour restaurer les coefficients de frottement et qui minimisent les impacts sur l'environnement.

5.16

Antigivrage des chaussées et dégivrage des aéronefs

POLITIQUE DE L'ACI

5.16.1 Le plus grand soin devrait être apporté dans l'utilisation de produits chimiques pour éliminer le verglas des surfaces en dur et dégivrer les aéronefs.

5.16.2 La décision de dégivrer un aéronef est exclusivement du ressort de l'exploitant d'aéronefs, conformément aux règlements ou directives éventuellement imposés par les autorités réglementaires compétentes.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.16.1a ACI encourage l'utilisation de produits chimiques de dégivrage et d'antigivrage efficaces, ne nuisant pas à l'environnement, ne présentent aucun danger et n'endommageant ni les chaussées (particulièrement les surfaces en bitume souple) ni les aéronefs.

5.16.2a Les installations de dégivrage des aéronefs devraient être situées à des emplacements permettant de limiter le roulement au sol jusqu'aux pistes de décollage et d'éviter le dépassement de la durée d'efficacité des liquides de dégivrage. Ces emplacements peuvent être situés sur l'aire de trafic ou sur des plates-formes de dégivrage spécialement conçues à cette fin, pouvant être situées sur les aires de trafic, les voies de circulation ou à l'extrémité des pistes. Leur utilisation, telle qu'établie par l'exploitant de l'aérodrome, dépendra de nombreuses caractéristiques de l'aérodrome, notamment de l'agencement de ses pistes et voies de circulation et de son mode d'exploitation. Si l'aérodrome ne dispose pas de telles installations, des procédures devraient être élaborées pour dûment prendre en compte les questions de sécurité et environnementales.

5.16.2b Certains agents d'antigivrage et de dégivrage pouvant rendre les surfaces en dur glissantes, des mesures spéciales devraient être prises pour éviter qu'ils ne portent atteinte à la sécurité.

5.17

Inspections des pistes

L'objet principal des inspections de piste est de vérifier la présence de débris, comme les pièces et les fluides d'aéronef ou tout autre matériau épars, ainsi que les restes d'animaux morts. Ces inspections servent également à vérifier les systèmes d'éclairage, les marques et les signaux, ainsi que la présence d'obstacles.

POLITIQUE DE L'ACI

5.17.1 ACI soutient la recommandation de l'OACI d'effectuer ces inspections à une fréquence minimale de six heures pendant les périodes d'exploitation, en particulier à l'aube, le matin, l'après-midi et à la tombée de la nuit.

5.17.2 La méthode utilisée pour ces inspections devrait être soigneusement étudiée, en termes de personnel, de formation et de véhicules utilisés.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.17.1a Chaque exploitant d'aérodrome devrait établir un programme d'inspections régulières des pistes en fonction des conditions locales et conformément aux exigences réglementaires nationales et internationales. Les exploitants d'aérodromes devraient effectuer une revue régulière de la fréquence de ces inspections conformément au processus d'évaluation des risques en vigueur dans l'aérodrome.

5.17.1b La fréquence des inspections devrait être fondée sur l'envergure des opérations et l'évaluation des risques locale. La condition, l'âge et les niveaux de maintenance des pistes et la probabilité de détérioration de leur surface influenceront également la fréquence à laquelle doivent être effectuées ces inspections.

5.17.2a D'autres facteurs importants concernent la planification efficace des inspections avec les services ATC et les communications avec les services ATC avant, pendant et après les inspections. Les inspections et les communications devraient être consignées afin de permettre l'adoption de mesures correctives et de réaliser des audits.

5.17.3 Il convient d'accorder une attention particulière lors de travaux de construction sur l'aérodrome ; des vérifications immédiates devraient également être effectuées lorsque les pilotes signalent la présence de débris, etc.

5.18

Mesures de prévention contre les dommages causés par des objets étrangers côté piste

POLITIQUE DE L'ACI

5.18.1 Afin de protéger les aéronefs contre les dommages causés par des objets étrangers (FOD), en particulier le risque d'ingestion de débris par les moteurs d'avions, les exploitants d'aérodromes devraient veiller à ce que des mesures efficaces soient prises pour dégager toutes les aires côté piste de tous objets inutiles et débris.

5.18.2 Un programme devrait être rédigé, prescrivant les pratiques et procédures à observer. Le Comité de la sécurité côté piste devrait être régulièrement consulté afin d'obtenir un appui généralisé aux mesures de prévention des FOD.

5.18.3 Il est recommandé de ramasser les objets étrangers et de mesurer la quantité de FOD trouvée côté piste à intervalles réguliers.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.18.1a L'exploitant d'aérodrome devrait procéder à de fréquents nettoyages de toute la zone située côté piste, en utilisant diverses techniques telles que le balayage (au moyen d'une balayeuse magnétique et de balais), l'aspiration et le lavage.

5.18.1b Des poubelles convenablement conçues devraient être prévues pour les FOD.

5.18.1c Le fonctionnement des moteurs au sol à grande puissance devrait uniquement se faire dans des zones désignées.

5.18.1d Un soin particulier devrait être apporté aux mouvements d'avions et à l'entretien du côté piste en cas de mauvais temps (p. ex., vent fort, neige et glace).

5.18.1e L'installation d'un système de détection automatique des FOD pour la piste pourrait être envisagée. Lorsqu'un tel système est installé, il devrait être intégré dans le programme de gestion des FOD de l'aéroport.

5.18.2a L'exploitant de l'aérodrome devrait établir un programme définissant les mesures préventives que doivent observer tous les usagers afin d'éliminer ou de réduire le plus possible les FOD. Cela devrait comprendre les pratiques à observer par les usagers de l'aérodrome, notamment les compagnies aériennes, les services de manutention, les locataires de l'aéroport, les sous-traitants, etc., afin de réduire les FOD.

5.18.2b Les sous-traitants seraient appelés à signer une clause assumant la responsabilité du contrôle des FOD.

5.18.3a Les FOD recueillis devraient être examinés pour déterminer leur origine et les signaler de façon appropriée au Comité de la sécurité côté piste afin qu'il prenne les mesures d'amélioration adéquates. Tous les dommages survenus à cause d'objets étrangers devraient être enregistrés et toutes les parties concernées devraient prendre les mesures qui s'imposent.

5.19

Gestion de la faune et de la flore sur les aéroports – aspects opérationnels

En dépit de toutes les mesures dissuasives prises pour éloigner la faune (qui sont examinées dans le chapitre suivant sur les aéroports et l'environnement), il est probable que certains éléments de risque continueront de nuire à la sécurité de l'aviation. Les exploitants d'aérodromes devront donc prendre des mesures opérationnelles pour gérer ces risques, mais dans un esprit d'humanité et de responsabilité.

POLITIQUE DE L'ACI

5.19.1 Les exploitants d'aérodromes doivent faire preuve d'une vigilance constante pour évaluer en temps réel les risques et prendre immédiatement les mesures qui s'imposent. Il est capital que soit mise en place une unité chargée de la gestion de la faune et de la prévention du péril aviaire, ou de s'appuyer sur du personnel spécialement formé et équipé pour gérer la faune sur l'aérodrome.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.19.1a L'unité de gestion de prévention du péril aviaire et de gestion de la faune ainsi que les autres membres du personnel devraient surveiller constamment le risque par une observation directe de la faune locale et adopter des mesures appropriées pour faire fuir les espèces qui constituent un risque ainsi que des mesures préventives à long terme pour éviter que ces situations dangereuses ne se reproduisent.

5.19.1b Les aérodromes devraient s'équiper de dispositifs dissuasifs pour effaroucher les oiseaux – artifices, lasers, chiens, oiseaux de proie, systèmes acoustiques et visuels.

En général, les oiseaux constituent la plus grande menace liée aux animaux pour l'aviation, même s'il ne faut pas sous-estimer la menace que représentent les mammifères. Il peut s'agir d'oiseaux locaux ou migratoires, ce qui peut également avoir d'importantes conséquences sur le niveau de risque et la manière dont on doit traiter le problème. Parmi les moyens possibles pour les faire fuir, on trouve le tir de cartouches et de pétards, ainsi que des systèmes sonores destinés à faire du bruit et à simuler des cris de détresse. Dans certains cas, le recours à des prédateurs naturels, comme par exemple les faucons ou les colleys de frontière (bergers écossais) (que les oiseaux perçoivent comme des prédateurs naturels), peut s'avérer une solution intéressante.

Il est parfois nécessaire d'exterminer certaines espèces, bien que cette méthode ait souvent montré ses limites, puisque les oiseaux visés peuvent être remplacés par un nombre encore plus grand d'autres espèces. Cette élimination d'oiseaux ne peut se faire qu'à condition que les autorités gouvernementales responsables de la conservation de la nature et de la protection de l'environnement, le cas échéant, aient été préalablement mises au courant et qu'elles aient approuvé cette solution. Les méthodes destinées à faire fuir les oiseaux doivent être utilisées de façon appropriée afin d'éviter que les oiseaux ne s'habituent aux dispositifs mis en place, car cela réduit considérablement leur efficacité à long terme.

5.19.1c Pour que les dispositifs soient efficaces, les exploitants d'aérodromes peuvent trouver utile de consulter des experts, en faisant notamment réaliser un audit de base, s'ils souhaitent apporter d'importants changements à leurs procédures de prévention du péril aviaire, qui devraient être adaptées à la situation particulière de chaque aérodrome.

Le personnel affecté au contrôle de la faune doit être motivé et adéquatement formé. Les nouveautés technologiques devraient être surveillées de près afin d'adapter en permanence les mesures actives appliquées. La surveillance environnementale continue de la zone aéroportuaire devrait, à son tour, servir de point de départ pour l'adaptation ou l'introduction de nouvelles mesures écologiques passives à long terme.

5.19.1d Il faut régulièrement réaliser des audits afin de surveiller l'efficacité des méthodes actives et passives de gestion de la faune adoptées dans les aérodromes.

La compilation de statistiques précises sur les observations de la faune et les impacts d'animaux devrait permettre la réalisation d'analyses efficaces des données et contribuer à améliorer la gestion des risques fauniques. Les données enregistrées devraient être intégrées dans les statistiques internationales, comme le système IBIS de l'OACI.

5.19.1e Les milieux naturels et les activités agricoles dans le voisinage de

l'aérodrome devraient également être surveillés par le personnel de l'aérodrome affecté à la gestion de la faune et de la prévention du péril aviaire.

Selon la région, les exploitants d'aérodromes peuvent avoir la possibilité d'être consultés et de participer à la gestion de zones situées dans un rayon prédéfini et dans le voisinage de l'aérodrome. De l'avis général, le rayon à prendre en compte devrait être de 13 kilomètres ou de 8 miles pour assurer une vigilance constante.

5.19.1f L'aérodrome devrait être délimité par une clôture afin de limiter au maximum le risque que des mammifères pénètrent sur ses terrains, pouvant y pénétrer. Au besoin, les clôtures devraient être enterrées en partie dans le sol et inclinées vers l'extérieur pour empêcher les mammifères de creuser et de passer par en dessous ; elles devraient être suffisamment solides et hautes pour que les animaux ne puissent pas les faire céder et passer à travers ou sauter par-dessus.

5.20 Sécurité sur les aires de trafic

POLITIQUE DE L'ACI

5.20.1 Toutes les opérations sur les aires de trafic doivent être effectuées en respectant rigoureusement les mesures de sécurité. ACI soutient l'établissement d'un Comité "sécurité sur les aires de trafic" chargé de coordonner l'organisation de campagnes, d'ateliers, de séminaires et de réunions visant à renforcer la sécurité des aires de trafic.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.20.1a ACI recommande que le Comité chargé de la sécurité sur les aires de trafic (placé sous l'égide d'un Comité de sécurité générale pour l'aéroport) coordonne des initiatives, comme l'organisation de campagnes locales et d'ateliers permettant de sensibiliser tous les intervenants, auxquels il faudrait également faire comprendre que ces accidents et les pertes financières qu'ils entraînent peuvent être évités.

5.20.1b ACI a ciblé plusieurs exploitants d'aéroports qu'il contactera pour participer à l'enquête annuelle d'ACI sur la sécurité des aires de trafic.

5.21 Formation en matière de sécurité sur les aires de trafic

POLITIQUE DE L'ACI

5.21.1 Avant de recevoir un laissez-passer de sécurité pour pénétrer du côté piste, tout le personnel qui a accès au côté piste, y compris les sous-traitants, devrait suivre une formation appropriée sur la sécurité qui souligne les dangers liés à la zone en question.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.21.1a La formation périodique sur la sécurité côté piste devrait être un élément établi du programme de gestion de la sécurité côté piste d'un aéroport pour tous les exploitants qui sont amenés à pénétrer dans la zone côté piste – services d'escale, de restauration à bord des appareils, de ravitaillement en carburant, etc.

5.21.1b Pour les sous-traitants et les visiteurs qui ont besoin de pénétrer dans la zone côté piste et qui ont une autorisation de l'exploitant de l'aérodrome, l'exigence relative au suivi d'une formation sur la sécurité peut être suspendue, si ces personnes sont accompagnées par des membres du personnel adéquatement formés.

5.22

Utilisation des véhicules côté piste

POLITIQUE DE L'ACI

5.22.1 Les exploitants d'aérodromes devraient publier des règles exhaustives et appliquer un système de permis pour gérer l'ensemble des véhicules et des équipements mobiles utilisés côté piste, ainsi que leurs conducteurs.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.22.1a Les exploitants d'aérodromes devraient publier des règles et des règlements complets sur la conduite et l'utilisation de tous les véhicules et équipements mobiles côté piste. Ils devraient également établir un système de contrôle et d'application des règles de conduite côté piste, qui comprendrait un ensemble de sanctions pour les violations les plus graves ou répétées, tout en favorisant dans la mesure du possible les déclarations volontaires n'entraînant pas de mesures disciplinaires.

5.22.1b Tous les véhicules devraient être munis d'un permis véhicule côté piste. L'exploitant de l'aérodrome devrait s'assurer, au moyen d'un processus d'audit, que les véhicules sont sûrs pour leur utilisation prévue et qu'ils sont régulièrement entretenus.

5.22.1c Tous les employés devant conduire des véhicules ou faire fonctionner des équipements côté piste devraient être formés, et une fois qualifiés, se voir délivrer un permis de conduire côté piste.

Note : À moins que certains exploitants ne bénéficient de dérogations légales, ce qui précède s'applique également aux forces de police et de sécurité, au personnel militaire, au personnel de l'autorité de l'aviation civile, au personnel du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie, aux contrôleurs aériens et aux autres employés. Les conducteurs de véhicules non qualifiés sont uniquement autorisés à conduire côté piste, s'ils sont accompagnés par une personne titulaire d'un permis de conduire côté piste ou lorsque l'exploitant de l'aérodrome leur accorde une dérogation temporaire, soumise à des mesures de séparation satisfaisantes, qui respectent les normes de sécurité. L'employeur doit faire suivre à ses employés une formation spéciale sur l'équipement spécialisé.

5.22.1d Tous les conducteurs côté piste devraient obtenir un permis de conduire côté piste normalisé ; toutefois, ceux qui doivent utiliser l'aire de manœuvre devraient suivre une formation spéciale supplémentaire, incluant la radiotéléphonie (RTF), s'il y a lieu. Il convient d'élaborer un système de formation et de qualification des conducteurs. Dans de nombreux aéroports, l'exploitant de l'aérodrome délègue la formation des conducteurs et le contrôle de celle-ci aux compagnies aériennes et aux agents de service d'escale. Il devrait toutefois délivrer tous les permis de conduire côté piste et auditer ou vérifier périodiquement les systèmes de formation et de contrôle des entreprises.

5.22.1e L'aptitude médicale des conducteurs devrait être démontrée, notamment en ce qui concerne la vue (notamment la perception des couleurs) et l'ouïe.

5.22.1f L'employeur de toute personne ayant besoin ou ayant le droit de conduire côté piste devrait obtenir et conserver une police d'assurance et fournir à l'exploitant de l'aérodrome un certificat ou une attestation d'assurance. L'exploitant de l'aérodrome devrait établir la couverture minimum de toute police de ce type. Le fait que l'employeur n'obtienne pas ou ne conserve pas la police d'assurance peut aboutir à l'annulation de son permis véhicule côté piste. L'exploitant de l'aérodrome peut en revanche souscrire une assurance générique et répercuter le coût des primes correspondantes sur les entreprises exerçant leurs activités côté piste.

5.23

Inursions, excursions et confusion sur les pistes

Dans le monde entier, de nombreux incidents et accidents sérieux se sont déjà produits sur des pistes d'aéroports. Les *inursions* sur les pistes, que l'OACI définit comme "toute situation se produisant sur un aérodrome, qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage ou au décollage d'aéronefs", sont particulièrement préoccupantes. Plus récemment, on a souligné les risques d'*excursions* sur les pistes et de *confusion* sur les pistes (erreurs de manœuvre sur les pistes).

ACI participe à l'Initiative sur la sécurité des pistes (RSI – de l'anglais Runway Safety Initiative), un groupe de l'industrie présidé par la Fondation pour la sécurité aérienne, qui s'occupe d'élaborer des mesures de prévention et d'atténuation des risques d'inursions, d'excursions et de confusion sur les pistes des aérodromes. À l'intérieur de ce cadre, ACI a défini l'excursion sur les pistes comme suit : "toute situation se produisant sur un aérodrome où un aéronef quitte la surface destinée à l'atterrissage et au décollage au mauvais endroit ou à un endroit non autorisé".

POLITIQUE DE L'ACI

5.23.1 Les exploitants d'aérodromes, les autorités ATC et toutes les autres parties concernées devraient faire tout ce qui est en leur pouvoir pour supprimer le risque d'inursions, d'excursions et de confusion sur les pistes.

5.23.2 Les mesures préventives devraient comprendre des signaux, marquages et systèmes d'éclairage, l'utilisation de la phraséologie ATC normalisée, le concept "une piste, une fréquence, une langue" et la formation des conducteurs côté piste, en particulier de nuit et dans des conditions de faible visibilité.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.23.1a Les inursions, excursions et confusions sur les pistes peuvent être extrêmement dangereuses et il convient donc que les exploitants d'aérodromes, les compagnies aériennes, les fournisseurs ATC et toutes les autres parties concernées s'unissent pour sensibiliser les personnes et consacrent tous leurs efforts, dans leurs domaines de responsabilité respectifs, à s'assurer que ces incidents ne se produisent pas. Les causes de tout incident ou accident se produisant malgré toutes les précautions prises devraient être minutieusement analysées en termes de probabilité de récurrence et des mesures appropriées devraient être prises pour empêcher qu'il ne se reproduise.

5.23.2a Les exploitants d'aérodromes devraient s'assurer qu'ils disposent de signaux, marquages et balisages appropriés (tels que définis par l'OACI et les autorités nationales) permettant de démarquer et de protéger les points d'entrée à toutes les pistes en conditions tout temps pour lesquelles l'aérodrome est certifié (p. ex., de jour, de nuit et en cas de faible visibilité).

5.23.2b Les exploitants d'aérodromes et les autorités ATC devraient s'assurer que tous les aéronefs et tous les véhicules qui circulent sur chaque piste ou sur une piste voisine utilisent une fréquence radio commune.

5.23.2c La phraséologie aéronautique en langue anglaise de l'OACI devrait toujours être utilisée pour les échanges entre le pilote et les contrôleurs aériens, même lorsque l'anglais n'est pas la langue locale. Tous les usagers de la zone de manœuvre, notamment le personnel de sécurité-incendie (service de sauvetage et de lutte contre l'incendie), le personnel technique et le personnel d'exploitation, devraient être formés à l'usage de l'anglais aéronautique de l'OACI.

5.23.2d Tous les conducteurs qui circulent dans la zone de manœuvre devraient être adéquatement formés et connaître la signification de tous les signaux, marquages et balisages. Une formation spécifique pour le fonctionnement de nuit ou dans des conditions de faible visibilité devrait être fournie.

5.23.2e L'installation de systèmes A-SMGCS pour le guidage des aéronefs et de systèmes de surveillance précise du positionnement des aéronefs et des véhicules sur l'aire de trafic (p. ex., multilatération) peut être envisagée. On peut également envisager l'installation de détecteurs de position et de routiers automatiques (visualisation cartographique mobile) sur tous les véhicules utilisés dans la zone de manœuvre.

5.23.3 Il faudrait également introduire des mesures d'atténuation comme les exigences de frangibilité.

5.23.3a ACI soutient les recommandations de l'OACI sur les exigences de frangibilité des aides visuelles et non visuelles. Toutefois, les signaux doivent avoir une résistance suffisante pour éviter tout dommage causé par le souffle des réacteurs.

5.23.3b Si des propositions sont faites pour exiger le remplacement d'aides existantes, il convient de prouver que le coût des nouvelles aides est justifié et qu'elles amélioreront le niveau général de sécurité.

5.24

Protection du spectre de fréquences radio

POLITIQUE DE L'ACI

5.24.1 La disponibilité du spectre de fréquences radio protégé pour les systèmes de navigation aérienne est extrêmement importante pour les exploitants d'aérodromes afin de pouvoir atteindre des niveaux de capacité et de sécurité élevés.

5.24.2 Les fréquences nécessaires doivent donc être protégées.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

La capacité des systèmes utilisés pour la navigation des aéronefs, associés à d'autres facteurs techniques (contrôle des aéronefs, des routes aériennes et du trafic aérien) peut être déterminante pour le nombre d'arrivées et de départs des pistes. Les grands aérodromes subissent une pression incessante pour augmenter le nombre annuel de passagers et de vols, tout en maintenant un niveau maximal de sécurité et de qualité de service. De nouvelles zones du spectre de fréquences radio ont été attribuées pour les services CNS/ATC qui contribueront largement à améliorer la navigation, la sécurité et la capacité des pistes en exploitation tout temps, elles permettront notamment d'améliorer les systèmes d'approche et d'atterrissage de précision. Les fréquences nécessaires doivent donc être protégées. De même, le spectre réservé pour le système MLS est important pour les exploitants d'aérodromes dans lesquels de tels équipements ont été installés.

Outre les fréquences de navigation, les aérodromes ont d'autres besoins en matière de protection du spectre de fréquences radio, notamment pour les radiocommunications avec les services de police, les services de lutte contre l'incendie, les équipes d'intervention médicale, les services d'escale, la maintenance aéroportuaire et pour les systèmes radars utilisés dans les systèmes de détection automatique de FOD et la surveillance de la faune. Diverses exigences commerciales doivent en outre être respectées.

5.25

Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés

POLITIQUE DE L'ACI

5.25.1 L'enlèvement sûr et opportun des aéronefs immobilisés accidentellement et le fait de rendre l'aire de mouvement pleinement opérationnelle sont des éléments essentiels du plan de préparation opérationnelle de l'aéroport. Dans les aéroports à piste unique notamment, il est fondamental de réduire au minimum les périodes au cours desquelles la piste doit être fermée, pour des raisons de sécurité, de continuité du service et d'ordre économique.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.25.1a Des informations sur l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés figurent dans les annexes 9, 13 et 14 de l'OACI, ainsi qu'aux chapitres 5 et 8 du Manuel des services d'aéroports de l'OACI. ACI a participé à la rédaction de ces dispositions et y a souscrit. Certains points importants sont exposés ci-dessous.

5.25.1b L'exploitant de l'aéroport devrait établir un plan pour l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé dans l'aire de mouvement ou dans une zone adjacente à celle-ci et désigner un coordinateur chargé, au besoin, de faire appliquer le plan. Ce plan devrait identifier les parties clés, leurs responsabilités et les lignes de communications. De plus, l'exploitant de l'aéroport devrait demander à chacun des exploitants d'aéronefs de lui remettre un exemplaire du plan d'enlèvement avant que ceux-ci ne commencent leurs activités régulières dans l'aéroport. Il est fondamental qu'il y ait de bonnes communications entre l'exploitant de l'aéroport et l'exploitant d'aéronef. L'exploitant de l'aéroport devrait maintenir et tenir constamment à jour sa base de données de contacts pertinents dans les centres d'opérations des exploitants d'aéronefs.

Note : "Exploitant d'aéronef" est le terme employé par l'OACI pour désigner le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef.

5.25.1c Il est recommandé que le plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés soit fondé sur les caractéristiques des aéronefs normalement susceptibles d'utiliser l'aérodrome, y compris comme aérodrome de dégagement, et qu'il comprenne notamment : a) une liste du matériel et du personnel disponibles sur l'aérodrome ou au voisinage de celui-ci pour l'exécution du plan; et b) des dispositions permettant l'acheminement rapide des jeux d'engins de récupération qui peuvent être fournis par d'autres aérodromes. Il faudrait envisager la conclusion d'accords d'aide mutuelle entre aéroports.

5.25.1d Les aéronefs accidentellement immobilisés doivent être enlevés de façon rapide et efficace, en tenant compte des exigences de sécurité et des besoins opérationnels (p. ex., le nombre de mouvements, l'utilisation d'une seule piste et autres considérations), et leur enlèvement est subordonné à l'autorisation des autorités gouvernementales chargées des enquêtes sur les accidents. Si l'exploitant de l'aéronef n'assume pas la responsabilité de procéder à l'enlèvement de celui-ci dans un délai convenable, l'exploitant de l'aéroport peut assumer ladite responsabilité, confier la tâche d'enlever l'appareil à une tierce partie par contrat et se faire rembourser le coût de l'opération auprès de l'exploitant de l'aéronef. Il faudrait obtenir de la part de l'exploitant d'aéronefs une permission écrite ou un document "d'exonération de responsabilité contre toute réclamation", que ce soit dans le cadre de l'accord d'exploitation conclu entre l'exploitant de l'aéroport et l'exploitant d'aéronefs ou, au plus tard, avant de commencer à enlever l'aéronef accidentellement immobilisé. Le fait de ne pas obtenir ledit document ne devrait pas retarder inutilement l'enlèvement de l'aéronef. L'exploitant de l'aéroport devrait s'assurer que des enregistrements visuels des opérations d'enlèvement de l'aéronef accidentellement immobilisé sont réalisés et les conserver.

5.25.2 L'exploitant de l'aéroport, conjointement avec les exploitants d'aéronefs, devrait – dans le cadre de la formation pour la préparation aux situations d'urgence – organiser un exercice qui couvre tous les aspects de l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.

5.25.2a L'exploitant de l'aéroport devrait inclure dans le cycle de formation sur la préparation aux situations d'urgence un exercice partiel d'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé ou une simulation d'enlèvement sur maquette. Cet exercice serait une excellente occasion de formation et d'apprentissage et il permettrait à tous les participants d'échanger des informations, d'identifier les lacunes des différents plans et des interventions prévues en cas d'urgence et prendre l'initiative de mesures correctives.

5.25.2b Les parties clés du plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sont : l'exploitant de l'aéroport, les exploitants d'aéronefs, les agents de service d'escale, les enquêteurs publics sur les accidents, les aviateurs, les agents des douanes, les spécialistes des marchandises et des matières dangereuses (Hazmat – de l'anglais "hazardous material"), les spécialistes de l'environnement, les fonctionnaires chargés de la santé et de la sécurité au travail, les représentants des compagnies d'assurances, les spécialistes du fret, le personnel de sécurité-incendie (RFF), les contrôleurs aériens, les fournisseurs d'information météorologique, les exploitants d'équipements spécialisés, les équipes de construction, le personnel de sécurité, le personnel des aides à la navigation (NAVAID), le personnel chargé de la planification et des services techniques, les sous-traitants et les consultants, le service de police ayant compétence et les autres parties intéressées.

5.26 Marchandises dangereuses

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

5.26.1 Les aéroports devraient faciliter le transport d'expéditions de marchandises dangereuses dûment documentées et emballées, mais devraient également mettre en place des mesures d'urgence appropriées pour gérer les incidents mettant en cause de telles marchandises.

Les organismes chargés de vérifier la documentation, l'emballage et l'acheminement des marchandises dangereuses sont assez nombreux pour que l'ACI n'ait pas à publier de lignes directrices dans ce domaine. Cependant, du point de vue des aéroports, des procédures régissant le mouvement de ces marchandises sont nécessaires, notamment lorsque leurs quantités excèdent celles prescrites dans les règlements de l'ONU, de l'OACI ou de l'IATA. Dans le cas d'expéditions dépassant les quantités prescrites dans ces règlements, les affréteurs, les entreprises d'assistance au sol et les compagnies aériennes devraient en informer officiellement les exploitants d'aéroports afin de pouvoir prendre les mesures appropriées. Des manuels locaux énumérant les responsables des compagnies aériennes à contacter seraient utiles en cas d'incidents ou d'accidents.

ACI est conscient du risque que présente le transport de marchandises dangereuses par avion. Les plans d'urgence des aéroports devraient prendre en compte le problème créé par les marchandises dangereuses tel qu'il est défini dans l'Annexe 18, les Instructions techniques pour le transport de marchandises dangereuses par voie aérienne (Doc. 9284) de l'OACI. Les aéroports devraient s'assurer auprès des compagnies aériennes et des services de manutention qu'ils mettent en place les équipements appropriés et forment leur personnel pour faire face au déversement de matières dangereuses. Des procédures devraient être mises au point pour les situations dans lesquelles la présence de marchandises dangereuses est détectée par le personnel de sûreté.

6

Les aéroports et l'environnement

***Le Comité permanent Environnement a entièrement réécrit et remanié cette section, qui sera utilisée comme modèle pour rédiger et présenter les autres chapitres des Politiques et Pratiques recommandées de l'ACI dans les années qui viennent.*

6.1 Bruit

POLITIQUE DE L'ACI

6.1.1 Réduire au minimum ou atténuer les effets néfastes du bruit sur les personnes.

6.1.2 ACI soutient la mise en œuvre de l'Approche équilibrée (BA) de l'OACI.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Le bruit demeure la conséquence la plus flagrante pour les collectivités locales et le problème environnemental le plus susceptible d'entraîner la mobilisation d'une communauté locale contre des projets d'agrandissement des infrastructures aéroportuaires ou d'expansion de capacité, aboutissant à des restrictions et à des contraintes en matière d'exploitation.

Certification acoustique des aéronefs de l'OACI

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été instituée par la Convention de Chicago en 1944. L'Annexe 16, Volume I, de la Convention de Chicago contient des normes pour l'évaluation et la certification des niveaux des émissions sonores produites par un aéronef au décollage et à l'atterrissage. Les normes acoustiques de l'OACI sont généralement adoptées par les États membres sous forme de règlements. En pratique, ces normes constituent l'outil principal de l'OACI pour lutter contre le bruit des aéronefs.

La certification acoustique repose sur l'évaluation de trois points de contrôle – l'axe d'atterrissage, l'axe de décollage et l'axe latéral de décollage. Les valeurs limites d'émissions acoustiques que doivent respecter les aéronefs figurent aux chapitres 2, 3 et 4 de l'Annexe 16, Volume I. Dans la plupart des pays développés, les aéronefs du chapitre 2 ont été interdits après 2002, de sorte que la majorité des aéronefs qui volent actuellement satisfont aux exigences du chapitre 3.

Les limites prévues par le chapitre 4 ont été approuvées en 2001 et sont désormais en vigueur pour les nouvelles combinaisons aéronef-moteur certifiées après le 1^{er} janvier 2006 (et non pour les combinaisons déjà en production). Le chapitre 4 exige que la somme cumulée des améliorations acoustiques des normes du chapitre 3 pour les trois points de mesure soit d'au moins 10 décibels. Il n'y a aucune obligation d'améliorer les trois points de mesure à la fois, juste une obligation d'atteindre au minimum un total cumulé de 10 décibels de mieux.

*Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a élaboré l'Approche équilibrée pour la gestion du bruit des aéronefs (BA – de l'anglais *Balanced Approach to Aircraft Noise Management*), qui comprend les quatre éléments suivants :*

- 1. la réduction du bruit à la source;*
- 2. la planification de l'utilisation des terrains;*
- 3. des procédures opérationnelles d'atténuation du bruit ;*
- 4. des restrictions d'exploitation.*

Le Document BA a été mis à jour en 2007 pour inclure les "enjeux humains" et intégrer les techniques de mobilisation des communautés. Bien qu'il faille accorder la même importance à chacun de ses quatre éléments constitutifs, ACI reconnaît que l'approche équilibrée stipule qu'elle devrait s'appliquer aéroport par aéroport, ce qui permettrait à chaque aéroport d'appliquer les éléments de gestion du bruit des aéronefs qui ne sont pas entièrement traités dans le Document BA et les aéroports peuvent mettre en œuvre beaucoup de ces initiatives.

6.1.2a Les aéroports devraient mettre en œuvre l'Approche équilibrée pour la gestion du bruit des aéronefs (Document 9829 de l'OACI, mis à jour en 2007), en accordant une importance égale à chacun des quatre éléments, tout en l'appliquant, comme le prévoit le document, aéroport par aéroport. Le processus peut servir à traiter un problème de bruit existant ou à empêcher un problème de bruit d'apparaître.

Les aspects non traités entièrement dans l'Approche équilibrée sont également examinés ici.

6.1.3 La manière la plus efficace et la plus durable de réduire le bruit des aéronefs à l'échelle mondiale de façon permanente consiste à l'atténuer à la source.

Normes de rigueur sur le bruit des aéronefs

Dans l'Approche équilibrée, la "réduction du bruit à la source" renvoie expressément aux normes de rigueur pour la certification acoustique des aéronefs qui figurent à l'Annexe 16, Vol. 1. Cet élément du BA sur lequel l'OACI a compétence exclusive pour établir des normes et la mise en œuvre de cet élément devraient servir de base à l'approche mondiale pour remédier aux problèmes de bruit causés par les avions.

La croissance future du trafic devrait être compensée par une amélioration continue des technologies de réduction du bruit, même si les prévisions concernant le trafic et le parc aérien indiquent qu'on n'y parviendra pas.

6.1.3a Les aéroports devraient appuyer les efforts déployés par ACI au CAEP pour s'assurer que la rigueur des normes acoustiques reste inscrite au programme des travaux du Comité et que les normes sont régulièrement actualisées. Afin d'apporter ce soutien, les aéroports et les associations aéroportuaires régionales, dans les États membres du CAEP en particulier, devraient travailler en collaboration avec les représentants de l'OACI et du CAEP de leurs États et les autres représentants gouvernementaux pour défendre les politiques, positions et documents de travail d'ACI devant l'OACI et marquer leur appui.

6.1.4 La planification de l'utilisation des terrains est un outil efficace pour minimiser l'impact acoustique des aéronefs.

6.1.4a Les aéroports devraient travailler conjointement avec les autorités locales ou régionales ou les gouvernements pour s'assurer que seules se développent des utilisations des terrains compatibles avec le bruit dans les zones affectées par le bruit des aéronefs aux alentours des aéroports. Beaucoup d'aéroports doivent traiter avec plusieurs ordres de gouvernement (local ou municipal, régional ou d'État) et de multiples juridictions (p. ex., villes/départements limitrophes).

6.1.4b Les activités correspondant à une utilisation des terrains incompatible avec le bruit des avions comprennent notamment les installations résidentielles, les écoles, les garderies d'enfants et les hôpitaux.

6.1.4c Dans de nombreux cas, les courbes de niveau de bruit dans les aéroports basées sur les niveaux moyens de bruit (comme Leq, Ldn, Lden, NEF ou ANEF) s'avèrent appropriées pour déterminer le niveau d'impact acoustique de l'aéroport aux fins de planification de l'utilisation des terrains. Une période de base étendue (p. ex., trois mois ou un an) peut être utilisée pour tenir compte des variations quotidiennes et saisonnières du vent et des courants de trafic. Dans certains cas, il peut être approprié d'utiliser le niveau de bruit moyen enregistré à des périodes précises (p. ex., la nuit) ou le bruit produit par des événements d'aéronef particuliers (p. ex., Lmax, SEL, EPNL) pour déterminer le niveau de l'impact acoustique de l'aéroport et évaluer sa compatibilité avec l'utilisation des terrains.

6.1.4d Les terrains devraient être protégés contre les activités incompatibles en se fondant sur les meilleures prévisions disponibles concernant les niveaux de bruit futurs, en tenant compte de la croissance de l'activité du trafic aérien, de la composition future des parcs et des nouvelles infrastructures comme les pistes, les aéroports et les voies de circulation. Les prévisions de trafic devraient être basées sur une période minimale de 30 ans et, dans certains cas, il serait bon de protéger les terrains sur la base de la capacité des aéroports. Si les changements dans les parcs d'aéronefs engendrent une réduction des courbes de bruit, mais que les prévisions de trafic indiquent que les niveaux acoustiques reviendront à des niveaux similaires, voire plus élevés, il faudrait éviter l'expansion des utilisations incompatibles des terrains en utilisant les courbes de bruit calculées à partir d'un scénario opérationnel futur approprié.

6.1.4e Dans les zones affectées par le bruit où il y a des activités résidentielles ou autres activités incompatibles, il faudrait utiliser la planification de l'utilisation des terrains pour empêcher le développement de nouvelles activités incompatibles, notamment toute augmentation de la densité résidentielle. De plus, il faudrait chercher des opportunités permettant un réaménagement urbain compatible.

6.1.4f Il faudrait exhorter les États (ou les autorités régionales ou locales) à édicter et à faire appliquer, en consultation étroite avec les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes, des règlements sur la planification de l'utilisation des terrains situés au voisinage des aéroports afin d'éviter la construction d'immeubles sensibles au bruit dans les zones pouvant devenir critiques.

6.1.4g Si les circonstances locales ne permettent pas d'empêcher l'utilisation des terrains sensibles au bruit à des fins résidentielles et autres, il faudrait insister auprès des autorités locales pour qu'elles exigent que les nouveaux édifices construits soient dotés de l'isolation acoustique et de systèmes de ventilation ou de climatisation appropriés. Cette isolation phonique devrait être conçue et construite de manière à ce que le bruit à l'intérieur des bâtiments atteigne des niveaux appropriés.

Programmes gradués

Beaucoup de programmes de planification utilisent un système gradué basé sur des courbes de bruit projetées. Des critères pour chaque niveau de bruit – bas, moyen et élevé – sont définis et différentes restrictions s'appliquent. Dans certaines villes néo-zélandaises, par exemple, le niveau de bruit est considéré bas entre 55 et 60 dB, moyen entre 60 et 65 dB et élevé au-delà de 65 dB ; tous ces niveaux sont basés sur des prévisions de trafic sur 30 ans. Dans les zones touchées par des niveaux élevés, la construction de nouveaux bâtiments à usage d'habitation est interdite et les résidences existantes doivent faire l'objet de travaux destinés à améliorer leur isolation acoustique et leur système de ventilation. Dans les zones touchées par des niveaux moyens, les nouvelles maisons doivent respecter des exigences en termes d'isolation phonique et de ventilation. Dans les zones touchées par des niveaux bas, les nouveaux résidents doivent être informés de la situation acoustique de l'aéroport.

6.1.5 L'isolation acoustique fait partie de la solution pour les résidences, les salles de classe et les autres édifices sensibles au bruit touchés par le bruit des aéronefs.

Isolation acoustique

6.1.5a L'isolation acoustique des résidences existantes ou des nouvelles résidences et des autres bâtiments sensibles au bruit est conçue pour améliorer l'environnement acoustique interne des édifices en question. Normalement, seules les pièces "habitables", comme les chambres à coucher, les salons, les cuisines, les salles à manger et les bureaux, sont visées. Les pièces "non habitables", comme les garages, les salles de bains et les buanderies, ne sont pas traitées.

6.1.5b Normalement, le bruit s'introduit principalement dans les bâtiments par les fenêtres, les puits de lumière, les portes extérieures, les toits, les plafonds et les murs. Le bruit est également susceptible de s'introduire par les cheminées et les prises d'air de ventilation et ces voies de passage du bruit doivent donc être traitées. Parfois, les immeubles les plus anciens ne sont pas équipés d'isolants thermiques fibreux et ne bénéficient pas des avantages acoustiques procurés par ces isolants, de sorte qu'ils devraient être rénovés. Les constructions légères des fenêtres, toits, plafonds et murs peuvent nécessiter des rénovations considérables, voire un remplacement complet des fenêtres voilées ou qui ferment mal ou pas hermétiquement (p. ex., des persiennes en verre).

6.1.5c L'isolation acoustique devrait être considérée comme une solution partielle seulement, puisqu'elle ne permet pas d'agir sur le milieu sonore extérieur dans les zones résidentielles.

6.1.5d En fonction du climat local, un autre type de système de ventilation ou de climatisation peut également s'avérer nécessaire parce que l'isolation acoustique de l'enveloppe d'un immeuble ne fonctionne que lorsque les fenêtres et les portes extérieures sont closes. Dans les zones tropicales, par exemple, il faudrait fermer les prises d'air de ventilation ouvertes en permanence.

6.1.5e Le coût de l'isolation acoustique et des programmes d'amélioration de la ventilation devrait, le cas échéant, être répercuté sur les usagers de l'aéroport. Le coût de l'isolation acoustique des nouveaux bâtiments devrait, le cas échéant, être assumé par le propriétaire ou le constructeur.

6.1.6 Les procédures d'atténuation du bruit peuvent contribuer à réduire les niveaux de bruit des aéronefs.

Procédures opérationnelles d'atténuation du bruit

6.1.6a Des procédures opérationnelles visant à réduire les impacts du bruit devraient être élaborées en étroite collaboration avec les intervenants, y compris les exploitants d'aéroports, les pilotes, le fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP – de l'anglais Air Navigation Service Provider) et les représentants de la communauté.

Les mesures peuvent comprendre :

- Des procédures de décollage visant à atténuer le bruit, comme les restrictions relatives à l'utilisation de la puissance et des volets
- Des procédures d'approche visant à atténuer le bruit, comme les approches en descente continue (CDA)
- L'utilisation de trajectoires de vol ou de pistes préférentielles
- La concentration des vols sur des zones non peuplées ou non sensibles au bruit
- La dispersion des vols survolant des zones peuplées ou la répartition du bruit
- La modification des horaires de vols
- Des seuils de piste décalés pour les décollages et les atterrissages
- Des restrictions sur le point fixe des moteurs et/ou sur l'utilisation de l'équipement au sol

6.1.6b Ces mesures devraient être renforcées par des procédures de surveillance et de contrôle de leur application et des sanctions devraient être envisagées en cas de violations répétées.

6.1.6c Avant de prendre la décision de les mettre en œuvre, ces mesures devraient être évaluées en fonction notamment de leurs répercussions sur la consommation de carburant et les émissions atmosphériques.

6.1.7 Les restrictions à l'exploitation permettent de réduire les nuisances sonores aux heures sensibles, en principe la nuit.

Les restrictions peuvent porter sur le nombre et/ou les types d'aéronefs ou de mouvements (décollages ou atterrissages), parfois sur des pistes ou des trajectoires de vol précises. Parfois, la limite nocturne est une limite de courbe de bruit à respecter, auquel cas il est possible de réaliser davantage de mouvements si on utilise des aéronefs moins bruyants.

L'introduction générale de couvre-feux dans les aéroports n'est pas recommandée, mais ces couvre-feux sont parfois imposés à l'aéroport par les autorités locales ou les gouvernements nationaux ou volontairement acceptés par l'aéroport pour garantir l'approbation de la planification du développement de ses infrastructures.

Les restrictions à l'exploitation nocturne d'un aéroport, notamment les couvre-feux, peuvent avoir des conséquences négatives sur d'autres aéroports de pays ou de régions plus ou moins éloignés. Cela pourrait conduire à une sous-utilisation des infrastructures aéroportuaires pendant la journée et avoir des incidences financières et sociales bien au-delà des frontières nationales.

6.1.8 La surveillance du bruit dans les aéroports est un processus important pour comprendre les impacts du bruit des aéronefs et les réduire.

La surveillance du bruit passe par l'utilisation d'un équipement spécialisé, notamment des microphones et des dispositifs d'enregistrement informatisés ou automatiques, pour mesurer les niveaux de bruit des aéronefs. Les raisons qui motivent cette surveillance sont variées ; en voici quelques-unes :

- *Déterminer et surveiller les niveaux de bruit dans les zones résidentielles*
- *Contrôler le respect des limites si le bruit de chaque aéronef ou le bruit de l'ensemble de l'aéroport est soumis à des limites*
- *Mesurer les bruits produits par chaque aéronef pour calculer les droits exigés.*

6.1.8a L'endroit où installer un site de surveillance permanent ou temporaire devrait être choisi en tenant compte des sources de bruit de fond ou ambiant tels que les routes, les trains, les conditions météorologiques et les animaux, et des questions de sûreté et d'accès aux fins d'étalonnage et d'entretien réguliers.

6.1.8b Si un contrôleur de bruit est situé trop loin de l'aéroport, les niveaux de bruit des aéronefs risquent de ne pas être suffisamment élevés par rapport aux conditions de bruit ambiant pour qu'il parvienne à enregistrer les bruits de façon claire et distincte. Il est essentiel que le système soit en mesure de distinguer les bruits des aéronefs des autres bruits.

6.1.8c Les systèmes informatisés devraient être reliés à des systèmes radars ou autres systèmes d'identification des aéronefs afin de s'assurer que les bruits enregistrés sont bien dus à des mouvements d'aéronefs et que le pourcentage de mouvements enregistrés est suffisant et représentatif.

6.1.9 Le dialogue avec les communautés incommodées par le bruit est un outil important pour assurer la cohésion entre la communauté et l'aéroport.

Une grande variété de facteurs non acoustiques influencent l'attitude des collectivités à l'égard de l'exploitation des aéroports et leur tolérance aux nuisances sonores. La communication et les engagements actifs entre les aéroports et les communautés avoisinantes sont essentiels pour maximiser la tolérance de ces dernières au bruit et permettre ainsi aux aéroports de se développer.

Les communications concernant le bruit des aéronefs et les mouvements de circulation devraient être claires, précises et présentées de manière à être comprises même par les profanes sans aucune formation technique. Toutefois, il ne s'agit pas de sacrifier les détails au prix de la simplification. Si les données sont simplifiées pour des raisons de clarté générale, les informations de bases détaillées devraient également être mises à disposition des personnes qui souhaitent en savoir davantage.

(Les communications sont également examinées à la section 6.7)

Plaintes

Beaucoup d'aéroports proposent des lignes téléphoniques spécialisées réservées aux plaintes des collectivités, avec diverses options, notamment des lignes téléphoniques gratuites, des lignes de fac-similé (fax) et des installations Internet (ou services de courrier électronique).

6.1.9a Un système de traitement des plaintes devrait notamment avoir les caractéristiques suivantes :

- Des services de plaintes faisant l'objet d'une publicité adéquate et des lignes de téléphones, des sites Web, etc. faciles d'accès.
- Un processus systématique pour le traitement des plaintes, leur analyse et les rapports internes et externes afin d'assurer la cohérence et la transparence.
- Une norme de réponse, d'explication, de reconnaissance et de suivi garantie.
- Des examens réguliers du rendement qualitatif du système de traitement des plaintes.

6.1.9b Les plaintes peuvent donner une indication du niveau de nuisance dû aux activités de l'aéroport ressenti par la population, mais elles ne doivent pas être considérées isolément. D'autres méthodes d'évaluation des réactions de la population au bruit devraient être utilisées comme les enquêtes sociales, les consultations publiques et l'analyse de la couverture médiatique notamment. Un aéroport ne devrait pas attendre les réactions de la population face aux applications de la planification de l'infrastructure aéroportuaire pour déterminer le niveau de nuisance pour la population.

6.1.10 Les mesures du bruit sont un outil précieux pour communiquer avec les collectivités.

Mesures du bruit de rechange ou complémentaires

La planification de l'utilisation des terrains et certaines limites réglementaires ou ententes en matière de planification se basent souvent sur des courbes de bruit calculées à partir du niveau de bruit moyen sur une période prolongée (p. ex., Ldn, Lden, NEF ou ANEF sur une période de 3 mois ou d'un an). L'utilisation d'une échelle logarithmique ou d'une échelle de décibels pour calculer cette moyenne sur une période prolongée peut signifier que des modifications importantes apportées à l'exploitation d'un aéroport (p. ex., périodes de pointe de trafic prolongées ou vols de fin de soirée remplacés par des vols aux premières heures du jour) peuvent n'engendrer que des changements négligeables dans les courbes de bruit. L'expérience montre que les communautés et les particuliers trouvent souvent que cette information n'est pas claire ou prête à confusion, et qu'ils n'aiment pas s'entendre dire que certains changements n'auront "aucune conséquence audible" ou seront "imperceptibles d'un point de vue acoustique".

Beaucoup d'aéroports découvrent qu'il vaut mieux avoir recours à des mesures acoustiques basées sur des bruits uniques et précis pour communiquer avec les collectivités résidentielles. Le niveau de bruit moyen est de plus en plus considéré comme étant peu utile.

Les mesures de rechange ou complémentaires des niveaux de bruit comprennent le niveau de bruit maximal (Lmax), le niveau d'exposition au bruit (SEL) d'un événement, et le nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau de bruit maximal déterminé (N60 ou N70). Une autre mesure appelée Respite (répit) et utilisée en Australie pour faire état des plans de répartition du bruit ou de pistes partagées consiste à rendre compte des périodes durant lesquelles aucun aéronef n'utilise une route ou un espace aérien particulier.

6.1.10a Afin d'instaurer un climat de confiance et d'établir des partenariats avec les collectivités locales et les gouvernements, les aéroports devraient fournir des informations sur le bruit et les activités de vol claires et facilement compréhensibles.

6.1.11 Positions de l'ACI sur les questions visées par le CAEP.

6.1.11.1 Le CAEP devrait examiner ses normes de rigueur au moins tous les deux cycles du CAEP (autrement dit tous les six ans).

6.1.11.2 Les futures normes de rigueur acoustique devraient inclure une amélioration minimale pour chacun des trois points de mesure nécessaires à la certification, ainsi qu'une somme cumulée.

6.1.11.3 ACI est favorable à une certification du bruit unique pour les aéronefs.

6.1.10b Il peut être important de fournir des informations regroupées et détaillées sur les niveaux de bruit et les mouvements d'aéronefs afin de permettre aux particuliers de mieux comprendre les impacts des activités de vol passées, actuelles et futures. Des programmes comme le Transparent Noise Information Programme (TNIP – programme d'information transparente sur le bruit) créé en Australie permettent cela.

6.1.10c Un niveau acoustique pondéré A peut également ne pas tenir compte du bruit à basse fréquence, qui peut pourtant faire vibrer les fenêtres et trembler les objets. Les niveaux acoustiques pondérés C ou de basses fréquences (p. ex., bande d'octave de 31 Hertz) peuvent mieux représenter ce phénomène.

Normes et certification

ACI est d'avis que les exigences en matière de certification du bruit du Chapitre 4 de l'Annexe 16 de la Convention de Chicago ne reflètent pas les technologies actuelles les plus avancées. La grande majorité des aéronefs de série respectent déjà ces exigences, la plupart avec une marge considérable. L'A380 va au-delà des exigences du Chapitre 4 avec un total cumulé d'environ 15 décibels.

ACI est d'avis que les normes de l'OACI ne devraient pas uniquement appuyer la technologie existante, mais devraient montrer la voie à suivre à l'industrie. Les nouveaux aéronefs transsoniques et les nouveaux aéronefs supersoniques de transport (SST) devraient répondre aux mêmes normes acoustiques que les autres nouveaux avions subsoniques.

Les nouveaux aéronefs à hélices transsoniques ou à "rotor non caréné" devraient répondre aux mêmes normes acoustiques que les autres avions à réaction subsoniques.

L'OACI devrait adopter des normes acoustiques pour les aéronefs à décollage et à atterrissage vertical et court (ADAV/ADAC) afin que le niveau de bruit global au voisinage des aéroports n'augmente pas.

Des normes de certification acoustique devraient être incorporées à l'Annexe 16 de l'OACI pour les futurs groupes auxiliaires de puissance (GAP). Il est nécessaire de se doter de règlements internationaux sur la certification acoustique.

ACI est favorable à une certification du bruit unique pour les aéronefs. Le certificat qui doit être placé à bord devrait refléter les performances acoustiques de l'aéronef pour sa masse maximale au décollage (MTOW) certifiée. Si les exploitants d'aéroports veulent changer la valeur acoustique en limitant le poids ou en utilisant différents types de moteurs, cela serait également acceptable. ACI s'oppose à la double certification ou aux certifications multiples.

Aéronefs présentant une faible marge de conformité au Chapitre 3

Les aéronefs les plus bruyants visés au Chapitre 3 représentent une part disproportionnée du climat sonore et du niveau de nuisances sonores autour des aéroports. ACI maintient que les aéronefs les plus bruyants du Chapitre 3 – ceux qui sont conformes aux normes du Chapitre 3 par une marge cumulée de moins de 5 dB – devraient être retirés de l'exploitation comme prochaine étape.

Les pays en développement devraient être autorisés à renouveler leurs parcs à leur propre rythme, sous réserve que leurs projets de rénovations soient rendus publics et communiqués en bonne et due forme.

ACI soutient tous les efforts visant à limiter l'exploitation d'avions à réaction certifiés conformément au Chapitre 2. Il convient dans toute la mesure du possible de s'assurer que les avions gros porteurs du Chapitre 2 et les avions dotés de moteurs à taux de dilution élevé, qui ne sont actuellement pas concernés par les exigences de retrait, soient de moins en moins nombreux ou soumis à des restrictions extrêmement rigoureuses, une fois le délai de retrait définitif écoulé.

6.1.12 L'imposition de redevances d'usage liées au bruit est une mesure qui peut fortement inciter les compagnies aériennes à exploiter des parcs d'avions moins bruyants.

Beaucoup d'aéroports intègrent dans leurs redevances d'atterrissage une part liée au bruit. Cela permet de récompenser financièrement les exploitants d'aéroports qui utilisent des aéronefs plus silencieux et donc d'inciter les compagnies à ne pas exploiter d'avions bruyants. Les programmes d'imposition de redevances peuvent être basés sur les niveaux de bruit certifiés ou sur les niveaux de bruit réellement mesurés de l'aéronef ou un quelque autre système. L'aéroport international de Narita au Japon a mis en place un programme de redevances d'atterrissage basé sur l'Indice d'évaluation du bruit de l'ACI.

Certains aéroports ont des programmes d'imposition de pénalités conçus pour s'assurer que les aéronefs restent sur la bonne route en empruntant des routes privilégiées destinées à réduire le bruit.

6.1.12a Un programme d'imposition de redevances liées au bruit devrait être "neutre sur le plan fiscal" pour l'aéroport, en ce sens que le programme en soi ne devrait pas générer de bénéfice net pour l'aéroport. Pour cela, il faut que le total des rabais ou des réductions accordés aux aéronefs peu bruyants sur les redevances d'atterrissage soit égal au total des augmentations imposées aux aéronefs plus bruyants sur les redevances d'atterrissage au cours d'une période déterminée (p. ex., une année). D'autre part, les fonds réunis par l'aéroport au moyen d'un programme d'imposition de redevances liées au bruit devraient intégralement servir à lutter contre des problèmes acoustiques ou à les atténuer ; ils devraient, par exemple, servir à financer un programme d'insonorisation résidentielle, un fonds communautaire ou tout autre programme lié à la réduction du bruit.

Indice d'évaluation du bruit de l'ACI

ACI estime que le système actuel de classification des bruits de l'OACI n'est pas suffisamment avancé pour décrire adéquatement les différents niveaux de bruit générés par plusieurs aéronefs certifiés conformément au Chapitre 3 et au Chapitre 4.

ACI recommande d'appliquer l'Indice d'évaluation du bruit (NRI – de l'anglais Noise Rating Index, ou indice nominal de bruit ou indice d'évaluation NR) de l'ACI pour améliorer la classification des aéronefs en fonction de leurs émissions de bruit. Dans le cadre d'un tel programme, tous les types d'aéronefs sont qualifiés par des lettres allant de A à F sur la base des trois niveaux acoustiques certifiés, en utilisant deux critères de classification. Le premier de ces critères est la réduction cumulative à partir de la norme du Chapitre 3 de l'OACI, additionnée sur les trois points de mesure du bruit certifiés.

Le second est le minimum des trois réductions individuelles à partir de la norme du Chapitre 3. C'est ainsi que le NRI permet de reconnaître les aéronefs qui procurent des réductions de bruit dans les points de certification de l'OACI. Au moment de la rédaction du présent manuel, soit en juillet 2008, le NRI d'ACI est en cours d'actualisation pour tenir compte de la nouvelle génération d'aéronefs plus silencieux.

L'Indice d'évaluation du bruit de l'ACI peut servir de base à un programme d'imposition de pénalités liées au bruit et à évaluer la constitution du parc d'un aéroport particulier aux fins d'analyse comparative.

6.1.13 Les mesures d'atténuation doivent également prendre en compte les sources de bruit situées au sol.

Les sources de bruit liées aux activités aéroportuaires au sol peuvent comprendre le démarrage des moteurs des avions et le roulage (circulation au sol), les essais de moteurs des avions, les groupes auxiliaires de puissance, le matériel de servitude au sol, le trafic routier et les installations comme les centrales thermo-frigo-électriques.

Les limites de bruit qui s'appliquent à ces sources relèveront normalement de la compétence du gouvernement local ou territorial et, selon les règles de zonage des terrains, seront normalement similaires aux limites de bruit qui s'appliquent aux activités industrielles terrestres générales. Les limites de bruit s'appliquent normalement dans les lieux résidentiels (ou autres lieux sensibles au bruit) situés le plus près de l'aéroport.

Selon les règlements locaux qui s'appliquent à un aéroport, la taille de la propriété de l'aéroport, la proximité des endroits sensibles au bruit et d'autres facteurs locaux, différentes options sont possibles pour atténuer le bruit dû aux sources de bruit liées aux activités aéroportuaires au sol ; ces mesures sont précisées ci-dessous.

6.1.13a Le bruit dû au démarrage des moteurs et au roulage peut parfois être amorti au moyen de talus, de clôtures ou d'écrans anti-bruit. De telles mesures ne seront efficaces que si les lieux de réception du bruit sont proches (dans un périmètre de 50 ou 100 m) de la source du bruit et sont en visibilité directe avec elle (autrement dit, le bruit n'est pas encore filtré). Toutefois, il se peut que certains résidents qui choisissent de vivre à côté d'un aéroport préfèrent avoir vue sur les voies de circulation. À de plus grandes distances (>100 m), l'amortissement du bruit risque d'être inefficace en raison des effets de l'atmosphère sur la propagation du bruit. Pour les espaces découverts situés à plus de 100 mètres, l'afforestation peut être bénéfique pour améliorer l'absorption du bruit, même si une seule rangée ou quelques rangées d'arbres n'auront pour ainsi dire aucun effet acoustique.

6.1.13b L'atténuation du bruit des aéronefs qui effectuent des essais de moteurs au point fixe ou au sol sur place nécessite en général un environnement fermé, souvent en forme de U pour autoriser l'accès. La barrière anti-bruit elle-même doit être solide et beaucoup plus haute que les moteurs des aéronefs, avec des surfaces internes recouvertes d'un revêtement insonorisant (qui doit être protégé contre les conditions météorologiques). Une enceinte semi-fermée en forme de U permettra normalement de réduire le bruit de 10 décibels dans trois directions, mais ne permettra pratiquement aucune réduction de bruit dans la direction de l'ouverture.

6.1.13c Un bâtiment à construction totalement fermée permet d'obtenir une réduction de 10 décibels dans toutes les directions, mais doit être adéquatement ventilé et revêtu de matériaux insonorisants. La mise en place de restrictions concernant les heures où les moteurs sont autorisés à fonctionner au sol est une solution plus simple, mais souvent la maintenance des aéronefs de nuit nécessite de faire le point fixe avant le premier vol de la matinée.

6.1.13d Le bruit d'un groupe auxiliaire de puissance (GAP) peut être atténué en fournissant de l'électricité (400 Hz) et de l'air pré-conditionné (PCA) à l'aéronef lorsqu'il est stationné à une porte d'aérogare ou à un point de chargement du fret.

6.1.13e Le bruit du matériel de servitude au sol (GSE), s'il pose problème, peut être atténué en modernisant ledit matériel. Les ouvrages anti-bruit peuvent également être efficaces.

6.1.13f Normalement, le bruit du trafic de surface ne relève pas de la compétence de l'aéroport. Ce bruit peut être réduit (sans pour autant réduire le trafic routier en soi) au moyen d'ouvrages ou de talus anti-bruit, de revêtements routiers poreux et de la modification du tracé des voies d'accès.

6.1.13g Il vaut mieux traiter le bruit des centrales thermo-frigo-électriques et des pièces mécaniques correspondantes au moment de la conception que d'avoir à procéder à des améliorations techniques pour traiter un problème a posteriori. Il peut être nécessaire de faire appel aux conseils d'experts en acoustique et les solutions peuvent varier et aller de l'installation de talus et d'écrans anti-bruit, en enfermant une source de bruit, jusqu'au remplacement ou à la modification des anciens équipements.

6.2

Émissions et qualité de l'air local

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

6.2.1 Prévenir, réduire ou atténuer les effets néfastes de la pollution atmosphérique liée à l'aviation.

La gestion de la qualité de l'air local repose sur deux grands volets :

1. *Évaluation*
2. *Réponse*

L'évaluation comporte les étapes suivantes qui sont détaillées ci-dessous :

- *Réglementation ou normes sur la qualité de l'air local.*
- *Mesures ou surveillance de la pollution.*
- *Inventaire des sources d'émissions.*
- *Modélisation de la dispersion.*

6.2.2 L'évaluation devrait se baser sur les règlements ou les normes sur la qualité de l'air local.

La majorité des États ont adopté des normes ou mis en place une réglementation sur la qualité de l'air local (LAQ – de l'anglais Local Air Quality) qui s'appliquent aux polluants atmosphériques, notamment les oxydes d'azote ou NO_x (c'est-à-dire le monoxyde (NO) et le dioxyde (NO₂) d'azote), le monoxyde de carbone (CO), l'ozone, les oxydes de soufre (SO₂), les particules atmosphériques (PM) et les hydrocarbures (HC). Dans certaines régions, les poussières fines ont d'importantes conséquences sur la santé publique.

Ces polluants sont généralement présentés sous la forme de niveaux de concentration acceptables de composés chimiques déterminés. Parfois, les règlements précisent les lieux où la qualité de l'air doit être évaluée (p. ex., dans des zones résidentielles) et la période de base (p. ex., une heure ou 24 heures). En général, les États établissent leurs règlements pour protéger la santé publique et le bien-être de la population. En l'absence de normes nationales, les autorités internationales, comme l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), fournissent des documents d'orientation avec des éléments indicatifs.

Pour les aéroports situés dans des zones qui ne respectent pas ces normes ou ces règlements, la qualité de l'air local et la gestion des sources d'émissions pertinentes peuvent devenir une préoccupation environnementale majeure.

Qu'un aéroport soit ou non la source principale d'un polluant particulier, ce problème peut nuire à la capacité de l'aéroport de poursuivre ou d'accroître son exploitation ou d'obtenir auprès des autorités locales le permis d'agrandir ses installations.

Les NO_x sont souvent les polluants qui préoccupent le plus les aéroports, puisqu'ils sont principalement dus aux émissions produites par les moteurs des aéronefs à l'atterrissage et au décollage (cycle LTO), mais aussi pendant le roulage au sol et la marche au ralenti. La proximité des principales routes et voies d'accès signifie également que les émissions produites par les moteurs des véhicules sur le site ou à l'extérieur du site peuvent représenter une part importante de la pollution atmosphérique. Les émissions liées aux groupes auxiliaires de puissance (GAP), au matériel de servitude au sol (GSE), aux véhicules côté piste et côté ville, au transport de surface, à la production d'électricité, aux travaux de construction et aux entraînements des pompiers peuvent également être d'autres sources de polluants majeures dans les aéroports.

6.2.2a Les aéroports devraient évaluer la qualité de l'air local dans l'aéroport et aux environs de l'aéroport et adopter les mesures visant à prévenir, réduire au minimum ou atténuer les émissions de polluants atmosphériques de sources aéroportuaires qui s'imposent.

6.2.2b La gestion de la qualité de l'air local dans l'aéroport devrait commencer par l'évaluation de l'état de la situation. Cette évaluation devrait servir à déterminer si l'aéroport respecte les règlements locaux en vigueur pour chaque composé chimique polluant et si les activités aéroportuaires prévues devraient également les respecter.

6.2.3 Mesure.

En général, les mesures des concentrations de composés chimiques polluants précis sont souvent effectuées conformément aux normes, méthodes ou règlements nationaux. Lorsque tous les niveaux mesurés respectent les règlements et qu'aucun problème de transgression n'est relevé, c'est que l'état de la qualité de l'air local est plutôt acceptable. Il y a toujours un risque que les futures activités aéroportuaires de l'aéroport fassent qu'il ne respecte plus les règlements, ce qui peut nécessiter des mesures plus approfondies qui sont précisées ci-dessous.

Si les mesures indiquent que les normes relatives à la qualité de l'air local sont dépassées, il faudra suivre plusieurs étapes pour déterminer la cause du non-respect de ces normes, si ce sont des sources aéroportuaires ou extérieures à l'aéroport qui provoquent le problème ou qui y contribuent et les mesures d'atténuation qui pourraient être mises en place.

6.2.4 Inventaire des sources d'émissions.

Un inventaire des sources d'émissions énumère et évalue quantitativement les émissions de composés chimiques polluants dues à l'aéroport et non dues à l'aéroport pour chaque composé source de préoccupation.

Les sources d'émissions aéroportuaires ou liées à l'aéroport peuvent comprendre le cycle LTO des aéronefs, le roulage des aéronefs, les GAP des aéronefs (groupes auxiliaires de puissance), les installations de démarrage et des essais moteurs des aéronefs, le matériel de servitude au sol (GSE), les groupes de parc (GPU), les véhicules au sol de l'aéroport (côté ville et côté piste), les centrales de production d'électricité, de chaleur et de froid, le dégivrage, les exercices de lutte contre l'incendie, les véhicules des passagers et des employés, les taxis, les autobus et les trains.

Les sources d'émissions non aéroportuaires peuvent comprendre toutes les sources industrielles et mobiles situées dans le voisinage de l'aéroport. La définition du bassin atmosphérique pertinent ou de la zone de terrains à prendre en considération peut dépendre des règlements locaux, qui d'habitude tiennent compte de la topographie, des conditions climatiques et de la géographie locales.

L'inventaire des émissions devra également tenir compte de l'emplacement de la source et du moment où sont produites les émissions (autrement dit, la distribution spatiale et temporelle). Où se trouve chaque source ? À quel moment chacune de ces sources émet-elle des composés chimiques polluants ?

Il faudrait également faire un inventaire basé sur les prévisions d'exploitation de l'aéroport à des dates ultérieures afin de pouvoir prévoir les éventuels problèmes de qualité locale de l'air qui risquent de se poser à l'avenir et de les atténuer. Les prévisions devraient tenir compte du futur parc d'aéronefs, des futurs mouvements de passagers et d'aéronefs, du développement des infrastructures et autres questions similaires.

6.2.5 Modélisation de la dispersion

L'inventaire des émissions permet seulement de déterminer la masse des polluants émis au cours d'une période de temps donnée. Normalement, la qualité de l'air local est évaluée et réglementée en termes de concentration de chaque polluant dans l'atmosphère locale.

Il peut y avoir plusieurs étapes entre la source d'une émission et la concentration d'un composé chimique polluant dans l'air enregistrée à un point de réception ou de mesure. Ces étapes comprennent la dispersion due à la distance, aux conditions météorologiques, à la topographie et aux édifices, et aux variations chimiques qui entraînent la conversion des polluants primaires émis en composés chimiques polluants secondaires (p. ex., les NOx peuvent entraîner la production de smog ou d'ozone).

La modélisation de la dispersion désigne le processus qui part de l'inventaire des émissions pour calculer ou estimer les teneurs en polluants prévues aux lieux de réception des émissions. Ce calcul peut s'avérer complexe et nécessite généralement un modèle informatisé spécifique qui permet de tenir compte de l'emplacement de la source, des facteurs liés au vent et aux autres conditions météorologiques, de la topographie et des autres caractéristiques physiques, des réactions chimiques et autres facteurs pertinents.

Théoriquement, un inventaire précis (qui inclut aussi les sources non aéroportuaires) et les résultats de la modélisation détaillée de la dispersion devraient être mis en corrélation avec les données sur les teneurs en polluants obtenues à partir des mesures. Les résultats devraient identifier les sources d'émissions (aéroportuaires et non aéroportuaires) les plus importantes qui sont à l'origine du problème de pollution de l'air local ou du non-respect des règlements.

Par exemple, si on relève des niveaux d'oxydes d'azote excessifs, l'inventaire et la modélisation peuvent permettre d'établir que les principaux contributeurs aux émissions de NOx sont les moteurs des aéronefs durant le cycle LTO et les véhicules circulant sur une autoroute située à proximité immédiate de l'aéroport. Cette évaluation peut alors servir à adapter les solutions d'atténuation les plus appropriées.

6.2.6 Le traitement d'un problème de qualité de l'air local exige une politique de lutte contre les émissions qui repose sur quatre éléments.

La politique mise en place en réponse aux émissions devrait traiter toutes les sources d'émissions, telles qu'identifiées dans l'inventaire et la modélisation. Il y a quatre principaux types de mesures :

1. **Mesures réglementaires** : Établissement de normes sur les sources d'émissions ou les restrictions à l'exploitation (normes sur les moteurs, normes sur les GAP, restrictions sur les GAP, etc.).
2. **Mesures techniques** : Réduction des émissions en mettant en œuvre des solutions techniques (p. ex., pièges filtrants, convertisseurs catalytiques, systèmes auxiliaires d'alimentation en courant électrique au sol, etc.).
3. **Mesures opérationnelles** : Réduction des émissions en réduisant la consommation de carburant ou en modifiant les heures ou les procédures d'exploitation (y compris la gestion du trafic aérien (ATM), l'entretien des aéronefs).
4. **Mesures économiques ou fondées sur le marché** : Création de mesures d'incitations économiques pour encourager le passage à des activités ou à du matériel qui produisent moins d'émissions (notamment des redevances sur les émissions locales et des programmes mondiaux ou régionaux d'échange de droits d'émission).

Les principaux outils et les principales pratiques sont décrits ci-dessous.

6.2.7 La meilleure façon d'atténuer la pollution de l'air locale consiste à réduire les émissions à la source.

6.2.8a Lorsque les étapes susmentionnées permettent d'identifier un problème de pollution de l'air local existant ou à venir, les aéroports devraient élaborer et mettre en place des plans de réduction des émissions à la source.

6.2.8 ACI est d'avis que l'OACI devrait user de son autorité pour mettre en œuvre des normes plus rigoureuses sur les émissions de NOx tous les deux cycles du CAEP (autrement dit tous les six ans).

Certification des émissions des aéronefs de l'OACI

L'Annexe 16, Volume II, de la Convention de Chicago contient des normes pour l'évaluation et la certification des émissions gazeuses produites par les aéronefs au décollage et à l'atterrissage, avec des limites pour les NOx (NO et NO₂ inclus), le CO, les HC et la fumée.

Ces normes sur les émissions pour les nouveaux types d'aéronefs et de moteurs sont généralement adoptées par les États membres sous forme de règlements et constituent le principal outil de réduction des émissions de l'OACI.

Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI travaille à l'élaboration d'une nouvelle norme renforcée sur les émissions de NOx qu'il présentera à sa prochaine réunion de 2010, soit CAEP/8. Cette nouvelle norme s'appliquerait uniquement aux nouveaux types d'aéronefs et de moteurs certifiés après la date d'entrée en vigueur prévue pour 2012 ou 2016.

Éléments indicatifs de l'OACI sur la qualité de l'air local

Le CAEP prépare des éléments d'orientation sur la LAQ aux abords des aéroports. La partie initiale (Doc. 9889, 2007) traite des exigences locales et des inventaires. Le Comité poursuit ses travaux pour compléter la section consacrée à l'inventaire et analyser la mesure des teneurs de polluants, les modèles de dispersion, l'atténuation et les interdépendances avec les autres problèmes environnementaux, comme le bruit et les gaz à effet de serre.

En 2007, l'OACI a publié des éléments d'orientation sur les redevances d'émissions d'aéronefs pour la qualité de l'air locale (Doc. 9884).

6.2.9 Les réductions du roulage des avions, des mises en file d'attente et de l'usage des GAP permettent de réduire les émissions qui influent sur la qualité de l'air local.

Les moteurs des aéronefs sont en général la source la plus importante d'oxydes d'azote et d'autres polluants de la LAQ dans les aéroports. Toutefois, les aéroports ont généralement peu de contrôle sur les émissions produites au décollage et à l'atterrissage, qui peuvent représenter plus de la moitié de l'inventaire d'un aéroport.

6.2.10a Les mesures qui visent à réduire le roulage et les files d'attente, comme la construction de voies de circulation efficaces et directes, les files d'attente virtuelles, la mise en attente des aéronefs aux entrées des aérogares et les améliorations de la capacité des pistes contribueront à réduire la consommation de carburant et les émissions.

6.2.10b La fourniture d'électricité (400 Hz) et d'air pré-conditionné (PCA) aux aéronefs stationnés à l'entrée d'une aérogare ou à un point de chargement du fret permet aux aéronefs d'éteindre leurs groupes auxiliaires de puissance (GAP). Certains aéroports rendent obligatoire le recours à ce système de fourniture de courant électrique au sol.

6.2.10c Les programmes de redevances d'atterrissage qui comprennent un élément basé sur les émissions gazeuses permettent d'inciter les exploitants d'aéroports à utiliser des types d'aéronefs caractérisés par de faibles émissions. L'OACI a préparé des éléments d'orientation sur les redevances liées aux émissions qui nuisent à la qualité de l'air local.

6.2.10 Les aéroports devraient examiner leurs infrastructures afin de déterminer les sources d'émissions dont on peut arriver à réduire les émissions.

6.2.11a Dans un aéroport, les sources fixes comme les chaudières et les installations de production d'énergie peuvent produire des émissions de composés chimiques polluants en grandes quantités. Les aéroports devraient se doter de mesures pour réduire les émissions issues de ces sources, et notamment changer les carburants utilisés (p. ex., en utilisant du gaz naturel comprimé ou GNC), moderniser l'équipement et adopter des procédures et des conceptions susceptibles d'accroître l'efficacité.

6.2.11 Les aéroports devraient examiner le matériel de servitude au sol (GSE) et les véhicules routiers (côté piste) afin de déterminer les solutions possibles pour réduire les émissions.

La majorité des équipements et du matériel de servitude au sol (GSE) fonctionnent traditionnellement au diesel ou à l'essence et peuvent représenter de 10 à 15 % des émissions de NOx, de CO et de PM dans un aéroport.

6.2.12a Le matériel de servitude au sol (GSE) et les autres véhicules routiers

aéroportuaires devraient être bien entretenus et les équipements vétustes devraient être modernisés.

6.2.12b Concernant les émissions nocives pour la qualité de l'air local (LAQ), les carburants de remplacement peuvent présenter des avantages considérables par rapport aux équipements qui fonctionnent au diesel ou au pétrole. Les options possibles sont notamment le gaz naturel comprimé (GNC), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), les véhicules peu polluants (VPP), les véhicules alimentés à l'hydrogène et les véhicules électriques.

6.2.12c Les programmes d'économie de carburant, notamment l'utilisation de voitures hybrides et la formation des conducteurs aux techniques de conduite plus efficaces (faible accélération, freinage en douceur), peuvent contribuer à réduire les émissions provenant de l'équipement mobile.

6.2.12 Les aéroports devraient examiner les véhicules routiers (côté ville) et le transport terrestre afin de déterminer les solutions possibles pour réduire les émissions.

6.2.13a L'évaluation de la LAQ devrait indiquer les modes de transport en surface qui sont de grands pollueurs et dont il faut atténuer les impacts. Les aéroports devraient prendre des mesures qui visent à réduire les émissions en réduisant l'activité elle-même, en améliorant l'efficacité et en utilisant d'autres véhicules qui produisent moins d'émissions ou qui n'en produisent aucune.

6.2.13b Les émissions des véhicules automobiles peuvent être réduites en dissuadant les passagers de se faire déposer ou prendre en charge dans des voitures individuelles et en mettant à leur disposition un réseau de transport en commun. Les courses de taxis aller simple avec retour à vide (p. ex., les taxis qui prennent en charge un passager jusqu'à l'aéroport et repartent de l'aéroport sans client) devraient être évitées. Les services de navettes qui desservent les hôtels et les comptoirs de location de voitures devraient être regroupés pour réduire le trafic. Il faudrait également dissuader les conducteurs de laisser tourner leur moteur au ralenti ou le leur interdire.

6.2.13c Les véhicules "verts" ou écologiques – voitures de passagers et taxis hybrides et à carburant de remplacement – peuvent être encouragés en accordant à ces derniers des places de stationnement prioritaires ou des frais de stationnement réduits et en instaurant des files d'attente prioritaires pour les taxis. Une infrastructure de stations de ravitaillement en GNC, hydrogène et électricité peut aussi être mise à la disposition des usagers concernés.

6.2.13d Les aéroports peuvent se transformer en centres de transport intermodal en prévoyant des installations pour les autobus et les autocars locaux et régionaux ainsi que des gares ferroviaires pour les trains locaux, des trains légers, des réseaux de métro et des trains régionaux ou internationaux. D'autres possibilités consistent notamment à offrir des services ferroviaires rapides réservés exclusivement au trajet aéroport-centre-ville ainsi que des comptoirs d'enregistrement installés hors de l'aéroport et en centre-ville.

6.2.13e Des mesures incitant le personnel de l'aéroport et des locataires à moins utiliser la voiture devraient également être mises en œuvre. Ces mesures passent notamment par des incitations économiques encourageant le personnel à utiliser les transports en commun, des programmes de covoiturage et des installations pour aider les cyclistes (douches, vestiaires, garages à vélos, etc.).

6.2.13 Coopération dans tout l'aéroport.

6.2.14a Les aéroports devraient encourager et appuyer (voire le leur imposer) tous les locataires de locaux à l'aéroport qui coopèrent et contribuent à l'atténuation des émissions en mettant en place leurs propres plans d'atténuation.

6.3

Les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique mondial

POLITIQUE DE L'ACI

6.3.1 Réduire ou atténuer l'incidence négative de l'aviation sur les changements climatiques.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Dans certaines régions, l'industrie de l'aviation a fini par attirer l'attention des politiques, des ONG et du public concernant les changements climatiques, et cette pression se manifeste par une opposition aux propositions de développement des infrastructures aéroportuaires. Si l'aviation en tant qu'industrie ne traite pas les effets physiques et les effets perçus de sa contribution aux changements climatiques, des mesures externes comme l'interdiction d'agrandir les infrastructures aéroportuaires ou l'instauration de règlements et d'impôts, pourraient être imposées.

L'aviation et les changements climatiques

La part la plus importante de la contribution de l'aviation aux changements climatiques mondiaux est due aux émissions produites par la combustion du carburant dans les moteurs des aéronefs.

Le Stern Review Report on the Economics of Climate Change de 2006 (rapport Stern sur l'économie des changements climatiques) indique que la combustion du carburant des aéronefs représente 1,6 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES). (Ce chiffre apparaît également dans le document Navigating the Numbers: Greenhouse Gas Data and International Climate Policy / Naviguer sur les chiffres: données sur les gaz à effet de serre et politique climatique internationale, WRI, 2005)

En se fondant sur la croissance prévue du trafic aérien et sur l'hypothèse que les autres industries parviendront à réduire considérablement leurs émissions de GES, le rapport Stern estime que la contribution de l'aviation pourrait s'élever à environ 2,5 % du total des émissions résiduelles mondiales d'ici 2050.

L'aviation sera vraisemblablement responsable d'une part plus importante de la contribution humaine totale aux changements climatiques que celle indiquée par les émissions seulement. Les effets des émissions à haute altitude, de l'ozone, de la vapeur d'eau, des suies, des traînées de condensation et des cirrus sont encore incertains et certains aspects restent encore mal compris. Le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat des Nations Unies (United Nations Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC/GIEC)) utilise une approche qui consiste à comparer les impacts climatiques des différentes sources d'émissions anthropiques en utilisant le concept de forçage radiatif du climat. Selon l'IPCC, la meilleure estimation du forçage radiatif en 1992 pour les aéronefs était d'environ 3,5 % du forçage radiatif total pour toutes les activités anthropiques, et le forçage radiatif des aéronefs prévu pour 2050 est 3,8 fois plus élevé que sa valeur de 1992, soit environ 5 % du forçage radiatif total en 2050 (IPCC, 1999).

Sources aéroportuaires et part de contribution des aéroports

D'après le rapport Stern, les émissions dues à la combustion du carburant des aéronefs représentent de 2 à 4 % de l'inventaire mondial total de GES. D'après les inventaires d'émissions aéroportuaires réalisés jusqu'à présent, les émissions dues aux activités liées à l'aéroport qui ne concernent pas les aéronefs représentent un autre 0,1 à 0,3 % du total mondial. Une des sources d'émissions les plus importantes est reliée au transport des employés et des passagers à destination et en provenance de l'aéroport; elle doit être prise en compte dans les inventaires d'émissions du transport « de surface ». Même si l'aéroport ne contribue à ces émissions que pour une part relativement faible, les choses peuvent encore être beaucoup améliorées.

ACI pense qu'il est important de distinguer les émissions des aéronefs des émissions directement reliées aux aéroports. La majorité des analyses sur les impacts des émissions de l'aviation mondiale font référence aux émissions des aéronefs.

La meilleure approche pour s'attaquer au changement climatique et aux émissions de l'aviation, y compris les émissions des aéroports, consiste à adopter une stratégie à long terme visant à établir et à mettre en place progressivement des mesures efficaces sur les plans écologique et économique et politiquement viables pour chaque catégorie d'émissions. La première étape consiste à identifier les sources d'émissions et leurs parts de contribution respectives, de manière à pouvoir réduire les émissions dont elles sont responsables. Le CO₂ est le gaz à effet de serre le plus courant et est un bon point de départ pour faire l'inventaire des GES d'un aéroport.

Comme on l'a vu précédemment, ce qui contribue le plus aux émissions de dioxyde de carbone dans l'inventaire du CO₂ d'un aéroport, c'est généralement la combustion du carburant dans les moteurs des aéronefs. Dans la pratique, les aéroports utilisent des définitions variées pour déterminer la contribution des émissions des aéronefs. Certains basent les émissions entièrement sur le carburant distribué à l'aéroport. D'autres prennent en compte les émissions des aéronefs seulement quand leurs roues touchent le sol ; d'autres incluent l'intégralité du cycle LTO (atterrissage-décollage) en-dessous de et jusqu'à l'altitude de 3 000 pieds. L'autorité de réglementation d'un aéroport a choisi de classer les émissions de CO₂ pour tous les vols d'aéronefs à l'arrivée et en partance. En incluant le LTO, le roulage et l'utilisation des GAP, la part des émissions des aéronefs dans l'inventaire du CO₂ d'un aéroport se situe généralement dans une fourchette comprise entre 50 % et 80 %.

Les autres sources importantes de CO₂ dans les aéroports sont la combustion de carburant pour le matériel de servitude au sol (GSE) et les véhicules automobiles côté piste et côté ville. Les véhicules côté piste comprennent les véhicules transbordeurs et les véhicules de service ; les véhicules côté ville comprennent quant à eux les véhicules utilisés par les passagers et le personnel pour se rendre à l'aéroport et quitter l'aéroport.

Les centrales installées dans les aéroports qui produisent de l'électricité, du chauffage ou de l'air climatisé à partir de combustibles fossiles peuvent aussi être des sources importantes d'émissions de gaz à effet de serre. En Europe, certains aéroports ont des centrales électriques qui font déjà l'objet de restrictions et d'échange de droits d'émission en vertu du Système d'échange de droits d'émission de l'Union européenne.

Dans l'inventaire mondial des émissions de GES, ce sont les aéronefs en vol qui représentent la part la plus importante de la contribution générale de l'aviation à l'effet de serre, et ces émissions échappent au contrôle et à l'influence des aéroports. L'analyse qui suit se limite aux mesures que les aéroports peuvent prendre pour traiter les sources d'émissions de GES qui sont sous leur contrôle et sur lesquelles ils peuvent exercer une certaine influence.

OACI

Les États membres de l'OACI ont approuvé la mise en place d'un système ouvert d'échange de droits d'émissions (ETS) pour l'aviation et ont publié en 2007 des éléments d'orientation sur l'élaboration d'un tel régime.

La Résolution de l'Assemblée de l'OACI de 2007 stipule que tout ETS devrait être basé sur le consentement mutuel des pays. L'UE a présenté une réserve concernant cette section, étant donné qu'elle propose un ETS qui s'applique à tous les vols à destination, en provenance et à l'intérieur de l'Union européenne.

L'OACI a également constitué le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) chargé d'élaborer un plan d'action. C'est un secteur où la situation évolue rapidement.

ACI est d'avis que l'aviation, en tant qu'industrie, devrait traiter ses impacts sur les changements climatiques à l'échelle mondiale. L'OACI devrait établir une feuille de route pour des mesures mondiales à long terme, avec un Plan d'action qui précise les étapes provisoires et les mesures spécifiques à prendre et qui

établit les grandes étapes stratégiques à suivre pour atteindre les objectifs sur les émissions produites par l'aviation d'ici 2050.

Ce plan d'action devrait préciser les mesures et le calendrier d'exécution pour traiter les effets liés au climat associés aux émissions d'autres substances que les gaz à effet de serre, comme les NOx et la vapeur d'eau, et l'ozone qui en résulte, ainsi que les traînées de condensation et les cirrus, une fois qu'on aura une meilleure idée de l'ampleur et de la nature de ces impacts. Si, dans le futur, l'aviation s'attaque aux effets des oxydes d'azote et des autres émissions gazeuses non visées par le Protocole de Kyoto, il sera important que les autres secteurs industriels et de transport s'y emploient également.

Reconnaissant le rôle de l'OACI dans l'établissement des normes, ACI exhorte cette institution à continuellement élaborer des normes plus rigoureuses sur les émissions des aéronefs.

La mesure stratégique qui aura l'impact le moins négatif sur l'industrie de l'aviation sera l'intégration des émissions de CO₂ produites par l'aviation dans un système mondial d'échange de droits d'émissions.

Les contraintes de capacité, les taxes ou les redevances qui ne sont pas conformes aux critères de l'OACI relatifs aux redevances aéroportuaires légitimes, ne sont pas des solutions viables pour agir sur la contribution de l'aviation aux changements climatiques.

6.3.1a Les aéroports devraient continuer à prendre des mesures visant à réduire au minimum les émissions qui sont directement et indirectement sous leur contrôle.

6.3.1b Les aéroports devraient appuyer le développement d'infrastructures, de technologies, de pratiques d'exploitation et de stratégies de conception dans l'industrie de l'aviation qui contribueront à réduire les émissions des aéronefs à l'échelle mondiale.

En 2007, l'Assemblée générale annuelle de l'ACI a adopté une résolution qui encourage les aéroports membres à s'engager dans des stratégies visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone, avec l'objectif ultime de devenir neutres en carbone. En avril 2008, plus de 300 aéroports ont signé avec des compagnies chefs de file de l'industrie de l'aviation et des organisations aéronautiques une déclaration sur les changements climatiques dans laquelle ils se sont engagés dans la voie vers la croissance neutre en carbone et un avenir exempt de carbone.

Remarque : *C'est une question qui évolue rapidement. Au moment de la rédaction du présent Manuel (juillet 2008) plusieurs régions différentes travaillent à l'élaboration de lignes directrices sur la conduite des inventaires aéroportuaires et de cadres pour lutter contre les émissions de GES. Ces pratiques recommandées seront prochainement révisées et publiées de nouveau.*

6.3.2 Les aéroports devraient inventorier les émissions de gaz à effet de serre (GES) aéroportuaires et connexes, en démarquant clairement la responsabilité ou la propriété et l'emplacement des émissions (dans l'aéroport et à l'extérieur de l'aéroport).

6.3.2a L'inventaire des émissions de GES d'un aéroport devrait identifier les sources, la mesure d'appréciation (p. ex., la quantité annuelle) et la propriété des émissions. La propriété est importante pour éviter le double comptage des émissions lorsque des inventaires globaux à l'échelle régionale ou de l'industrie sont réalisés.

6.3.2b Les sources liées aux aéroports peuvent être classées en 3 catégories, selon le niveau de contrôle ou d'influence exercé par l'aéroport :

1. Contrôle direct. L'aéroport est responsable totalement (ou presque totalement) des émissions. Ces sources comprennent notamment les installations de chauffage et les centrales électriques, les aérogares et les véhicules aéroportuaires.
2. Influence. L'aéroport peut seulement avoir une influence sur l'émetteur ou les sources et n'est pas directement responsable de ces émissions. Ces sources comprennent notamment le roulage et la mise en file d'attente, le matériel de servitude au sol (GSE) dont sont propriétaires les compagnies aériennes, les taxis et les navettes desservant les hôtels, ainsi que l'utilisation des GAP des aéronefs.
3. Peu d'influence, voire aucune influence. Les infrastructures de transport terrestre urbain ou régional échappent souvent à l'influence des aéroports. Les aéroports peuvent travailler en collaboration avec une ville pour faire construire, par exemple, des lignes ferroviaires, en apportant éventuellement leur contribution financière, mais les décisions finales restent du ressort d'autres autorités.

La classification des activités par catégories n'est pas toujours claire et peut varier d'un aéroport à l'autre. La mise à disposition de parcs de stationnement en est un exemple. Si une ville est tributaire de l'automobile, l'aéroport n'a pas d'autre choix que de prévoir des espaces de stationnement, au moins à moyen terme. Le stationnement à l'aéroport permet de réduire réellement le nombre de trajets et les émissions, si les conducteurs n'ont pas à faire deux trajets aller simple pour déposer et aller rechercher des passagers.

6.3.2c L'inventaire devrait également préciser les lieux où sont émises les émissions et si elles sont relevées à l'intérieur de l'aéroport ou à l'extérieur de l'aéroport.

Il est important qu'un inventaire couvre toutes les sources d'émissions liées aux aéroports afin qu'on puisse reconnaître les mesures adoptées par les aéroports qui réduisent les émissions hors aéroport (p. ex., la construction d'une liaison de transport en commun ou la contribution au financement d'un service d'autobus). Toutefois, de nombreuses sources (p. ex., les aéronefs et le transport de surface hors aéroport) seront incluses dans les inventaires d'autres parties (p. ex., les compagnies aériennes et la ville) et le processus d'inventaire devrait éviter les doubles comptages ou d'attribuer la responsabilité à deux parties différentes d'émissions qui sont en fait les mêmes.

6.3.3 Des objectifs et des plans d'action devraient être élaborés avec l'objectif ultime de devenir neutres en carbone.

6.3.3a En s'appuyant sur un inventaire complet, l'aéroport devrait établir des objectifs et élaborer un plan d'action pour les atteindre.

6.3.4 Les réductions du roulage, des files d'attente et de l'utilisation des GAP permettent de réduire les émissions de GES.

Les mesures qui réduisent l'utilisation de carburant ou les émissions issues des moteurs des aéronefs sont utiles pour réduire les émissions de GES.

6.3.4a Voir la section 6.2.10

6.3.5 Les aéroports devraient examiner le matériel de servitude au sol (GSE) et les véhicules routiers (côté piste) afin

La plupart des mesures qui permettent de réduire l'utilisation de carburant et les émissions issues des véhicules routiers qui influent sur la qualité de l'air local (LAQ) sont également utiles pour réduire les émissions de GES.

de déterminer les solutions possibles pour réduire les émissions.

6.3.5a Voir la section 6.2.12

6.3.6 Les aéroports devraient examiner les véhicules routiers (côté ville) et le transport terrestre afin de déterminer les solutions possibles pour réduire les émissions.

6.3.6a Voir la section 6.2.13

6.3.7 Les nouveaux bâtiments devraient être conçus en employant les meilleures pratiques d'efficacité énergétiques et les technologies visant à réduire les émissions de GES.

La conception des infrastructures peut être le principal facteur qui influence les émissions de GES liées à l'exploitation d'un aéroport. Les caractéristiques techniques et architecturales des nouvelles aérogares peuvent considérablement améliorer le rendement énergétique.

6.3.7a Les bassins thermiques souterrains peuvent servir à améliorer le rendement des systèmes de chauffage et de refroidissement.

6.3.7b Les systèmes combinés de climatisation, de chauffage et de production d'électricité utilisent la chaleur résiduelle produite par la génération d'électricité pour chauffer les aérogares en hiver. L'été, les systèmes de réfrigération à cycle d'absorption peuvent utiliser la même source thermique pour générer de l'eau réfrigérée pour refroidir les bâtiments.

6.3.7c Les technologies de construction intelligente peuvent servir à réduire l'éclairage et le chauffage ou la climatisation dans les locaux inoccupés. Les escalators peuvent fonctionner au ralenti voire être arrêtés jusqu'à ce que des personnes aient besoin de les emprunter.

6.3.7d Pour les vastes locaux situés dans des régions chaudes, la stratification thermique peut être utilisée pour refroidir les zones occupées au niveau du plancher tout en laissant l'espace inoccupé près du plafond chaud.

6.3.7e Dans les régions froides, les nouvelles technologies de génération de vapeur avec suppression des panaches peuvent être utilisées pour permettre que les installations de chauffage soient placées près des aérogares et de la tour de contrôle sans affecter la visibilité. Cela permet de réduire considérablement les pertes dans les canalisations et la perte d'efficacité.

6.3.8 Les bâtiments existants devraient être examinés pour déterminer leur efficacité énergétique et faire l'objet de travaux de réaménagement le cas échéant.

6.3.8a Un projet de modernisation de bâtiment commencera généralement par une vérification de l'efficacité énergétique du bâtiment en question. Le réaménagement et les modifications peuvent concerner une vaste gamme de caractéristiques du bâtiment ; en voici des exemples parmi d'autres. Beaucoup de ces réaménagements et modifications peuvent permettre de réaliser des économies considérables en termes de coûts d'exploitation et les projets en question peuvent s'avérer "rentables" rapidement.

6.3.9 Les bâtiments existants et les nouveaux bâtiments devraient être équipés de ce qui se fait de mieux en pratique en termes d'isolation thermique et de vitrage.

6.3.9a Installation de persiennes ou de fenêtres revêtues d'une pellicule filtrant la lumière pour réduire la charge solaire.

6.3.9b Modification et modernisation des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (HVAC – de l'anglais "heating, ventilation, and air conditioning"), telle que l'installation de moteurs électriques à vitesse variable pour réduire les débits d'air quand l'occupation du bâtiment est faible ou quand les températures sont modérées.

6.3.9c Installation d'ampoules électriques longue durée plus éco-énergétiques pour l'éclairage intérieur et extérieur.

6.3.10 On peut également avoir recours à des procédures opérationnelles qui permettent d'améliorer le rendement énergétique.

6.3.11 L'énergie renouvelable devrait être utilisée dans la mesure du possible pour réduire la consommation de combustibles fossiles.

6.3.12 Des compensations peuvent être achetées pour réduire l'empreinte de GES en vue d'atteindre le statut neutre en carbone, mais de telles compensations ne devraient pas se substituer aux efforts déployés pour réduire les émissions.

6.3.10a Les procédures d'ouverture et de fermeture des portes des hangars-ateliers peuvent être améliorées pour réduire les pertes de chaleur en hiver et les gains de chaleur en été.

6.3.10b Les procédures d'éclairage peuvent être améliorées pour réduire au minimum l'éclairage des zones inoccupées ou en période de faible occupation.

6.3.11a Achat auprès de fournisseurs d'électricité produite à partir de sources renouvelables certifiées, telles que l'énergie hydroélectrique, l'énergie éolienne, l'énergie solaire, la biomasse, etc.

6.3.11b Génération d'électricité sur place avec des éoliennes, des panneaux solaires ou de cellules photovoltaïques et autres technologies du même style.

6.3.11c Chauffage de l'eau à l'énergie solaire.

6.3.11d Utilisation de biocarburants, hydrogène et autres combustibles non fossiles pour les véhicules terrestres et le matériel de servitude au sol.

6.3.11e Utilisation de chaudières alimentées aux granulés de bois ou avec d'autres résidus forestiers similaires ou recyclés.

6.3.12a La compensation est un mécanisme qui vise à fournir des fonds aux projets qui réduisent les émissions de carbone à un autre endroit, afin de compenser les émissions de carbone de l'aéroport qui ne peuvent être évitées. Par exemple, les autorités aéroportuaires qui souhaitent atteindre le statut neutre en carbone devraient réduire au minimum les émissions de CO_2 qui sont sous leur contrôle. Elles devraient alors acheter des compensations pour tenir compte des émissions résiduelles de CO_2 qui sont impossibles à éliminer. Toutefois, il faut signaler que les fonds investis dans la compensation n'améliorent pas d'eux-mêmes l'exploitation de l'aéroport, et de tels fonds devraient être investis de préférence dans des programmes de réduction du dioxyde de carbone dans les aéroports.

6.3.12b Les projets de mécanisme pour un développement propre (MDP) dans le cadre du Protocole de Kyoto sont les projets de compensation qui font l'objet des examens les plus rigoureux.

Aux États-Unis, il faudra peut-être régler les questions de détournement de recettes liées aux achats de compensations.

6.4 Durabilité – méthodes d'étude

La "durabilité" est un terme général qui englobe le concept suivant : répondre aux besoins d'aujourd'hui, sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs besoins.

Les trois piliers de la durabilité sont : le pilier **économique**, le pilier **social** et le pilier **environnemental**. Afin d'assurer sa survie à long terme, une entreprise comme un aéroport doit s'assurer de générer des retombées économiques positives pour être en mesure d'investir dans ses activités et pour les intervenants, doit engendrer des répercussions positives dans tous les secteurs de la société, tant au sein de sa propre collectivité que pour les autres communautés affectées par ses activités et doit participer au maintien d'un environnement sain. La durabilité est donc un objectif déterminant dans la prise en considération de tous les aspects de ce chapitre sur l'environnement et bien sûr dans les autres chapitres sur les aspects économiques de la construction et de l'exploitation des aéroports et même dans la sécurité et la sûreté de l'aviation.

Cette section sera principalement consacrée aux questions environnementales qui n'ont pas été exposées en détail dans les autres sections ; voici les principales considérations abordées :

- Réduction de l'utilisation des ressources naturelles

- Réduction des déchets et en particulier de ceux envoyés dans les décharges
- Réutilisation des matériaux comme le verre, l'aluminium et les déchets compostables
- Recyclage des déchets, notamment les matériaux de démolition et les agrégats
- Réduction des incidents sources de pollution et solutions pour les éviter
- Réhabilitation des terrains, de l'air et des eaux contaminés
- Amélioration de la biodiversité par la création d'habitats

Les trois questions environnementales fondamentales que sont le bruit, la qualité de l'air local et les changements climatiques sont principalement traitées dans les **sections 6.1, 6.2 et 6.3**, mais elles s'inscrivent bien sûr toutes dans le cadre des efforts déployés pour assurer la pérennité de l'entreprise. Dans la **section 6.5**, sont abordés, en plus des méthodes spécifiques ou des méthodes systémiques, deux autres aspects de la durabilité, à savoir la déclaration et la certification.

Dans ce document, développement durable et durabilité sont synonymes.

Différents efforts sont actuellement mis en oeuvre pour élaborer des cadres de durabilité pour les aéroports et ce document devrait être mis à jour d'ici la mi-2009.

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

6.4.1 Promouvoir la durabilité en améliorant le rendement environnemental pendant le développement et l'exploitation de l'aéroport.

6.4.2 Il faudrait construire et exploiter des bâtiments et des centrales HVAC pour maximiser le rendement ou l'efficacité énergétique et réduire au minimum le recours aux énergies non renouvelables.

6.4.2a Pour répondre aux besoins énergétiques des aéroports, il faudrait réduire le recours aux sources d'énergie non renouvelable et polluantes et utiliser de plus en plus des sources d'énergie renouvelable. L'utilisation d'énergie, l'efficacité énergétique et les sources d'énergie renouvelable dans le contexte de la réduction des émissions de gaz à effet de serre sont également examinées à la **section 6.3**.

Technologie du bâtiment

6.4.2b La conception et la construction d'un nouveau bâtiment offre de nombreuses opportunités pour mettre en pratique les technologies d'efficacité énergétique. L'"éco-conception", les systèmes de gestion des immeubles "intelligents" et les autres systèmes analogues sont beaucoup plus faciles à intégrer aux étapes de planification et de conception d'un bâtiment, mais un grand nombre d'entre eux peuvent être installés dans le cadre de travaux de réaménagement ou de modernisation d'un bâtiment existant.

6.4.2c Les frais additionnels de construction ou de matériels technologiques devraient être pris en compte dans le cadre d'une analyse du "cycle de vie total" (voir plus loin dans cette section).

6.4.2d Les caractéristiques d'efficacité énergétique des bâtiments peuvent comprendre les caractéristiques suivantes :

- Orientation du bâtiment pour profiter au maximum des avantages liés aux conditions climatiques et d'ensoleillement locales.
- Isolation des espaces vides des combles et des murs, et utilisation de doubles vitrages thermiques.
- Ventilation naturelle pour avoir moins besoin de climatiser les bâtiments ou éviter d'avoir à les climatiser.
- Plantation d'arbres (p. ex., des arbres à feuilles caduques) et installation de vitres teintées et de persiennes de fenêtre mobiles pour réduire au minimum la charge de chaleur solaire estivale et utiliser au maximum les gains de chaleur en hiver.
- Sources d'énergie renouvelable (cellules photo-voltaiques, énergie éolienne ou solaire, etc.).
- Éclairage naturel et autres caractéristiques et matériaux de construction qui nécessitent peu d'entretien ou de ressources pour fonctionner.
- Éclairage à faible consommation d'énergie (p. ex., diodes électroluminescentes, ampoules fluorescentes compactes) aussi bien à l'intérieur (aérogares, bureaux, etc.) et à l'extérieur (pistes, aire de trafic, routes d'accès, etc.).

- Techniques “intelligentes” de construction et de contrôle – qui utilisent des systèmes de contrôle automatique qui régulent l'utilisation d'énergie en fonction de l'occupation du bâtiment et d'autres facteurs.
- Simplification de l'infrastructure de plomberie nécessitant moins de pompage.
- Optimisation des infrastructures de chauffage, de distribution d'eau chaude et d'électricité afin de réduire au minimum les pertes et la dégradation du système.

Chauffage, ventilation et climatisation (HVAC)

Le système de HVAC est l'un des plus gros consommateurs d'énergie dans la plupart des aéroports. Les projets d'amélioration du rendement énergétique peuvent devenir rentables rapidement et présentent des avantages aussi bien sur le plan des changements climatiques que sur le plan de la qualité de l'air local.

6.4.2e Beaucoup de technologies traditionnelles et innovatrices sont disponibles ; certaines s'adressent aux nouvelles installations et d'autres à la modernisation des bâtiments existants.

- La ventilation naturelle et les bureaux équipés de fenêtres mobiles peuvent être utilisés lorsque les conditions climatiques sont tempérées.
- L'application de codes de tenue vestimentaire flexibles dans les bureaux (p. ex., port de pull-overs en hiver et autorisation de ne pas porter de cravates ou de costumes en été) peut permettre de moins chauffer les bureaux en hiver et de moins les climatiser en été.
- Les systèmes d'éclairage écoénergétique, notamment les ampoules longue durée à faible consommation d'énergie, dans les locaux inoccupés.
- Les technologies de construction intelligente peuvent servir à réduire l'éclairage et le chauffage ou la climatisation dans les locaux inoccupés.
- Les bassins thermiques souterrains peuvent servir à améliorer le rendement des systèmes de chauffage et de refroidissement.
- Les systèmes combinés de climatisation, de chauffage et de production d'électricité utilisent la chaleur résiduelle produite par la génération d'électricité pour chauffer les aérogares en hiver. L'été, les systèmes de réfrigération à cycle d'absorption peuvent utiliser la même source thermique pour générer de l'eau réfrigérée pour refroidir les bâtiments.
- Pour les locaux de grande superficie situés dans des régions chaudes, la stratification thermique peut être utilisée pour refroidir les zones occupées au niveau du plancher tout en laissant l'espace inoccupé près du plafond relativement chaud.
- Dans les régions froides, les nouvelles technologies de génération de vapeur avec suppression des panaches peuvent être utilisées pour permettre que les installations de chauffage soient placées près des aérogares et de la tour de contrôle sans affecter la visibilité. Cela permet de réduire considérablement les manques d'efficacité énergétique dus aux pertes dans les canalisations.
- Modification et modernisation des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (HVAC), telles que l'installation de moteurs électriques à vitesse variable pour réduire les débits d'air quand l'occupation du bâtiment est faible ou quand les températures sont modérées.
- Les procédures d'ouverture et de fermeture des portes des hangars-ateliers peuvent être examinées pour réduire les pertes de chaleur en hiver et les gains de chaleur en été.

6.4.3 Les ressources en eau devraient être utilisées de manière durable.

L'eau est principalement utilisée pour les toilettes et les salles de bains, les aires de restauration, les services de blanchisserie, le ménage, l'aménagement paysager et les jardins, le lavage des aéronefs et des véhicules et la fourniture d'eau potable à bord des aéronefs. L'eau peut également servir à d'autres usages, notamment le dégivrage des pistes, la construction et l'entretien.

Les sources d'eau comprennent l'eau fournie par la municipalité, les réservoirs aquifères souterrains, l'eau de surface (y compris l'eau des barrages artificiels) et les eaux de pluie (des toits des bâtiments et des aires de stationnement ou en dur). Certains aéroports possèdent leurs propres stations de traitement des eaux usées.

6.4.3a Les pratiques qui suivent font partie des bonnes pratiques de gestion de l'eau :

- Installation de dispositifs économiseurs d'eau, comme les urinoirs sans eau, les chasses d'eau à déclenchement automatique par infrarouge, les robinets de lavabos à déclenchement automatique et les pommes de douche à débit réduit.
- Récupération des eaux de pluie et recyclage des eaux ménagères pour des usages d'eau non potable, comme les chasses d'eau des toilettes et l'aménagement paysager (arrosage des jardins).
- Recyclage des eaux de lavage des véhicules et autres effluents faiblement contaminés.
- Prévention des pertes accidentelles occasionnées par des fuites.

6.4.3b Comme pour tous les systèmes de gestion des ressources, le processus doit servir à évaluer l'utilisation actuelle, à établir des objectifs, à mettre en œuvre des processus et à évaluer les progrès réalisés.

6.4.4 Les ressources foncières, qui comprennent l'habitat, les sols et les eaux souterraines, devraient être utilisées et gérées de manière durable.

La gestion des terrains et des eaux souterraines englobe beaucoup de questions environnementales qui sont abordées dans les autres sections de ce chapitre. La majorité d'entre elles sont analysées dans le cadre de la gestion des impacts de la pollution, mais d'autres concernent les procédures opérationnelles qui visent à éviter les déversements accidentels ou les autres dommages causés aux sols et aux eaux souterraines.

6.4.4a Les activités suivantes qui sont susceptibles de contaminer les ressources foncières dans les aéroports devraient être examinées afin de déterminer les cas de contamination passés et les risques de contamination possible et devraient être gérées en suivant les recommandations décrites plus loin dans cette section :

- Fourniture, stockage et utilisation de carburant, d'huiles et de solvant ainsi que les véhicules qui les contiennent.
- Entretien des véhicules et des aéronefs.
- Lutte contre l'incendie et formation.
- Dégivrage et antigivrage.
- Accidents entraînant des déversements de carburant, de produits chimiques ou de matières dangereuses transportées.
- Élimination des déchets.
- Fortes pluies dans les zones où ont lieu les activités susmentionnées.

Gestion de l'habitat faunique et de la biodiversité

Les aéroports attirent de nombreux animaux, en particulier des oiseaux et des animaux d'élevage, qui représentent une menace pour l'aviation et doivent donc être contrôlés. Les zones critiques pour la sécurité de l'exploitation aérienne peuvent s'étendre bien au-delà des limites du territoire d'un aéroport.

Les utilisations des terrains d'un aéroport, comme les décharges, les lacs, les marais, les zones marécageuses, les réservoirs, les parcs de loisirs, les réserves naturelles, etc. sont susceptibles d'attirer des animaux qu'il faudrait dissuader d'y pénétrer, ou dont la présence, si elle ne peut être évitée, devrait être gérée en faisant de la sécurité aérienne la priorité absolue. Si cela est nécessaire, des lois peuvent être adoptées pour encadrer les mesures de gestion appropriées à mettre en place.

6.4.4b Pour assurer la sécurité, les aéroports devraient adopter des programmes qui ne compromettent pas la préservation des habitats fauniques et de la biodiversité.

6.4.4c L'accès de la faune à l'intérieur des limites territoriales de l'aéroport doit être contrôlé au moyen de barrières, de clôtures ou de tout autre moyen dissuasif. La gestion de l'habitat, notamment du gazon, devrait servir à réduire l'attrait de la faune pour le territoire aéroportuaire. Si des animaux sont malgré

tout présents sur les terrains de l'aéroport, il faudrait alors prendre d'autres mesures, en installant notamment des dispositifs bioacoustiques et pyrotechniques.

6.4.4d La sécurité de l'aviation est la préoccupation première ; cependant les mesures prises pour la gestion de la faune devront être appliquées en tenant compte des meilleures pratiques en matière de protection de l'environnement.

6.4.4e Pour obtenir des informations plus détaillées, on pourra consulter le Manuel de prévention du péril aviaire et de gestion de la faune aux aéroports (2005) de l'ACI ("Aerodrome Bird Hazard Prevention and Wildlife Management Handbook").

6.4.5 Le carburant et l'air devraient être utilisés de manière durable.

L'air pur devrait être considéré comme une précieuse ressource naturelle qui doit être soigneusement gérée, au même titre que l'eau ou le carburant. Même si l'utilisation efficace des combustibles peut rapidement devenir intéressante en termes d'économies de coûts, la gestion efficace de la qualité de l'air local est d'une importance capitale. La qualité de l'air est en général bien réglementée, si bien que la mauvaise gestion pourrait avoir d'autres conséquences pour les aéroports. Étant donné que la majorité des polluants atmosphériques sont liés à la combustion et aux véhicules, le carburant et l'air sont traités conjointement.

6.4.5a Les mesures pour améliorer la qualité de l'air local et rendre l'utilisation du carburant plus efficace sont examinées aux sections 6.3 et 6.4.

Stockage et manutention du carburant

Le stockage et la distribution du mazout aux aéronefs peut notamment se faire au moyen de réservoirs en surface ou enfouis sur le terrain de l'aéroport, parfois sous pression, et de réseaux de canalisations. Beaucoup de ces activités sont encadrées par des règlements locaux.

6.4.5b Les systèmes de détection des fuites et des pertes sont fondamentaux pour contrôler les déchets et prévenir la contamination des sols ou la réduire au minimum.

6.4.4c Les réservoirs de stockage devraient faire l'objet d'essais et d'inspections régulières pour vérifier leur bon état et leur bon fonctionnement, et notamment être soumis à des vérifications de pression de routine. Il faudrait intégrer des digues de sécurité et des zones de drainage dans la conception des zones de manipulation et de manutention de carburant.

6.4.6 La meilleure façon de gérer la pollution de l'air reste la réduction des sources d'émissions.

6.4.6a Une fois émis, les polluants atmosphériques dans le voisinage des aéroports ne sont pas faciles à éliminer, et on ne peut alors quasiment compter que sur les phénomènes naturels comme le vent et la pluie. La gestion de la qualité de l'air local repose nécessairement sur le contrôle, la réduction ou l'élimination des sources d'émissions, et non sur le fait d'essayer d'éliminer les polluants atmosphériques ou de réduire l'occupation humaine des zones touchées.

6.4.7 Les aéroports devraient adopter des politiques et des procédures visant à réduire, minimiser ou éliminer l'impact des eaux de ruissellement évacuées sur les eaux réceptrices.

Eaux de ruissellement

L'exploitation d'un aéroport comprend une variété d'activités industrielles (p. ex., lavage, opération de dégivrage ou d'antigivrage, entretien, avitaillement, aménagement paysager, etc.) qui souvent requièrent l'utilisation de nombreuses substances ou produits chimiques qui lorsqu'ils se mélangent aux eaux de ruissellement peuvent s'infiltrer dans les terrains avoisinants.

6.4.7a Les aéroports devraient examiner les moyens et les méthodes [souvent appelés les meilleures pratiques de gestion (MPG) / Best Management Practices (BMP)] qui s'offrent à eux pour utiliser, dans la mesure du possible, moins de produits chimiques à l'extérieur, et réduire par la même la possibilité que ces produits soient exposés aux précipitations. Ils devraient envisager d'utiliser des produits chimiques moins nocifs pour l'environnement ou d'assurer le traitement des eaux de ruissellement contaminées.

6.4.7b Les systèmes de traitement des eaux de ruissellement suivants peuvent être envisagés, suivant le cas : marais filtrants, dispositifs de séparation du pétrole et de l'eau, bassins de rétention secs, bassins de sédimentation ou

pièges à sédiments et bassins d'infiltration. Avant d'envisager l'installation d'un quelconque système de traitement sur leurs terrains, les aéroports devraient également examiner si le dispositif en question risque d'attirer les animaux et se pencher sur les procédures appropriées à mettre en place pour atténuer les éventuels risques.

La croissance et la construction de l'aéroport peuvent également avoir des répercussions sur les terrains avoisinants, avec le risque d'entraîner l'érosion des sols et des niveaux de sédimentation élevés dans les plans d'eau situés à proximité. Les produits chimiques et les combustibles utilisés par les entrepreneurs de construction dans le cadre de leurs travaux sont également susceptibles d'être déversés ou rejetés dans les terrains avoisinants. Les polluants déversés en question peuvent pénétrer dans les réseaux de drainage des eaux de ruissellement et contaminer ces dernières. Les ingénieurs devraient concevoir des améliorations pour réduire au minimum le risque de conséquences néfastes des travaux de construction sur l'environnement, et les entrepreneurs devraient préparer des plans appropriés et être formés aux contrôles adéquats à intégrer au projet de construction.

6.4.7c Les vastes zones imperméables liées aux aéroports et aux constructions sur leurs terrains sont souvent responsables de pics plus élevés dans le débit des eaux de ruissellement et de volumes d'eaux de ruissellement plus importants dans les cours d'eau ou autres plans d'eau récepteurs. En l'absence de contrôle, ces grandes zones imperméables peuvent être à l'origine d'une augmentation des inondations des cours d'eau situés en aval. Les aéroports devraient dûment évaluer les mesures de réduction et de contrôle des inondations comme la rétention des eaux de pluie en cas de débits de pointe.

6.4.7d Des programmes devraient être élaborés en vue de réduire les sources d'eaux de ruissellement polluées par l'exploitation régulière d'un aéroport (p. ex., entretien et ravitaillement en carburant) et suite à des accidents de pollution comme les fuites de carburant. Des contrôles et des mesures visant à minimiser les effets de ces activités devraient faire partie intégrante de la conception des installations aéroportuaires. Des politiques, des procédures, des plans d'intervention et des programmes de formation devraient être élaborés pour informer les employés de l'aéroport et des locataires sur le traitement et la gestion appropriés des déversements accidentels. L'objectif visé par ces programmes devrait être de les prévenir, de s'y préparer, d'y répondre et d'en rendre compte adéquatement. L'élaboration d'un programme efficace de prévention des déversements et d'intervention aidera considérablement la direction de l'aéroport à réduire les coûts d'assainissement, les répercussions néfastes des déversements pour le milieu environnant ainsi qu'à améliorer les relations avec la communauté.

6.4.7e L'échantillonnage et l'analyse des eaux de pluie déversées peuvent servir à évaluer l'impact possible de ces déversements sur les plans d'eau situés sur l'aéroport et hors de l'aéroport. Ces données peuvent également aider à cerner les activités qui ont des conséquences sur les eaux pluviales et qui doivent être davantage prises en considération ou qui requièrent des contrôles plus poussés. Dans certains cas, le contrôle de l'évacuation des eaux de ruissellement est imposé par les organes législatifs et peut servir à évaluer le respect des normes réglementaires.

6.4.8 Les aéroports devraient adopter des politiques et des procédures pour réduire, minimiser ou éliminer l'impact des produits chimiques anti-gel et de dégivrage sur les plans d'eau récepteurs.

Activités de dégivrage et d'antigivrage

Les produits chimiques utilisés pour les opérations de dégivrage et d'antigivrage (dénommés collectivement "dégivrants") des aéronefs et des chaussées peuvent avoir des effets nocifs sur l'environnement s'ils ne sont pas réduits, confinés, stockés et traités de manière adéquate. Ils peuvent notamment entraîner une baisse des niveaux d'oxygène dissous dans les eaux de ruissellement et les eaux réceptrices, être toxiques pour la vie aquatique, accroître la formation d'écume, provoquer des odeurs nauséabondes, donner à l'eau une couleur désagréable et favoriser la prolifération des bactéries.

6.4.8a Afin de minimiser les effets néfastes que peuvent avoir les dégivrants, les aéroports devraient réaliser des évaluations et des estimations afin de déterminer les contrôles appropriés à mettre en place pour éviter la pollution et respecter les exigences réglementaires locales. Chaque aéroport est un cas unique et les solutions à mettre en place pour minimiser et contrôler les

déversements sont propres à chaque site. Les aéroports devraient envisager les moyens et les méthodes adéquats nécessaires pour contrôler le déversement des eaux de ruissellement chargées de dégivrants en évaluant les diverses options (y compris les diverses manières de la combiner) qui peuvent exister. Les options possibles sont entre autres les suivantes :

6.4.8b Options de réduction à la source

- Mélange de glycol judicieusement dosé pour chaque orage
- Camions de dégivrage hybrides (avec des mélanges d'air et de glycol forcés)
- Exposer les aéronefs le moins possible aux mauvaises conditions météorologiques (déroutement, hangars, etc.)
- Prévisions météorologiques et antigivrage préventif
- Utilisation de capteurs placés sur la chaussée pour mieux détecter les conditions de celle-ci

6.4.8c Options de récupération et de confinement

- Véhicules de récupération du glycol
- Plateformes de dégivrage centralisées
- Systèmes de récupération à la porte
- Plateformes de dégivrage à l'extrémité des pistes

6.4.8d Options de stockage

- Cuves de stockage souterraines ou alvéoles de confinement
- Réservoirs de stockage en surface
- Bassins de rétention ou de retenue

6.4.8e Options de traitement – Élimination

- Installations de traitement sur place
- Installations de traitement à l'extérieur de l'aéroport
- Systèmes de recyclage

6.4.8f Options concernant la chaussée

- Dégivrants de chaussée de remplacement plus écologiques
- Élimination mécanique plus efficace
- Prévisions météorologiques et antigivrage préventif

6.4.9 Les effets néfastes de toutes les activités devraient être gérés de manière durable.

Gestion des déchets solides

Malgré l'existence de nombreuses sources différentes de déchets, l'administration d'un aéroport est en général responsable de la gestion des déchets. Les sources de déchets sont notamment les suivantes :

- *Déchets de bureaux, y compris le papier et le carton*
- *Déchets des services de restauration, y compris la nourriture et les huiles de cuisson*
- *Huiles, solvants et pièces provenant de l'entretien et de la remise en état des aéronefs*
- *Ferrailles*
- *Déchets de construction*
- *Déchets débarqués de l'aéronef ou produits pendant le vol*

6.4.9a La gestion des déchets devrait reposer sur une hiérarchie des activités dans l'ordre de priorité décroissante suivant :

- Prévenir ou réduire au minimum (minimiser)
- Réutiliser
- Recycler et composter
- Brûler et récupérer l'énergie
- Éliminer ou déposer dans une décharge ou un dépotoir

6.4.9b Certains aéroports ont effectué des analyses des déchets pour en déterminer la composition et identifier les sources de chaque flux de déchets et

les zones auxquelles une gestion efficace profiterait le plus.

6.4.9c Cette classification est nécessaire pour séparer les flux de déchets. Le tri effectué au point de récupération des déchets (p. ex., au moyen de poubelles à tri sélectif) est probablement la façon la plus efficace de procéder, mais cela pose également des problèmes de contamination sur les lieux de ramassage, en particulier les emplacements de ramassage public. Les points de collecte publique doivent proposer des procédures simples et claires, si l'on veut que leur usage porte pleinement ses fruits.

6.4.9d Le ramassage des déchets par le personnel des locataires et de l'aéroport reste encore le meilleur moyen d'effectuer un tri valable, étant donné que les flux de déchets les plus importants peuvent être ciblés et qu'on peut alors examiner les procédures et en élaborer de plus pertinentes.

6.4.9e Les coûts liés au tri des déchets peuvent être récupérés, puisque certains types de déchets, notamment le carton, l'aluminium et les autres métaux, ont une valeur pécuniaire. De plus, la réduction de la quantité de déchets envoyés dans des décharges permet également de réaliser des économies de coûts.

6.4.9f Les déchets débarqués des aéronefs peuvent causer des problèmes. Les équipages des compagnies aériennes doivent participer à leur ramassage (à titre volontaire en principe) et les procédures d'élimination varieront d'un aéroport à l'autre. Les cannettes et boîtes de conserve en aluminium sont les déchets les plus fréquents. Dans la majorité des aéroports, l'incinération des déchets provenant des vols internationaux est obligatoire.

6.4.9g Les déchets dangereux requièrent en général un traitement spécial et une élimination spéciale qui reviennent généralement très chers.

6.4.10 Pour remédier à la contamination des terrains et des sols il est impératif de mettre au point une stratégie appropriée.

Contamination des sols

6.4.10a Toute stratégie de lutte contre la contamination des terrains ou des sols devrait se décliner comme suit :

- Identification des risques de contamination possible dus aux activités passées ou actuelles.
- Évaluation des risques d'exposition possible à la contamination par les activités humaines des terrains de l'aéroport ou des sols situés à proximité, ainsi que des eaux souterraines et de surface.
- Établissement de la nécessité d'effectuer une enquête intrusive (échantillonnage et essais) permettant de déterminer l'ampleur et la gravité de la contamination.
- Exigences réglementaires.
- Planification et classement par ordre de priorité des mesures de décontamination.
- Validation et surveillance.

Sites contaminés de longue date

Les activités industrielles antérieures, la manipulation de substances chimiques et de déchets, ainsi qu'un manque de compréhension des générations antérieures peuvent avoir abouti à la contamination des sols et des eaux souterraines sur les terrains de l'aéroport. Les fuites de carburant, les infiltrations issues des installations d'entreposage de carburants, les décharges abandonnées, les aires d'exercices contre l'incendie, les pratiques inappropriées de manipulation des matières ou des déchets dangereux, ou des activités militaires similaires sont parfois à l'origine d'une contamination des terrains.

6.4.10b Les aéroports devraient pleinement comprendre leurs propres responsabilités à l'égard des sites contaminés et mettre en œuvre des programmes pour traiter, évaluer et assainir les sites contaminés qui risquent d'être encore plus pollués par les activités aéroportuaires.

6.4.10c Les aéroports devraient identifier les sites potentiellement contaminés situés sur leurs propriétés et tout terrain nouvellement acquis devrait faire l'objet de travaux de recherche. Les aéroports devraient se référer aux normes appropriées applicables pour l'étude environnementale d'un site avant son acquisition afin d'avoir des preuves à l'appui de l'état environnemental actuel du

site en question et de limiter les obligations de réparer qui pourraient être imposées à l'aéroport plus tard.

6.4.10d Les aéroports devraient évaluer de manière approfondie les sites contaminés sur lesquels leur développement futur risque d'avoir des répercussions ou qui risquent de continuer à être sujets à la migration de produits chimiques, avec des conséquences préjudiciables pour la santé humaine ou l'environnement. L'assainissement de tels sites contaminés devraient être entrepris, chaque fois que cela est jugé approprié ou qu'un organisme de réglementation l'impose.

6.4.10e ACI soutient que la partie responsable de la contamination devrait prendre en charge l'évaluation et la décontamination. ACI appuie la recherche et le développement et l'échange d'information sur les programmes d'assainissement qui protègent l'environnement, sont rentables et sont axés sur les risques.

6.4.11 Les effets nocifs des déversements de carburants et des exercices d'entraînement des pompiers doivent être gérés de manière durable.

Déversements de carburants

6.4.11a Les déversements de carburants devraient être gérés au moyen de procédures réglementaires normalisées obligatoires.

6.4.11b Les déversements mineurs sont généralement gérés à l'aide d'équipements spécialement conçus pour lutter contre les déversements, comprenant notamment des équipements de confinement et d'absorption. Il est capital que ces équipements soient facilement et rapidement accessibles et que les employés bénéficient d'une formation appropriée.

6.4.11c La possibilité que des déversements plus importants surviennent, en particulier en cas de fortes pluies, doit être prise en compte dans la conception de l'aéroport et de ses systèmes d'évacuation et de drainage, sa capacité d'interception et sa gestion des eaux de ruissellement. De tels systèmes visent normalement à prévenir tout contact entre une source de déversement et des milieux récepteurs sensibles, comme les sols, les eaux de surface et les eaux souterraines.

6.4.11d Les mesures correctives possibles comprennent normalement le confinement et la décontamination des sols et de la surface. À ce stade, les organismes de réglementation interviendront généralement, en imposant l'approbation des mesures, leur suivi et leur validation.

Installations de formation des pompiers

6.4.11e Pour éviter la pollution des sols, des eaux souterraines et des eaux de ruissellement, les installations de formation à la lutte contre l'incendie devraient être conçues de manière à réduire au minimum les déversements de produits chimiques ou de carburants. L'utilisation de bassins de confinement imperméables ainsi que l'installation de systèmes de stockage et de distribution du carburant sûrs pour l'environnement devraient être envisagées sur toutes les aires de formation anti-incendie.

6.4.11f Les exigences ou les règlements sur la qualité de l'air local devraient être consultés et examinés afin d'obtenir la confirmation de toute restriction éventuellement imposée pour les exercices d'entraînement pratique réalisés sur de vrais incendies avec de vrais combustibles. Conformément aux exigences réglementaires, ces incendies devraient être allumés en utilisant des hydrocarbures sans plomb, du gaz naturel ou d'autres carburants appropriés.

6.4.11g La capacité d'utiliser des huiles usées devrait être confirmée auprès des organismes de réglementation compétents. La formation anti-incendie devrait être optimisée afin de limiter le nombre d'exercices. Les aéroports sont vivement invités à envisager l'utilisation d'installations d'entraînement conjointes avec les autres autorités locales.

6.5

Durabilité – rapports et certification

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

6.5.1 Promouvoir la durabilité en améliorant le rendement environnemental pendant le développement et l'exploitation de l'aéroport (identique à 6.4.1)

6.5.2 Les aéroports qui adoptent un programme de durabilité devraient utiliser des indicateurs de performance clés et des méthodes de déclaration normalisés.

Indicateurs de performance clés (KPI)

Les KPI (de l'anglais Key Performance Indicators) sont normalisés et servent à quantifier le rendement environnemental d'une activité. En mesurant et en suivant les KPI, un aéroport peut évaluer l'état de son rendement actuel, le comparer avec celui d'autres aéroports et assurer le suivi du rendement de ses projets environnementaux.

Concernant les KPI, il existe plusieurs lacunes, notamment les variations entre les méthodes utilisées d'un aéroport à l'autre, ce qui réduit à néant l'avantage de pouvoir effectuer des comparaisons, et la complexité de certains indicateurs pour traiter des questions très particulières. La confiance aveugle dans les efforts déployés pour améliorer un KPI mal choisi peut parfois avoir des conséquences néfastes paradoxales (p. ex., concentration des trajectoires de vol pour réduire la zone de courbe de niveau de bruit provoquant une augmentation des nuisances sonores pour la communauté).

Le tableau qui suit fournit un exemple de quelques KPI couramment utilisés.

6.5.2a Bruit

- Superficie du terrain ou nombre de résidents avec une courbe de bruit déterminée (p. ex., DNL 55 dBA).
- Pourcentage des arrivées effectuées suivant une approche en descente continue (CDA) ou en empruntant une route préférentielle à moindre bruit (NRP – de l'anglais Noise Preferential Route).
- Nombre de violations des limites acoustiques.
- Nombre d'essais moteurs au point fixe (de nuit).
- Pourcentage d'aéronefs des Chapitres 2, 3 et 4 utilisant l'aéroport et contribution de chacun d'eux aux niveaux de bruit totaux.
- Nombre de plaintes en rapport avec le bruit déposées par les résidents.

6.5.2b Qualité de l'air local

- Total des émissions de NOx (ou changements dans ce même total) issues des activités aéroportuaires, considérées dans leur ensemble et subdivisées en fonction de chaque source aéroportuaire.
- Total des autres polluants importants (ou changements dans ce même total) issus des activités liées à l'aéroport.
- Comme ci-dessus, mais calculé par passager, par aéronef arrivé ou par tonne de fret.
- Nombre de plaintes déposées concernant les odeurs.

6.5.2c GES et changements climatiques

- Total (ou changement dans ce même total) de CO₂ (ou équivalent CO₂) émis, dans l'ensemble et subdivisé en fonction de chaque source aéroportuaire.
- Comme ci-dessus, calculé par passager, par aéronef arrivé ou par tonne de fret.
- Quantité annuelle d'énergie renouvelable achetée ou générée, au total et en pourcentage de l'énergie totale utilisée.
- Quantité annuelle de compensations de carbone ou attributions achetées.

6.5.2d Efficacité énergétique des bâtiments et utilisation de l'eau

- Consommation d'énergie (électricité, gaz ou autre combustible) annuelle totale, par passager et par bâtiment.
- Consommation annuelle d'eau totale et par passager.

6.5.2e Transport de surface et voyages d'affaires des membres de l'administration aéroportuaire

- Nombre de passagers et d'employés utilisant chaque mode de transport, notamment les transports en commun, la marche, le vélo, les voitures, les taxis, les autobus, etc.
- Pourcentage d'employés qui utilisent le covoiturage ou d'autres solutions de remplacement aux véhicules à passager unique.
- Pourcentage de taxis ou d'autres moyens de transport terrestre utilisant du carburant de remplacement ou renouvelable, ou qui sont hybrides.
- Utilisation de conférences téléphoniques ou de la vidéoconférence et réduction des voyages correspondante.

6.5.2f Contamination des terrains et des sols

- Superficie de terrain (ou pourcentage de la superficie de l'aéroport) soumise à investigation, dont la non-contamination est confirmée et qui est considérée comme problématique.
- Superficie de terrain (ou pourcentage de la superficie de l'aéroport) décontaminée.

6.5.2g Gestion des déchets

- Déchets générés – au total et par passager.
- Déchets envoyés à la décharge – au total et par passager.
- Pourcentage de tous les déchets générés recyclés (en incluant et en excluant les matériaux de construction ou de démolition).

6.5.2h Gestion des eaux

- Niveaux de polluants mesurés dans les eaux déversées et évaluation du respect des normes.
- Réutilisation annuelle des eaux (au total et par passager).

6.5.2i Global reporting initiative (GRI – Initiative mondiale de présentation de rapports)

L'établissement de rapports est un processus clé pour assurer le suivi des KPI et une communication solide et cohérente des progrès réalisés.

Le principal modèle pour rendre compte des questions environnementales, sociales et économiques est la Global Reporting Initiative (GRI), Lignes directrices G3 (voir www.globalreporting.org). Cette initiative mondiale a ouvert la voie à l'élaboration du cadre de travail pour la préparation de rapports sur le développement durable le plus utilisé dans le monde. Ce cadre établit des principes et des indicateurs que les organisations peuvent utiliser pour mesurer et déclarer leur rendement économique, environnemental et social – les trois piliers de la durabilité.

À moins que le concept de durabilité soit pleinement appuyé par la haute direction, il est possible de mieux rendre compte des questions environnementales en suivant le modèle de la série du Système de gestion de l'environnement ISO 14001 (voir plus bas).

Les rapports de durabilité basés sur le cadre GRI peuvent servir de référence pour le rendement de l'organisation par rapport aux lois, aux normes, aux codes, aux normes de rendement et aux initiatives volontaires ; ils peuvent servir à démontrer l'engagement de l'organisation à l'égard du développement durable et à comparer le rendement de celle-ci au fil du temps.

Les lignes directrices de la GRI contribuent à fournir une base à l'administration de l'aéroport pour rendre compte de son rendement en matière de développement durable et de son amélioration continue. Les aéroports dotés de systèmes de gestion de l'environnement seront probablement capables également de satisfaire à leurs obligations de déclaration dans le même document.

La GRI examine actuellement la possibilité d'élaborer des lignes directrices sectorielles expressément faites pour les aéroports. La GRI devrait en principe

commencer fin 2008 à travailler en collaboration avec les aéroports et leurs intervenants pour créer un ensemble d'indicateurs de rapport sur mesure destinés expressément à l'usage des aéroports. Les indicateurs sectoriels seront élaborés dans un esprit de recherche de consensus aux quatre coins de la planète. Ce processus d'élaboration durera environ jusqu'en 2010.

Les lignes directrices sont volontaires ; toutefois, le déclarant ou auteur du rapport est "classé" en fonction du niveau de respect des lignes directrices qu'il a appliquées (niveau d'application). Il existe trois formes de rapport – l'autodéclaration, les avis de tierces parties et la vérification de l'autodéclaration par la GRI.

Système de gestion de l'environnement

6.5.2j Les aéroports devraient adopter un système de gestion de l'environnement (SGE) permettant une approche systématique de la gestion des questions environnementales liées à leur exploitation, à leur développement et à la désaffectation de leurs installations à terme.

Les aéroports devraient réduire autant que possible leurs impacts sur l'environnement en adoptant une approche systématique de la gestion des impacts environnementaux. Cette approche devrait couvrir les activités de toutes les parties concernées, comme les exploitants, les locataires et les concessionnaires et devrait définir leurs responsabilités respectives et leurs prestataires de services partenaires (compagnies aériennes, contrôleurs de la circulation aérienne (ATC), fournisseurs de services d'aérogare).

L'approche devrait comprendre une stratégie, des objectifs, des cibles et des plans d'action, qui devraient tous être documentés. Un système de contrôle devrait être mis en œuvre pour examiner ces stratégies, cibles et programmes afin de constamment s'améliorer.

La prévention, la réduction et l'atténuation des incidences négatives sur l'environnement par la conception des infrastructures et une utilisation appropriée des technologies et des pratiques opérationnelles devraient être encouragées et appuyées.

http://www.aoa.org.uk/publications/environmental_guidance_manual.asp (en anglais seulement)

6.5.2k Évaluation du cycle de vie

Une évaluation du cycle de vie (ECV ou LCA – de l'anglais Life Cycle Assessment, aussi connue comme analyse du cycle de vie et analyse du berceau à la tombe) consiste à examiner et à évaluer les impacts environnementaux d'un produit ou d'un service déterminé causés ou inhérents à son existence même.

L'EVC ou LCA est importante pour les gestionnaires de l'environnement de l'aéroport, car un projet n'est pas uniquement évalué par rapport à son coût initial, mais en prenant en considération l'ensemble des avantages accumulés au cours de son cycle de vie, notamment la réduction de la consommation d'énergie et les autres avantages pour l'environnement, dans le processus décisionnel. Étant donné que les installations aéroportuaires ont en général une longue durée de vie, les investissements réalisés par les aéroports durant le cycle de vie des infrastructures sont considérablement plus élevés que l'investissement en capital initial, si on les compare (peut-être 70 % à 90 % plus élevés). C'est un concept important dans la réduction des coûts à long terme et des effets sur l'environnement.

Les procédures officielles à suivre pour l'évaluation du cycle de vie font partie de la norme ISO 14000 à la norme ISO 14040 (2006) et ISO 14044 (2006).

6.5.3 Les aéroports qui souhaitent faire reconnaître ou certifier leurs projets de développement durable peuvent utiliser des systèmes de certification établis comme le LEED ou la BREEAM.

Certification

La certification est un processus à l'issue duquel un projet comme la construction d'un nouveau bâtiment ou la modification d'une installation peut obtenir la reconnaissance officielle qu'il respecte bien certaines normes de développement durable. Le processus doit permettre en principe de s'assurer que toutes les questions sont adéquatement gérées, en faisant en sorte que les investissements écologiques bénéficient de la meilleure publicité possible.

6.5.3a LEED

Le Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) est un système américain de standardisation de bâtiments à haute qualité environnementale qui a été créé par le US Green Building Council (USGBC) et qui fournit un ensemble de normes pour la construction de bâtiments écologiques. Voir www.usgbc.org.

La caractéristique fondamentale du LEED est qu'il s'agit d'un processus ouvert et transparent, où les critères techniques proposés par les comités LEED sont publiquement examinés pour approbation par les organisations membres de l'USGBC, qui sont actuellement plus de 10 000. Le LEED a été créé pour accomplir les objectifs suivants :

- Définir ce qu'est un "bâtiment vert" en établissant une norme d'appréciation commune.
- Promouvoir des pratiques de conception intégrées à tout le bâtiment.
- Reconnaître le leadership environnemental dans l'industrie du bâtiment.
- Stimuler la compétition verte.
- Sensibiliser les consommateurs aux avantages des bâtiments écologiques.
- Transformer le marché de la construction.

Les membres du Green Building Council, qui représentent chaque secteur de l'industrie du bâtiment, ont élaboré le LEED et continuent de le peaufiner. Le système de classification repose sur six grands domaines :

- Sites durables
- Efficience de l'eau
- Énergie et atmosphère
- Matériaux et ressources
- Qualité de l'environnement intérieur
- Processus d'innovation et de conception

Il existe quatre niveaux de certification – certifié, argent, or et platine.

6.5.3b BREEAM

La Building Research Establishment Environmental Assessment Method (BREEAM) est la méthode d'évaluation de la qualité environnementale du Building Research Establishment (BRE) du Royaume-Uni. L'évaluation porte sur 8 thèmes principaux :

- Énergie
- Transport
- Pollution
- Matériaux
- Eau
- Utilisation des terrains et écologie
- Santé et bien-être
- Gestion

Il existe des évaluations normalisées pour les bureaux, les unités industrielles, les écoles et les logements. Pour les autres types de bâtiments comme les aéroports, il est possible d'effectuer des évaluations spéciales. Chacun de ces secteurs doit répondre à un certain nombre de critères et se voit accorder un crédit, selon une échelle de niveaux de certification Passable, Bien, Très Bien, Excellent. Voir www.bream.org.

6.6

Sensibilisation à l'environnement, formation, échange d'informations et communications

POLITIQUE DE L'ACI

6.6.1 Améliorer la sensibilisation à l'environnement, la formation et le partage des informations entre les aéroports du monde entier.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

6.6.1a Le personnel et les membres de l'administration de l'aéroport chargés des questions environnementales devraient participer aux progrès ou aux résultats du Comité permanent Environnement (comité mondial permanent) et des comités régionaux de l'ACI, ou au moins les suivre. Le personnel devrait également être encouragé à assister et à participer aux activités et aux conférences de formation sur l'environnement.

6.7

Communications et accords entre les intervenants

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

6.7.2 Promouvoir la compréhension, la coopération et la collaboration avec les intervenants.

Les problèmes environnementaux physiques sont généralement traités au moyen de mesures d'atténuation techniques et de solutions d'ingénierie écologique. Les résultats sur l'environnement physique peuvent généralement être mesurés et les efforts sont axés sur le respect d'une norme ou d'un règlement avec l'espoir d'y parvenir.

Dans bien des cas, les intervenants (en particulier les communautés qui vivent à proximité d'un aéroport) peuvent percevoir qu'il y a un problème environnemental indépendamment du respect des normes ou du constat de répercussions minimales. Le problème perçu constitue un véritable problème environnemental et une bonne communication avec les intervenants peut jouer un rôle capital pour y remédier.

Ce sont les groupes qui vivent dans le voisinage immédiat de l'aéroport qui prendront vivement position contre tout projet éventuel d'expansion. Toutefois, ces groupes ne sont pas les seuls interlocuteurs des aéroports. L'expression d'une forte contestation locale peut avoir des effets sur les hommes politiques et les médias régionaux et nationaux. De plus, le problème des changements climatiques risque d'avoir des répercussions négatives au niveau des relations publiques de l'industrie bien au-delà des abords de l'aéroport.

Concernant les problèmes environnementaux qui se posent dans les aéroports, on compte plusieurs grands groupes d'intervenants :

- **Communauté immédiate :** les intervenants les plus importants sont généralement les communautés résidentielles qui vivent près des aéroports ou sous les trajectoires empruntées par les vols à proximité, voire aux alentours de l'aéroport.
- **Gouvernements :** Les gouvernements locaux et régionaux sont également importants, parce qu'au même titre que les communautés résidentielles, ils ont une grande influence sur la capacité des aéroports d'offrir des infrastructures qui répondent aux besoins du système de transports aériens. Les gouvernements interviennent également pour faire en sorte que le système de transports aériens procure à leurs citoyens le plus grand nombre possible d'avantages économiques et sociaux. Dans certains pays, les gouvernements sont également propriétaires ou exploitants d'aéroports.
- **Auditoires externes :** Les autres intervenants importants sont notamment les groupes de protection de l'environnement, les associations de gens d'affaires locales, les organisations à vocation touristique et les membres de l'industrie de l'aviation, comme les compagnies aériennes, les prestataires de services de circulation aérienne (ANSP), les aviateurs, l'OACI et les voyageurs.
- **Communauté aéroportuaire :** Les entreprises, les compagnies aériennes et les organismes gouvernementaux actifs à l'aéroport participent souvent aux programmes de protection de l'environnement qui bien souvent ont des conséquences pour eux. Ils constituent des destinataires importants des messages liés à la protection de l'environnement.

Il est de plus en plus important pour les aéroports de pouvoir compter sur une stratégie environnementale et de communications soutenue et exhaustive avec la communauté. Ils ont un besoin récurrent de se construire une réputation auprès des intervenants afin d'instaurer la confiance et de faire en sorte que les futures propositions de développement suscitent des réactions plus posées.

Une stratégie concernant les relations avec les collectivités bien élaborée prévoira également une assistance opérationnelle valable, à la fois quotidienne pour faciliter l'atteinte des objectifs et contribuer au succès des programmes environnementaux de l'aéroport et ponctuelle pour répondre à des situations environnementales d'urgence, comme les déversements de carburants.

Le fait de se doter en amont d'un programme de communications sur les questions environnementales peut aider l'aéroport à éviter de se voir imposer une réglementation outrancière par les autorités qui ne sont pas forcément au courant des mesures et des projets de protection de l'environnement déjà mis en œuvre.

Une communication efficace permettra également de mieux faire comprendre les problèmes que rencontre une organisation et de préciser l'impact réel d'un aéroport sur l'environnement. Combattre les perceptions erronées en mettant en évidence ce qu'il en est en réalité est une finalité importante dans toute stratégie de communications qui se respecte – trop souvent les rumeurs et les commérages peuvent devenir la seule source d'informations s'ils ne sont pas combattus au moyen de communications concrètes et ouvertes de la part de l'aéroport concerné.

La confiance reste l'élément le plus important pour qu'une stratégie concernant les relations avec la communauté soit efficace. Le public doit pouvoir faire confiance aux renseignements qu'on lui présente. Cette confiance met longtemps à s'instaurer et s'appuie sur une culture d'honnêteté et de transparence. Un aéroport devrait s'engager activement aux côtés de la communauté locale – on ne peut pas établir de relation de confiance avec les résidents locaux si on se contente de communiquer avec eux seulement quand on a quelque chose à leur demander.

6.7.3 Il vaut mieux utiliser une vaste gamme d'outils de communications avec les résidents affectés par la présence de l'aéroport.

Comités consultatifs et de liaison avec la communauté : *Ces comités peuvent être établis pour créer une tribune favorisant l'interaction avec la communauté. Souvent, ils comprennent des représentants des aéroports et des principaux transporteurs, un Conseil des compagnies aériennes, des représentants du gouvernement local ou régional et des membres de la communauté. Ces comités se réunissent régulièrement pour faire le point sur l'actualité de l'aéroport et avoir l'opportunité d'y répondre.*

Un processus de consultation bien construit : *Si la communauté ou les personnes affectées ont besoin d'être consultées, le processus de consultation devrait suivre une démarche de bonne foi, ouverte et transparente entre les parties.*

Publications et bulletins de nouvelles communautaires : *Ils sont utiles et importants pour tenir informés les membres de la communauté et les autres groupes intéressés. Plusieurs aéroports publient des bulletins de nouvelles pour la communauté ou font parvenir les bulletins internes de l'aéroport aux collectivités voisines.*

Relations avec les médias : *L'entretien de relations proactives avec les médias d'information sur tous les aspects de l'exploitation d'un aéroport (y compris l'environnement) permet de fournir aux journalistes des informations constructives.*

Rapport sur l'environnement ou le développement durable : *Ce rapport devrait être publié régulièrement (p. ex., une fois par an) pour fournir un examen général de toutes les questions liées à l'environnement et au développement durable dans l'aéroport, notamment les politiques, les objectifs et les cibles à atteindre, les progrès réalisés à cet égard, les indicateurs de performance clés (KPI) et les autres questions similaires.*

Site Web, lignes directes sur le bruit et numéros téléphoniques dédiés aux relations avec la communauté : *Le site Web d'un aéroport est un centre de ressources utiles pour informer tous les groupes d'intervenants et il est important pour l'aéroport de pouvoir compter sur un mécanisme qui lui permet de recevoir des opinions et des commentaires de l'extérieur.*

Participation de la communauté, journées portes ouvertes et séances de discussion ouverte : *Toutes ces activités offrent d'importantes possibilités d'interaction avec la communauté locale et les groupes d'intérêts spéciaux.*

Relations au sein de la communauté aéroportuaire et programmes de protection de l'environnement : Ces programmes comprennent des programmes de recyclage à l'intérieur de l'aéroport, des programmes de covoiturage ou l'organisation d'activités sur le thème de l'environnement qui peuvent contribuer à resserrer les liens au sein de la communauté aéroportuaire, tout en soulignant les objectifs environnementaux importants. Il s'agit de travailler en collaboration avec les autres entreprises, locataires et clients à l'intérieur de l'aéroport sur des programmes qui sont bénéfiques pour tout le monde.

Les communications internes à la compagnie permettent de maintenir le personnel bien informé, sachant que beaucoup d'employés vivent à la périphérie, et sont donc essentielles au bon fonctionnement d'une compagnie aéroportuaire.

Programmes d'éducation : Les écoles sont toujours à la recherche d'aide pour financer leurs équipes sportives, des événements et des activités de levées de fonds. Les aéroports offrent une excellente occasion d'apprentissage dans diverses matières des programmes d'enseignement et l'instauration de bonnes relations avec les écoles locales peut s'avérer extrêmement utile à la fois pour les écoles et pour la communauté aéroportuaire. Les parents de nombreux étudiants peuvent travailler à l'aéroport.

7

Sûreté dans les aéroports

*(cf. Annexe 17 de l'OACI – Sûreté 8ème éd. (2006) et
Manuel de sûreté de l'OACI pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, Doc. 8973/6, 2002)*

***Cette section a été révisée pour tenir compte des nouvelles normes et pratiques de l'OACI,
et pour fusionner deux autres documents d'ACI sur la politique de sûreté en un seul et même document.*

7.1

Généralités

POLITIQUE DE L'ACI

7.1.1 ACI condamne fermement tous les actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile où qu'ils puissent se produire et quels qu'en soient les auteurs, en particulier lorsqu'il en résulte des pertes en vies humaines ou l'enlèvement de passagers, de membres d'équipage, de personnel au sol et d'autres personnes.

7.1.2 ACI exhorte les États à intensifier leurs efforts en vue de mettre fin à de tels actes illicites en respectant rigoureusement les dispositions de l'Annexe 17 de la Convention de Chicago, et en concluant des accords multilatéraux ou bilatéraux appropriés pour l'extradition des auteurs de ces actes ou leur poursuite en justice par les autorités compétentes.

7.1.3 Les mesures de sûreté de l'aviation devraient être axées sur les menaces et gérées en fonction des risques.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Au cas où un État refuserait de se conformer aux exigences fondamentales de la sûreté de l'aviation civile ou de coopérer avec d'autres États en remettant les criminels à la justice, tous les autres États devraient lui infliger des sanctions appropriées.

Lorsque les normes de l'Annexe 17 de l'OACI ne sont pas pleinement appliquées, toute partie ayant connaissance de ce non-respect devrait en informer son État, afin que des mesures appropriées puissent être prises, notamment des mesures de sûreté supplémentaires dans les aéroports de destination. Ces États devraient également porter tout manquement à la connaissance de l'État en défaut et de l'OACI.

Les organismes de réglementation de la sûreté de l'aviation ont pris l'habitude depuis des années d'adopter une approche de la sûreté de type réactionnel comportant plusieurs "couches successives". Chaque fois qu'ils se sont retrouvés confrontés à un nouveau type d'attaque ou de menace, les organismes réglementaires y ont répondu par l'application de mesures additionnelles (une autre "couche"). Lorsqu'on les considère globalement, toutes ces mesures forment un ensemble qui manque de fondement cohérent.

On prend de plus en plus conscience du fait que l'industrie ne peut pas maintenir cette approche qui consiste à ajouter continuellement de nouvelles couches de mesures. Il y a un besoin urgent d'adopter une approche de la sûreté de l'aviation fondée sur la gestion des risques.

Les mesures de sûreté de l'aviation peuvent nuire à la capacité du système et à la facilitation. Les exigences imposées par les États dans ce contexte devraient donc être adaptées de manière réaliste au risque escompté.

Les gouvernements doivent également tenir compte des répercussions sur les installations aéroportuaires existantes lorsqu'ils adoptent de nouvelles mesures de sûreté. Les bâtiments anciens n'ont pas été conçus pour les niveaux de sûreté actuels et l'application de mesures de sûreté supplémentaires peut de ce fait être difficile et onéreuse.

7.2

Responsabilité des États concernant la sûreté de l'aviation

POLITIQUE DE L'ACI

7.2.1 Il incombe incontestablement aux États de protéger leurs citoyens contre des actes terroristes ou d'autres actes d'intervention illicite touchant l'aviation civile.

7.2.2 Il incombe aux États de procéder à l'évaluation officielle des menaces. Le degré de menace devrait être constamment réévalué.

7.2.3 ACI encourage vivement les organismes d'application de la loi à partager leurs informations et, lorsque ces renseignements concernent une menace pour l'aviation civile, à les communiquer dans les plus brefs délais aux exploitants d'aéroports concernés.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les attaques du 11 septembre 2001 aux États-Unis par exemple, visaient une nation et ses citoyens, et l'application et le financement de mesures de lutte contre ces actes relèvent de la défense nationale. Lorsque des réglementations internationales ou nationales exigent une plus grande sûreté dans les aéroports, ces mesures devraient être élaborées en consultation et en coordination avec les exploitants d'aéroports, les compagnies aériennes et les autres branches d'activité de l'industrie. Les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports devraient fournir les installations de soutien requises par les services de sûreté. Il incombe incontestablement aux États de protéger l'aviation civile contre tout acte d'intervention illicite et de veiller à l'application des mesures de sûreté dans les aéroports, conformément aux normes de l'OACI. ACI soutient les résolutions de l'OACI sur la sûreté de l'aviation et continuera à coopérer dans la plus large mesure possible avec l'OACI et d'autres organisations internationales dans ce domaine vital. ACI soutient pleinement le programme de l'OACI sur les audits de sûreté universels et obligatoires des programmes nationaux de sûreté de l'aviation et de conformité à l'Annexe 17. Plusieurs États ont adopté des mesures de sûreté plus strictes que les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 de l'OACI. Certaines de ces mesures vont à l'encontre d'accords bilatéraux en vigueur et causent des difficultés d'ordre juridique en raison de leur applicabilité extra territoriale. Avant de décréter de telles mesures, une consultation préalable des exploitants d'aéroports et des compagnies aériennes rendrait les gouvernements attentifs à certaines des conséquences fâcheuses de l'extra-territorialité.

De même qu'il est d'une importance capitale que la gravité de la menace soit établie et fasse l'objet de mesures appropriées, de même est-il important d'en suivre l'évolution de manière permanente, afin que ces mesures ne restent pas inutilement en vigueur. Cela nécessite des consultations régulières entre toutes les parties intéressées de l'aviation civile internationale, notamment les aéroports, les compagnies aériennes et les administrations gouvernementales compétentes.

L'absence d'une réévaluation constante du degré de la menace empêchera l'ajustement nécessaire des mesures de sûreté et pourrait entraîner le maintien indésirable de procédures spéciales et ainsi en diminuer l'efficacité. Cela peut alors détruire la viabilité économique de l'aviation civile, en portant préjudice au service offert à un public que ces procédures spéciales visent justement à protéger.

7.2.4 Le fait d'assurer la sûreté de l'aviation et les coûts correspondants doivent être pris en charge par l'État et financés à partir de recettes générales et non en prélevant des impôts ou en imposant des redevances aux usagers.

Le financement de la sûreté de l'aviation est un sujet qui prête à controverse. Bien que certains États injectent effectivement des sommes considérables pour contribuer à la prise en charge des coûts de la sûreté de l'aviation, beaucoup ne le font pas. Le principe de "l'utilisateur payeur" est souvent mis en avant par ces gouvernements pour se justifier, mais cela s'avère souvent incohérent par rapport aux approches mises en œuvre par ces mêmes gouvernements pour protéger les autres formes de transport public ou pour protéger les bâtiments publics et les monuments.

7.2.4a Lorsque des mesures de renforcement de la sûreté des aéroports sont financées par des taxes ou redevances acquittées par les passagers, ces redevances doivent être directement liées au coût du service fourni et devraient être gérées en vertu des principes de l'OACI sur les redevances énoncés dans le Doc. 9082/6. Toute taxe ou redevance de cette nature devrait être parfaitement transparente pour les passagers.

7.2.5 Il incombe aux États de protéger les aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien situé au-dessus de leurs territoires respectifs ou qui sont amenés à le traverser. Dans le cadre de cette responsabilité, ils doivent notamment mettre en place des systèmes portatifs de défense antiaérienne (SPDAA) pour protéger des attaques les aéronefs évoluant à des altitudes où ils sont vulnérables, en particulier pendant les phases de décollage et d'atterrissage aux aéroports de leur territoire.

7.2.5a La responsabilité de protéger les aéronefs exploités contre des attaques des SPDAA lancées en dehors de la zone à accès réglementé de l'aéroport ne devrait pas incomber aux aéroports.

7.3

Programmes de sûreté dans les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

7.3.1 Dans chaque aéroport, il faut établir un programme de sûreté aéroportuaire.

7.3.2 Dans chaque aéroport, il faut désigner une autorité chargée de coordonner les mesures de sûreté aéroportuaire.

7.3.3 Dans chaque aéroport, il faut établir un comité de sûreté aéroportuaire chargé de donner des conseils sur l'élaboration et l'instauration des mesures de sûreté.

7.3.4 Les normes de conception à respecter, notamment les normes architecturales et liées à l'infrastructure nécessaires à la mise en œuvre de mesures de sûreté, doivent être intégrées dans la conception et la construction d'installations nouvelles ainsi que dans la modification des installations existantes.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Le Manuel de sûreté de l'OACI pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, Doc. 8973, fournit des directives sur la structure et le contenu d'un programme de sûreté aéroportuaire.

L'expérience montre que tout au long de la durée de service d'une aérogare, les exigences liées à la sûreté de l'aviation peuvent évoluer de façon importante.

7.3.4a La plus grande attention devrait donc être accordée à tous les aspects existants et prévisibles de la sûreté, dès le début de la phase de conception. Les experts en sûreté des États, des aéroports et des compagnies aériennes devraient collaborer pour obtenir les meilleurs résultats possibles.

Pour que les opérations de sûreté soient efficaces et justifiées par rapport à leur coût, il est essentiel de prévoir des systèmes, des dispositifs et des règlements de sûreté lors de la planification et de la conception d'une nouvelle installation.

7.3.4b La conception d'installations nouvelles devrait tenir compte des plans d'urgence destinés à réduire le risque d'attaques meurtrières dans les aérogares, de la nécessité de séparer les passagers inspectés des passagers non inspectés, de l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages à main, de la mise en place d'installations spéciales pour les passagers et les vols présentant un risque élevé, de l'inspection/filtrage des bagages enregistrés et des bagages en correspondance et des caractéristiques de construction permettant de réduire autant que possible les dommages secondaires et les blessures résultant d'un acte d'intervention illicite.

Chaque aérogare dans chaque pays présente des problèmes spécifiques. La part du trafic international et du trafic national, la proportion de vols présentant un risque élevé et les exigences particulières de chaque État empêchent l'application d'une solution unique. De plus, le trafic évolue généralement considérablement au cours de la durée de service d'une installation.

7.4

Contrôle de la qualité des programmes de sûreté de l'aviation

POLITIQUE DE L'ACI

7.4.1 Les aéroports doivent mettre en place et maintenir des contrôles de qualité dans leurs programmes de sûreté aéroportuaire pour s'assurer que le programme est respecté et pour valider son efficacité.

7.4.2 Les agents de sûreté de l'aviation doivent être soigneusement sélectionnés, bénéficier d'une formation appropriée et être correctement supervisés afin d'être constamment en mesure de s'acquitter très efficacement de leurs fonctions.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

7.4.1a Des audits, des tests, des enquêtes et des inspections devraient être régulièrement effectués pour vérifier le respect des exigences réglementaires et des objectifs de rendement établis dans le programme de sûreté aéroportuaire.

7.4.1b Les personnes chargées d'effectuer ces audits, tests, enquêtes et inspections devraient être dûment formées et devraient disposer des pouvoirs nécessaires pour les mener à bien et imposer des mesures correctives.

7.4.1c Il faudrait établir un processus pour enregistrer et analyser les résultats de ces activités de contrôle de la qualité. Les défaillances devraient être identifiées, analysées et corrigées dans le cadre d'un processus d'amélioration continue.

La priorité absolue doit être donnée à la qualité du personnel chargé de la sûreté et à sa formation professionnelle, notamment à sa formation continue et à sa formation aux nouvelles techniques et à l'utilisation des nouveaux équipements. Une attention particulière devrait être accordée au sens des responsabilités et à la motivation, en raison de la tension inhérente à un travail, de par sa nature même, très souvent répétitif. Des critères encore plus sévères doivent s'appliquer à la sélection et à la formation des personnes choisies pour occuper des postes de supervision, afin de s'assurer qu'elles sont capables d'assumer les responsabilités considérables qui sont en jeu.

7.4.2a Les États devraient s'assurer que le personnel recruté pour assumer des fonctions ayant trait à la sûreté de l'aviation civile reçoit des descriptions de travail où les tâches sont clairement définies et que ces personnes possèdent la formation et les connaissances nécessaires pour assumer les tâches qui leur sont confiées. Les personnes chargées de les former devraient vérifier qu'ils ont atteint le niveau requis.

7.4.2b L'instruction initiale du personnel de contrôle de la sûreté devrait reposer sur une formation en classe théorique combinée à des cours pratiques, en utilisant l'équipement et les techniques utilisés à l'aéroport où ils seront employés. Cette instruction initiale devrait être suivie d'une période d'instruction sur place.

La sélection du personnel de contrôle de la sûreté devrait être fondée sur des méthodes d'essai systématiques, objectives et justes, afin de s'assurer que les candidats ont les capacités nécessaires pour cette fonction. Les compétences devraient être maintenues et renforcées par une formation continue et des examens réguliers de leurs performances.

7.4.2c Ces employés devraient bénéficier de cours de perfectionnement à des intervalles fréquents. Cette formation devrait servir à améliorer leurs techniques, leurs connaissances et leur motivation. Les compétences du personnel devraient de nouveau être certifiées, une fois leurs cours de perfectionnement terminés.

7.4.2d Il faudrait établir des programmes de formation séparés pour les superviseurs. Ces programmes devraient comprendre une formation aux "techniques d'encadrement". Les formateurs devraient être des instructeurs qualifiés.

7.4.2e Les personnes chargées d'effectuer les contrôles de sûreté devraient faire l'objet de procédures de vérification de leurs antécédents et de sélection.

7.4.2f Les personnes chargées d'assurer la sûreté aéroportuaire devraient respecter certaines normes concernant l'aptitude physique et mentale, normes qui devraient être définies par les autorités nationales compétentes.

7.5

Mesures préventives de sûreté

POLITIQUE DE L'ACI

7.5.1 Il faut établir des mesures pour empêcher que ne puissent être introduits, de quelque façon que ce soit, des armes, des engins explosifs ou autres dispositifs, articles ou substances dangereux susceptibles de servir à la commission d'actes d'intervention illicite, et dont le transport ou le port n'est pas autorisé, à bord des aéronefs de l'aviation civile.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

C'est l'objectif visé par les mesures préventives de sûreté stipulées dans l'Annexe 17 de l'OACI, Norme 4.1.

7.6

Mesures relatives au contrôle des accès

POLITIQUE DE L'ACI

7.6.1 L'accès aux aires côté piste des aéroports doit être contrôlé pour empêcher des personnes non autorisées d'y pénétrer.

7.6.2 Il faut établir un système de permis ou d'identification dans l'aéroport pour les personnes et les véhicules afin d'empêcher des personnes non autorisées d'y circuler. L'identité du titulaire et la validité du permis doivent être vérifiées avant de lui autoriser l'accès.

7.6.3 Les autorités gouvernementales compétentes doivent vérifier les antécédents des personnes qui ne sont pas des passagers et qui bénéficient d'une autorisation spéciale leur permettant d'accéder sans escorte aux zones de sûreté à accès réglementé.

7.6.4 Il faut au moins qu'une partie des personnes qui ne sont pas des passagers et qui ont obtenu l'autorisation d'accéder aux zones de sûreté à accès réglementé soient inspectées, ainsi que les articles qu'elles transportent.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

7.6.1a Des zones de sûreté à accès réglementé devraient être établies dans chaque aéroport. La séparation entre ces zones réglementées et les autres zones devrait être clairement définie. De telles zones devraient être créées partout où cela est possible afin de réduire les risques liés à la circulation de personnes non autorisées à l'intérieur de l'aéroport.

7.6.2a Les personnes non autorisées à se trouver dans ces zones, ou qui semblent ne pas l'être, devraient être interpellées et, si elles ne peuvent pas fournir d'explication satisfaisante à leur présence à cet endroit, signalées aux forces de l'ordre compétentes.

7.6.3a Les personnes (p. ex., les visiteurs) dont les antécédents n'ont pas été vérifiés devraient être escortées en tout temps à l'intérieur de la zone de sûreté à accès réglementé.

7.6.3b Les antécédents des personnes auxquelles ont été délivrés des permis ou des laissez-passer aéroportuaires devraient faire l'objet de nouvelles vérifications périodiques de la part des autorités gouvernementales compétentes.

7.6.3c La délivrance de documents d'identité (ID) devrait être limitée aux seules personnes ayant véritablement besoin de pénétrer dans la zone à accès réglementé. Ces documents devraient comporter une date limite de validité et leurs détenteurs devraient les porter constamment de manière visible dans les zones à accès réglementé.

7.7

Mesures relatives aux aéronefs

POLITIQUE DE L'ACI

7.7.1 Les exploitants de transport aérien commercial ont la responsabilité de mettre en place des mesures de sûreté pour protéger leurs aéronefs et les personnes et les objets qui sont transportés sur ces mêmes appareils.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Ils doivent notamment mettre en place des contrôles pour contrôler l'accès à leurs aéronefs, procéder à des vérifications de sûreté des aéronefs, s'assurer que les passagers qui débarquent ne laissent pas d'objets à bord et protéger le poste de pilotage, comme l'exige l'Annexe 17 de l'OACI.

7.8

Mesures relatives aux passagers et à leurs bagages de cabine

7.8.1 Les passagers et leurs bagages à main doivent être inspectés avant d'embarquer à bord d'un aéronef qui part d'une zone de sûreté à accès réglementé. Cela s'applique également aux passagers en correspondance, à moins de mettre en place les autres mesures de rechange prévues par la norme 4.4.2 de l'Annexe 17 de l'OACI.

La norme 4.4.2 de l'Annexe 17 de l'OACI prévoit que les passagers en correspondance et leurs bagages à main peuvent être dispensés d'inspection à l'aéroport de transit, s'il existe un processus de validation et que des procédures sont appliquées de façon continue, en collaboration avec l'autre État contractant le cas échéant, pour s'assurer que les passagers en question et leurs bagages à main ont déjà été dûment inspectés au point d'origine du vol et qu'ils ont été ensuite protégés de toute intervention non autorisée depuis le point d'inspection ou de filtrage à l'aéroport de départ jusqu'à l'aéronef en partance à l'aéroport de correspondance.

7.8.1a Les passagers qui paraissent suspects après qu'on leur a demandé si leurs bagages contenaient des appareils électroniques ou à piles devraient, avec leurs bagages, faire l'objet d'une inspection plus poussée.

ACI préconise une stratégie pour améliorer le processus d'inspection avant le départ qui consiste à améliorer le processus en soi (en le rendant moins prévisible et en recourant à l'établissement du profil des passagers ou à des techniques de sélection pour permettre de concentrer davantage les moyens sur les passagers qui posent le plus de risques), à mettre en œuvre les meilleures pratiques de facteurs humains et en utilisant davantage le matériel de détection d'explosifs dans le processus. Il est possible d'obtenir plus d'information auprès d'ACI-Monde.

7.8.2 Il faut mettre en place des mesures pour protéger les passagers et les bagages à main de ces derniers qui ont été inspectés de toute intervention non autorisée depuis le point d'inspection jusqu'à l'embarquement à bord de leur aéronef. En cas de mélange ou de contact, les passagers en cause et leurs bagages à main doivent être de nouveau inspectés avant d'embarquer sur le vol.

7.8.2a Dans la mesure du possible, les passagers qui ont été inspectés devraient être séparés des autres passagers au moyen de murs ou de barrières.

7.8.2b Lorsque c'est impossible, il faudrait recourir à des contrôles manuels (en faisant appel au personnel) pour atteindre cet objectif.

7.8.2c Lorsque la conception de l'aéroport ne permet pas de séparer physiquement les passagers en partance de ceux qui arrivent, les aires où ils peuvent s'asseoir situées dans les jetées des aérogares devraient être conçues ou agencées de manière à réduire le risque que des passagers qui arrivent laissent des objets à des passagers en partance. Toutefois, cela ne constitue pas un problème, si les passagers en partance sont inspectés à la porte d'embarquement.

7.8.3 Lorsque des opérations d'escale ont lieu dans un aéroport, il faut établir des mesures pour protéger les bagages à main des passagers en transit contre toute intervention non autorisée et protéger l'intégrité de la sûreté de l'aéroport de transit.

7.8.4 L'utilisation d'évaluations de passagers individuelles soigneusement définie, fondée sur les normes reconnues internationalement (et intégrées à la législation nationale), comme élément d'analyse des risques, peut faciliter l'identification des individus susceptibles de représenter une menace pour la sûreté et la sécurité de l'aviation civile.

7.8.4a Il faudrait élaborer des processus pour faciliter la circulation des passagers qui, par le truchement d'une évaluation des risques appropriée, sont considérés comme ne faisant courir aucun risque à la sûreté et à la sécurité de l'aviation, et permettre ainsi une utilisation plus efficace des moyens et ressources disponibles.

Traditionnellement, les mesures de sûreté de l'aviation mises en place ont donné la priorité à la détection d'armes plutôt qu'à l'identification des personnes aux desseins malveillants. Étant donné que des kamikazes se sont déjà attaqués à l'aviation civile et qu'il est possible de fabriquer des explosifs artisanaux à partir d'articles ménagers d'usage courant, il est nécessaire de concentrer davantage les efforts sur la personne inspectée. On reconnaît donc de plus en plus qu'il est absolument primordial que les agents de sûreté, les forces de l'ordre et le personnel aéroportuaire en général soient davantage sensibilisés au comportement des personnes qui les entourent. Une personne qui s'apprête à commettre un acte terroriste ou criminel a de fortes chances de manifester des signes de nervosité (etc.) dans sa communication verbale et dans son langage corporel. L'identification de ces signes peut contribuer à prévenir la commission d'un tel acte ; elle peut également permettre aux agents de sûreté et aux forces de l'ordre de concentrer davantage leur attention sur ces criminels en puissance et d'y consacrer davantage de moyens.

7.8.5 Les États doivent remédier aux risques liés aux explosifs sous forme liquide, d'aérosol ou de gel, en appliquant les restrictions (imposées au transport de liquides, d'aérosols et de gels dans les bagages à main) et les mesures correspondantes recommandées par l'OACI dans ses communications adressées aux États du 1^{er} décembre 2006, du 30 mars 2007 et du 6 juillet 2007.

7.8.5a Les États devraient pleinement mettre en œuvre les mesures recommandées par l'OACI, qui leur fournissent un cadre pour reconnaître les mesures prises dans les autres États pour protéger la chaîne d'approvisionnement des articles de voyage et les sacs de sûreté à indicateur d'effraction.

Ces mesures sont considérées comme provisoires en attendant la mise au point de matériel d'inspection capable de déterminer automatiquement la présence d'explosifs sous forme liquide, d'aérosol ou de gel.

7.9

Mesures relatives aux bagages de soute

POLITIQUE DE L'ACI

7.9.1 Il faut mettre en place des mesures pour s'assurer que les bagages de soute au départ sont inspectés avant d'être chargés à bord de tout aéronef exploité pour effectuer des vols commerciaux à partir d'une zone de sûreté à accès réglementé.

7.9.2 Il faut prendre des mesures pour s'assurer que tous les bagages de soute qui seront transportés à bord d'un vol commercial sont protégés de toute intervention non autorisée depuis le point où ils ont été inspectés ou acceptés par le transporteur aérien (selon le premier des deux événements), jusqu'au départ de l'aéronef sur lequel ils voyageront. Si l'intégrité d'un bagage de soute est compromise, ce bagage doit être de nouveau inspecté avant d'être monté à bord d'un aéronef.

7.9.3 Les bagages de soute en correspondance doivent être inspectés avant d'être chargés à bord d'un vol commercial, à moins que les mesures de rechange prévues par la norme 4.5.4 de l'Annexe 17 de l'OACI aient été mises en place.

7.9.4 Normalement c'est l'exploitant de transport aérien commercial qui a la responsabilité de s'assurer que seuls sont transportés en soute les articles de bagage qui ont été individuellement identifiés comme accompagnés ou non accompagnés et inspectés conformément à la norme appropriée, et que le transporteur aérien a acceptés de transporter sur ce vol. Tous ces bagages devraient être enregistrés comme respectant les critères en question et étant autorisés à voyager à bord du vol.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Des éléments indicatifs à cet égard figurent dans le Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, Doc. 8973 de l'OACI.

7.9.2a Les systèmes de manutention des bagages et les zones de tri des bagages devraient être protégés et bénéficier d'un accès strictement limité au personnel autorisé, afin de prévenir les vols, les actes d'intervention sur les articles de bagage et l'introduction d'articles non autorisés. Ces zones font normalement partie de la zone de sûreté à accès réglementé.

La norme 4.5.4 de l'Annexe 17 de l'OACI stipule que les bagages de soute en correspondance peuvent être dispensés d'inspection à l'aéroport de transit, s'il existe un processus de validation et que des procédures sont appliquées de façon continue, en collaboration avec l'autre Etat contractant le cas échéant, pour s'assurer que les bagages de soute en question ont déjà été dûment inspectés au point d'origine du vol et qu'ils ont été ensuite protégés de toute intervention non autorisée depuis l'aéroport de départ jusqu'à ce que l'aéronef quitte l'aéroport de correspondance.

Des systèmes électroniques de concordance passagers/bagages sont normalement utilisés pour appliquer ces mesures et produire un manifeste de bagages.

Dans la mesure où l'hypothèse de voir des criminels ou des terroristes décidés à se suicider en perpétrant un acte visant l'aviation civile devient une réelle possibilité, les limites du système de concordance passagers/bagages apparaissent évidentes. Par conséquent, et bien que vital pour prévenir les scénarios de type Lockerbie dans lesquels un dispositif est introduit dans un aéronef sans être accompagné par un passager, ce système ne saurait en aucun cas être considéré comme un substitut à l'inspection/filtrage à 100 % des bagages enregistrés.

7.9.4a Il faudrait établir des procédures, qui devraient notamment prévoir une évaluation des risques pour la sûreté, pour traiter les bagages non identifiés.

Cela renvoie aux bagages de soute non identifiés repérés normalement à l'intérieur de la zone de sûreté à accès réglementé. Ces bagages peuvent avoir perdu leur étiquette à bagages, sans qu'il n'y ait plus aucun autre moyen d'identifier leur propriétaire.

7.10

Mesures relatives au fret, à la poste et aux autres marchandises

POLITIQUE DE L'ACI

7.10.1 Des contrôles de sûreté doivent être appliqués aux expéditions de fret et de la poste avant qu'elles ne soient chargées à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial de passagers.

7.10.2 Le fret et le courrier et les colis de la poste qui doivent être transportés sur un aéronef effectuant des vols de transport commercial de passagers doivent être protégés de toute intervention non autorisée du point où sont effectués les contrôles de sûreté jusqu'au départ de l'appareil.

7.10.3 Lorsque les contrôles de sûreté sont effectués par des agents habilités, ces agents devraient être agréés par l'organisme de réglementation responsable de la sûreté de l'aviation et faire l'objet d'une surveillance appropriée de sa part.

7.10.4 Les provisions et le matériel de commissariat destinés aux vols de transport commercial de passagers doivent être soumis aux contrôles de sûreté appropriés et être ensuite protégés jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Des éléments indicatifs à cet égard figurent dans le Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, Doc. 8973 de l'OACI.

Les États devraient collaborer et combiner leurs moyens et leurs ressources pour partager leurs informations et rechercher et élaborer des mesures harmonisées pour faire en sorte que les expéditions de fret, des services de coursiers ou de messageries et de la poste soient transportées de façon sûre et sécuritaire dans le monde entier sans entraver les courants de trafic.

Cette responsabilité incombe en principe à l'exploitant de transport aérien commercial ou à ses agents.

7.10.4a Ces mesures devraient s'appliquer à tous les fournisseurs sans exception, afin de réduire le risque que des objets destinés à des actes d'intervention illicite soient placés clandestinement à bord des aéronefs.

7.10.4b Des contrôles-surprise devraient être effectués aux points d'accès aux zones à accès réglementé ainsi qu'à l'intérieur de ces zones, en évitant autant que possible de gêner l'exploitation.

7.10.4c Le transbordement des marchandises devrait être convenablement surveillé.

7.10.4d Il conviendrait de procéder à des fouilles inopinées des marchandises transportées par qui que ce soit, même par des membres d'équipage.

7.10.4e Des contrôles devraient être effectués avant chaque vol afin de garantir qu'aucune arme ou autre engin dangereux n'a été dissimulé à bord.

Une attention particulière devrait être apportée aux aéronefs ayant stationné sans surveillance pendant une période prolongée, ou toute une nuit, ou durant leur maintenance/entretien ; ces aéronefs devraient être verrouillés ou protégés de toute autre manière contre l'accès par des personnes non autorisées.

7.11

Mesures relatives aux catégories spéciales de passagers

POLITIQUE DE L'ACI

7.11.1 Il incombe aux gouvernements de s'assurer de mettre en place les lois et règlements nécessaires à l'arrestation et à la poursuite des passagers indisciplinés.

7.11.2 Les personnes qui voyagent sous contrôle judiciaire ou administratif peuvent présenter un risque plus élevé que les passagers normaux. Il incombe aux gouvernements de s'assurer que les procédures correspondantes à l'aéroport sont formalisées avec les exploitants d'aéroports et les exploitants de transport aérien commercial. Les gouvernements devraient également s'assurer que ces procédures sont strictement appliquées par leurs agences.

7.11.3 Il incombe aux gouvernements d'établir et de faire respecter une politique concernant le port d'armes dans l'enceinte de l'aéroport et à bord des aéronefs par des fonctionnaires de police ou d'autres personnes autorisées. Là où cela est autorisé, il faut établir des procédures pour s'assurer que ces armes font l'objet d'un contrôle adéquat lorsque l'aéronef est au sol ou lorsque les fonctionnaires sont soumis aux formalités d'arrivée ou de départ.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Le problème des passagers indisciplinés est un problème grave. Même si le risque principal se pose durant le vol, lorsque de telles personnes peuvent mettre en danger la sûreté du vol, il existe aussi un risque pour les personnes dans l'aérogare, lorsque des passagers se mettent à adopter un comportement indiscipliné (d'ordinaire, parce qu'ils sont en état d'ébriété).

7.11.1a Les aéroports devraient s'assurer que des procédures sont établies pour gérer de tels incidents (qui nécessitent en général l'intervention de la police), que le personnel est adéquatement formé et que ces procédures sont bien appliquées en pratique.

7.11.1b Les passagers indisciplinés se comportent souvent de façon insolite avant d'embarquer et peuvent attirer l'attention du personnel au sol n'importe où entre le parc de stationnement des automobiles et la salle d'embarquement.

7.11.1c Les employés de l'aéroport sont tenus d'informer la compagnie aérienne et les forces de l'ordre lorsqu'un passager semble surexcité, en état d'ébriété ou agité. C'est à la compagnie aérienne qu'incombe en dernier ressort la responsabilité de déterminer si le passager est apte à embarquer.

Les personnes placées sous contrôle judiciaire ou administratif (p. ex., les personnes expulsées, les prisonniers, etc.) présentent un plus grand risque que les passagers normaux. Les gouvernements doivent travailler en collaboration avec les aéroports et les exploitants de transport aérien commercial pour établir des procédures qui couvrent la notification préalable des voyages, les arrangements relatifs à l'accès à la zone de sûreté à accès réglementé, les exigences d'inspection additionnelle, les exigences relatives à la présence de gardes ou d'agents accompagnateurs et la coordination. Les gouvernements devraient également s'assurer que leurs autorités de contrôle mettent en œuvre ces procédures à la lettre.

Les agents de sécurité aérienne, le personnel navigant armé et les gardes du corps peuvent faire courir un risque à la sûreté de l'aéroport et provoquer des perturbations s'ils arrivent à l'aéroport sans avoir pris d'arrangements préalables avec les forces de l'ordre ou les agents de sûreté aéroportuaire compétents. Par exemple, il est déjà arrivé que des membres du personnel navigant technique armés débarquent d'un aéronef pendant une escale passagers et aient alors à se soumettre à une inspection normale, et qu'on découvre alors qu'ils transportent effectivement des armes.

Lorsque les personnes qui pénètrent dans une zone de sûreté à accès réglementé sont inspectées, l'autorité de réglementation de la sûreté de l'aviation devrait établir une politique et une procédure couvrant l'inspection du personnel policier armé.

7.12

Sensibilisation du public aux exigences de sûreté

POLITIQUE DE L'ACI

7.12.1 La compréhension et la coopération des voyageurs sont indispensables à l'efficacité de la sûreté de l'aviation.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Les mesures de sûreté de l'aviation de plus en plus strictes peuvent provoquer un encombrement des aéroports et accroître la possibilité qu'il y ait des vols retardés. Les passagers peuvent mieux défendre leurs propres intérêts et ceux de l'aviation civile s'ils comprennent l'approche générale adoptée par les gouvernements pour prévenir les actes d'intervention illicite. Il est également d'une importance capitale que les passagers prennent conscience du fait qu'ils peuvent, à leur insu, être complices de l'introduction d'engins explosifs à bord d'un aéronef ou dans une aérogare.

7.12.1a Les programmes de sensibilisation des passagers par les États et l'industrie du transport aérien sont nécessaires pour les inciter à respecter les dispositions en vigueur en matière de sûreté de l'aviation. Il devrait être conseillé aux passagers :

- de faire eux-mêmes leurs valises ;
- de bien connaître leur contenu ;
- d'utiliser des bagages dans lesquels il est difficile de dissimuler des armes ou des engins explosifs ;
- de ne pas transporter d'objets pour des tiers sans les avoir bien examinés ;
- de ne pas laisser leurs bagages sans surveillance.

7.12.1b De même, des programmes de sensibilisation des employés sont indispensables à l'exploitation sûre d'un aéroport. Les exploitants d'aéroports devraient veiller à ce que le personnel au sol et les autres employés qui travaillent côté ville et côté piste soient bien informés des procédures de sûreté et qu'ils signalent immédiatement au personnel de la sûreté ou aux forces de l'ordre tout comportement suspect.

7.13

Partage de codes et autres accords de collaboration

POLITIQUE DE L'ACI

7.13.1 Le partage de codes et d'autres accords de collaboration entre compagnies aériennes peuvent brouiller la hiérarchie de l'autorité et de la responsabilité lorsqu'ils impliquent des États dont la rigueur des mesures de sûreté diffère. Les compagnies aériennes impliquées dans de tels accords doivent en informer clairement les États et les aéroports afin qu'ils puissent prendre les mesures appropriées pour contrer toute menace.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Le partage de codes et d'autres accords de collaboration entre compagnies aériennes sont devenus courants dans l'aviation d'aujourd'hui. Lorsque de tels accords sont conclus entre transporteurs de deux États ou plus, il peut en résulter un "transfert de la menace". On entend par cette expression qu'un transporteur aérien ou un aéroport dont le degré de menace est élevé et/ou les mesures de sûreté laissent à désirer peuvent mettre en danger un aéroport jugé sûr en y introduisant des vols n'ayant pas fait l'objet de mesures de sûreté efficaces et minutieuses.

ACI pense que l'Annexe 17 de l'OACI contient déjà des dispositions satisfaisantes pour aborder de manière uniforme les responsabilités et obligations des exploitants qui ont conclu des accords de partage de codes ou de collaboration. L'Annexe 17 assigne ces responsabilités aux États d'où décollent les avions. L'application non intégrale des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 par certains États crée cependant une possibilité de "transfert de la menace".

7.13.1a Afin de garantir une sûreté maximale des vols en partage de codes ou faisant l'objet d'autres accords de collaboration, les principes suivants devraient être appliqués :

- Les compagnies aériennes devraient notifier aux États concernés, en temps opportun, les accords de partage de codes ou de collaboration qu'ils ont l'intention de conclure. Étant donné que la responsabilité de la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite relève sans aucun doute de la responsabilité des États, les forces de l'ordre et les services de renseignements devraient disposer de suffisamment de temps pour évaluer les conséquences que de tels accords peuvent avoir sur la sûreté.
- Pour des raisons de sûreté et de logistique, les compagnies aériennes devraient informer immédiatement et de manière complète les exploitants d'aéroports des accords de partage de codes et de collaboration qu'elles ont conclus. Du fait que certains vols à codes partagés peuvent comporter des tronçons de vol nationaux et internationaux et/ou des changements d'avions et/ou d'aérogares, l'exploitant de l'aéroport devra peut-être appliquer des procédures spéciales afin que les passagers et le fret fassent l'objet d'une inspection/filtrage et que l'évaluation de la menace tienne compte du point d'origine du vol, de sa destination ultime et des transporteurs impliqués dans le partage de codes.

7.14

Contrôle unique de sûreté

POLITIQUE DE L'ACI

7.14.1 ACI est favorable au principe d'un contrôle unique de sûreté qui, en supprimant la nécessité d'autres contrôles aux aéroports de correspondance, peut accélérer l'acheminement des passagers et de leurs bagages jusqu'à leur destination finale. Il faut que les États établissent, bilatéralement ou multi-latéralement, les critères d'une reconnaissance mutuelle des procédures d'inspection/filtrage en vigueur dans les autres États.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

Le principe du contrôle unique, selon lequel un passager ne fait l'objet que d'un seul contrôle de sûreté, même si son itinéraire comporte plusieurs correspondances, présente plusieurs avantages potentiels pour les exploitants d'aéroports.

ACI est convaincu que les avantages financiers et logistiques du contrôle unique de sûreté, ainsi que la qualité du service aux passagers, augmentent exponentiellement avec chaque État qui l'applique.

Bien que l'harmonisation des normes de sûreté soit souvent citée comme un objectif stratégique, elle peut ne pas être cohérente avec une approche de la sûreté de l'aviation fondée sur la gestion des risques. Le concept d'une approche axée sur le risque implique que les mesures varieront d'un État à l'autre en fonction du risque. Toutefois, le niveau de protection devrait toujours être proportionnel au risque. Les États ne devraient donc pas viser la mise en place de mesures identiques comme préalable à une reconnaissance mutuelle, mais plutôt la mise en place de mesures équivalentes, dans le contexte des risques évalués.

7.15

Nouvelles technologies

POLITIQUE DE L'ACI

7.15.1 Il est nécessaire que les États et l'industrie examinent conjointement le rôle de la technologie pour faire face aux nouvelles menaces qui pèsent sur l'aviation civile.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

7.15.1a Il faudrait accorder la priorité absolue au développement d'équipements capables d'effectuer des inspections de routine pour déterminer la présence d'explosifs "artisanaux".

7.15.1a Les gouvernements devraient combiner leurs ressources dans le cadre d'une démarche concertée pour partager leurs informations et les coûts de recherche et de développement liés à la technologie de détection des explosifs et aux autres technologies afin d'améliorer les systèmes actuels d'inspection/filtrage des passagers et des bagages.

7.15.1a Les aéroports, les exploitants de transport aérien commercial et les autorités chargées de la réglementation devraient élaborer conjointement des mesures qui améliorent l'acheminement des passagers et de leurs bagages à travers les points de contrôle de sûreté.

7.16 Mesures d'urgence

POLITIQUE DE L'ACI

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

7.16.1 Les États doivent s'assurer que des plans d'urgence sont élaborés conjointement avec les aéroports (et les autres intervenants) et que les ressources nécessaires sont disponibles pour protéger les aéroports et l'exploitation de l'aviation civile.

7.16.2 Les États doivent s'assurer qu'ils disposent d'un personnel autorisé et adéquatement formé prêt à se déployer promptement dans leurs aéroports pour les aider à gérer les cas présumés ou avérés d'intervention illicite dirigée contre l'aviation civile.

7.16.3 Les aéroports devraient élaborer leurs propres plans d'urgence de manière à ce qu'ils concordent avec ceux des États. Le personnel doit être formé sur ces plans et procédures, et l'efficacité des plans en question devrait être vérifiée au moyen d'examens et d'exercices réguliers impliquant tous les intervenants pertinents.

Les aéroports devraient mettre en œuvre une approche de gestion de la continuité des opérations qui comprend des mesures préventives, des mesures d'urgence et des mesures de reprise des activités. Tout incident, lié ou non à la sûreté, est susceptible de provoquer d'importantes interruptions dans l'exploitation courante de l'aéroport. Les aéroports doivent préparer des plans pour atténuer et gérer de telles perturbations.

8

Services médicaux d'urgence, hygiène et salubrité dans les aéroports

(cf. Annexe 9 de l'OACI, 12ème édition (2005) et Règlement sanitaire international de l'OMS (2005))

8.1

Services médicaux d'urgence dans les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

8.1.1 Des services médicaux d'urgence devraient être mis à disposition des passagers et autres personnes et des accords devraient être conclus aux niveaux local et régional pour la mise en place d'installations de support médical en conformité avec les règlements nationaux.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

8.1.1a Concernant les services médicaux nécessaires pour les cas d'urgence survenant dans un aéroport, ACI recommande que le plan d'urgence des aérodromes comporte des informations détaillées sur tous les accords en vigueur concernant ces services et que des exercices réguliers soient effectués avec les services extérieurs concernés ainsi que des exercices d'urgence à grande échelle à des intervalles n'excédant pas deux ans (voir également la section 5.10 du Manuel de politique générale sur la planification d'urgence des aérodromes).

8.2

Hygiène et salubrité dans les aéroports

POLITIQUE DE L'ACI

8.2.1 Bien que dans de nombreux pays les exploitants d'aéroports ne sont pas responsables des programmes de salubrité des aéroports, ACI reconnaît la nécessité d'observer des normes d'hygiène élevées.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

8.2.1a L'inspection sanitaire des aéroports devrait être entreprise par l'administration de salubrité publique locale compétente, avec le concours de l'administration de l'aéroport, des locataires et des usagers concernés. Les procédés utilisés pour l'achat, la préparation, la manutention, l'entreposage et la livraison des aliments et de l'eau destinés à la consommation dans l'aéroport et à bord des aéronefs, ainsi que l'enlèvement et l'élimination sécuritaire des déchets, ne devraient pas entraver les opérations au sol, ni incommoder les passagers, par exemple en retardant leur embarquement ou leur débarquement.

8.3

Hygiène publique et mesures de quarantaine animales et végétales

POLITIQUE DE L'ACI

8.3.1 Les autorités gouvernementales exigent des aéroports internationaux la mise à disposition de locaux, installations et services pour assurer l'hygiène publique et pour la mise en quarantaine d'animaux et de végétaux en rapport avec les aéronefs, les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret, la poste et les vivres. Tous les moyens nécessaires – locaux, installations et personnel – devraient être mis en place aux frais des gouvernements et non des exploitants d'aéroports.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / COMMENTAIRES

8.4 Maladies transmissibles

POLITIQUE DE L'ACI

8.4.1 À propos des dispositions à prendre concernant la gestion d'une flambée de maladie transmissible touchant les aéroports, l'ACI et l'OACI ont élaboré des lignes directrices à l'intention des exploitants d'aéroports, qu'ils peuvent se procurer auprès d'ACI. Ces lignes directrices sont fondées sur les principes établis par le Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la santé.

PRATIQUE RECOMMANDÉE PAR L'ACI / *COMMENTAIRES*

8.4.1a En vertu de ces lignes directrices, les exploitants d'aéroports devraient préparer, en communiquant avec toutes les autres parties concernées, une section consacrée à la gestion de la flambée de maladies transmissibles touchant leur aéroport dans leur plan d'urgence.