**Comment les aéroports planifient pour l’avenir**

L'automne dernier, l'aéroport international de Calgary (YYC) a lancé une installation de pointe dans notre industrie qui permet de recycler le glycol.

Cette installation transforme le liquide dégivrant utilisé en un produit réutilisable, procurant des avantages environnementaux et économiques.

Il s'agit sans aucun doute d'une excellente initiative environnementale, mais un élément important à retenir est l’étroite collaboration entre l'aéroport et les compagnies aériennes. En fait, l'installation de dégivrage appartient à la Calgary Glycol Facility Corporation, un consortium de compagnies aériennes, ce qui en fait la première installation du genre appartenant à une compagnie aérienne au Canada.

« C'est un excellent exemple qui démontre comment les compagnies aériennes à YYC ont collaboré pour investir dans les infrastructures et dans une technologie canadienne novatrice afin de garantir que leurs activités sont respectueuses de l’environnement », a déclaré Geoffrey Tauvette, directeur, Carburant et environnement, à WestJet, dans un communiqué.

Ce n'est qu’un exemple qui montre comment les aéroports du Canada s’efforcent d’appliquer les principes de bonne gouvernance, qui nécessitent une consultation ouverte et transparente des transporteurs aériens, des collectivités et d'autres parties prenantes.

Les aéroports adaptent souvent leurs travaux en fonction des besoins changeants de leurs parties prenantes.

Par exemple, en 2016, l'aéroport international Stanfield d'Halifax a ajouté une annexe de 557 mètres carrés à son aérogare pour offrir plus d'espace côté piste pour les opérations aériennes. L’aéroport a également installé sept bornes BorderXpress pour le contrôle automatisé des passeports dans la zone de prédédouanement des vols à destination des États-Unis, réduisant ainsi la congestion et les temps d'attente.

Entre 2017 et 2021, l'aéroport Montréal-Trudeau prévoit investir plus de 1,1 milliard de dollars, dont plus de la moitié servira à accroître la capacité des infrastructures aéroportuaires. Récemment, l’aéroport a terminé le prolongement de la jetée internationale et la remise en état d’une de ses pistes.

Depuis leur transfert du gouvernement fédéral à des entités locales dans les années 1990, les aéroports ont énormément investi dans leurs infrastructures pour accueillir un nombre sans cesse croissant de voyageurs aériens.

Les aéroports élaborent des plans d'immobilisations à long terme afin de disposer des ressources et de l'espace nécessaires. Avant que ces plans ne soient mis en place, ils sont partagés avec les locataires de l’aéroport, les groupes communautaires et les comités consultatifs des compagnies aériennes pour connaître leur avis.

L'aéroport international de Vancouver a récemment mis au point une approche plus approfondie pour ces consultations qui bénéficie du soutien des administrations aéroportuaires à l'échelle du pays.

Dans l’éventualité d’une importante refonte d’un plan d’immobilisations à long terme, l'administration aéroportuaire présente aux compagnies aériennes un plan d'affaires comprenant notamment les coûts, l’ampleur des travaux et la période de construction, la récupération des coûts imputables aux compagnies aériennes, les paiements globaux projetés pour les compagnies aériennes et une ventilation des revenus, tels que les frais d’amélioration aéroportuaires.

Après cette période de consultation, le plan d’immobilisations est ensuite présenté aux compagnies aériennes, qui expriment leur intérêt par voie de vote (basé sur 66 2/3 p. cent du nombre de passagers).

Une fois le plan d'immobilisations à long terme approuvé, de grands projets d'immobilisations individuels sont présentés aux compagnies aériennes à des fins de consultation et d'approbation.

Lorsque la conception est terminée à environ 30 p. cent, un rapport est préparé en vue de fournir une analyse plus poussée, comme la justification du projet, une évaluation plus détaillée des coûts et une évaluation des risques. Le budget des dépenses d’immobilisations et le montant du plan d'immobilisations sont ensuite comparés afin d’assurer que les projets demeurent dans les limites des projections à long terme.

De nouveaux projets individuels continueront d’être présentés aux compagnies aériennes à des fins de consultation et d'approbation.