**Travailler ensemble : comment les réseaux d'aéroports régionaux peuvent devenir plus accessibles et élargir leurs possibilités**

La croissance est une bonne chose; c'est un objectif que nous recherchons tous. Mais quelle est la bonne stratégie lorsque, à l'horizon, votre croissance commence à se rapprocher de vos capacités? Vous mobilisez un groupe d’aéroports pour trouver des solutions ensemble.

C'est le concept qui sous-tend le Southern Ontario Airport Network (SOAN), un réseau regroupant 11 des principaux aéroports commerciaux entre Kingston et Windsor. Le sud de l’Ontario est non seulement la région la plus peuplée du Canada, elle est essentielle à la prospérité du Canada, représentant plus du tiers de l'économie, près de 40 p. cent des exportations et l’endroit où on trouve plusieurs sociétés du Fortune 500, 15 000 entreprises de haute technologie et 28 universités et collèges.

Étant la région qui connaît la plus forte croissance au pays, le sud de l'Ontario continuera d'être un moteur de l'économie du Canada, mais elle nécessitera un accès aérien à long terme de qualité, tant à l'intérieur qu’à l'extérieur de la région. La croissance de la demande et la diversité des besoins en matière de services aériens exigent que la région et les intervenants pensent différemment aux façons de répondre à ces besoins.

Selon le président du CAC, Daniel-Robert Gooch, puisqu’on prévoit que les voyages internationaux des passagers atteindront 7,2 milliards par année d'ici 2035 à l'échelle mondiale, beaucoup de pays cherchent à établir une sorte de réseau d’aéroports pour gérer leurs capacités. Toutefois, il a souligné que le SOAN adopte sa propre approche authentiquement canadienne, en respectant les besoins et les objectifs des collectivités locales, et en conservant l'autonomie décisionnelle de chaque aéroport.

« Le réseau n’est pas du tout obligatoire », précise Chris Wood, directeur général de l'aéroport international de la région de Waterloo. « Il permet simplement à chaque aéroport de planifier sur une base régionale, au lieu d'essayer de régler les problèmes de façon isolée. Au bout du compte, le SOAN tient compte du fait que les passagers voudront toujours aller où ils veulent et que les collectivités auront besoin de ce dont elles ont besoin. »

Mais il ne fait aucun doute que nous approchons d’une limite de capacité. « D’après nos prévisions, d'ici 2043, la demande de transport par avion dans cette région atteindra environ 110 millions de passagers », a déclaré Howard Eng, président et chef de la direction de l'Administration aéroportuaire du Grand Toronto. « Lorsque nous examinons la capacité actuelle des aéroports de la région, nous pourrions laisser des millions de passagers « en plan » si nous n'agissons pas. Heureusement, nous avons un réseau d'excellents aéroports qui se sont mobilisés pour commencer à rechercher des idées afin de tirer parti sur cette excellente occasion. »

Et ce sont ces occasions qui font que tous les aéroports restent engagés et actifs autour de la table. Le groupe, qui comprend l’aéroport international Pearson de Toronto, l’aéroport Billy Bishop de Toronto, l’aéroport international John C. Munro de Hamilton, l’aéroport Kingston/Norman Rogers, l’aéroport régional de Lake Simcoe, l’aéroport international de London, l’aéroport d’Oshawa, l’aéroport du district de Niagara, l’aéroport de Peterborough, l’aéroport international de la région de Waterloo et l’aéroport international de Windsor, a déjà déterminé un certain nombre de façons dont leur collectivité, leur région et le pays pourraient prospérer en ayant recours à une stratégie régionale.

Le SOAN permettra aux aéroports membres de planifier à une échelle sans précédent et de continuer à être d’excellents facilitateurs économiques pour leurs collectivités – qu’il s'agisse de tourisme dans la région du Niagara, du secteur de la haute technologie à Waterloo ou des services aériens spécialisés d’Oshawa. Le réseau offre également une occasion d'accroître la demande et de mieux faire connaître les nombreux choix qui s’offrent aux passagers et aux entreprises pour répondre à leurs besoins en matière de services aériens.

Puisque les aéroports de la région répondront davantage à la demande pour les services aériens – vols de passagers ou de gens d’affaires, écoles de pilotage et la formation pour la maintenance des aéronefs – des ressources dans le plus grand aéroport du Canada pourraient être libérées pour faciliter son évolution en vue de devenir le prochain aéroport méga-pivot en Amérique du Nord. La région et le pays pourraient ainsi bénéficier d’une connectivité semblable à celle offerte par d'autres grands aéroports internationaux dans le monde, comme ceux d’Heathrow à Londres, de Dubai et de Singapour.

La création d’un aéroport méga-pivot canadien serait importante pour le pays, non seulement pour assurer la place du Canada à titre de lien majeur pour le transport mondial, mais aussi comme un moyen de créer des synergies pour les échanges internationaux et les débouchés commerciaux. Tous les aéroports qui participent au SOAN connaissent les avantages à long terme pour leurs collectivités respectives.

« La création du Southern Ontario Airport Network constitue une étape importante dans l'évolution des aéroports de notre région », affirme Mike Seabrook, président et chef de la direction de l'Administration de l'aéroport international du Grand London. « L'aéroport international de London appuie pleinement cette initiative et croit qu'elle permettra à Toronto Pearson de remplir sa destinée d'aéroport méga-pivot du Canada, tout en utilisant mieux l'infrastructure d’aéroports comme celui de London. Répondre aux demandes des passagers de notre marché et améliorer leur expérience à l'aéroport sont à l’origine de cette initiative. »

À l'extérieur du sud de l'Ontario, les aéroports du Canada collaborent de diverses façons, mais personne ne s'attend à des problèmes de capacité « bientôt » autant que le sud de l’Ontario. « Mais « bientôt » est un terme relatif. Étant donné que nous constatons une croissance de la demande sans précédent dans presque chaque région, il est probable que d'autres aéroports canadiens devront éventuellement examiner sérieusement les avantages – et la nécessité – de mettre en place leur propre réseau régional.