**Aéroports du Canada : une approche consultative pour les investissements en capital**

L’automne dernier, l’aéroport international de Calgary (YYC) a inauguré une nouvelle installation de pointe permettant de recycler le glycol. On y transforme en effet le liquide de dégivrage en produit réutilisable – un impact positif tant sur le plan environnemental qu’économique.

Or, l’une des choses remarquables qui caractérisent une telle initiative est qu’elle est le résultat d’une étroite collaboration entre l’aéroport et les compagnies aériennes. D’ailleurs, l’entreprise de dégivrage appartient à la Calgary Glycol Facility Corporation, une société formée par un consortium de compagnies aériennes – ce qui en fait la première installation du genre au Canada à être détenue par des compagnies aériennes.

« Voilà certes un excellent exemple de la façon dont les compagnies aériennes à YYC ont mis leurs efforts en commun afin d’investir dans des infrastructures et des technologies canadiennes novatrices, le tout dans le but d’exploiter leurs activités de façon écologiquement durable », a indiqué par voie de communiqué Geoffrey Tauvette, directeur de l’environnement et des carburants chez WestJet.

Il s’agit en fait d’un exemple parmi d’autres de la façon dont les aéroports s’y prennent afin d’assurer que leurs décisions d’affaires tiennent compte des besoins des diverses parties prenantes, dont les compagnies aériennes. Avant de prendre une décision, les aéroports mènent des consultations exhaustives qui prennent la forme d’assemblées et événements publics, de rencontres individuelles, d’études et sondages, d’initiatives sur les médias sociaux, ainsi que de comités consultatifs impliquant la communauté et les compagnies aériennes. Souvent, les investissements des aéroports s’adaptent aux besoins évolutifs des parties prenantes.

Les aéroports procèdent à la réfection de leurs pistes, font l’acquisition de groupes électrogènes de parc afin d’alimenter les aéronefs en électricité, installent des groupes de préconditionnement d’air aux portes d’embarquement afin de permettre aux compagnies aériennes d’économiser sur le coût du carburant, et investissent dans diverses initiatives visant à améliorer le déplacement des passagers.

À titre d’exemple, l’aéroport international Stanfield de Halifax s’affaire actuellement à mettre sur pied un projet d’expansion de son aérogare pour le traitement des passagers, afin d’augmenter sa capacité de contrôle de ces derniers, d’ajouter des espaces pour le commerce de détail et d’accroître le nombre de places assises aux portes d’embarquement, le tout en prévision d’une hausse du volume de passagers.

Aussi, l’aéroport international Montréal-Trudeau a récemment complété l’expansion de sa jetée internationale et la réfection de l’une de ses pistes. L’été dernier, l’aéroport a travaillé en collaboration avec l’Agence des services frontaliers du Canada pour le développement d’un centre de correspondances et l’ajout de bornes automatisées et de guérites afin de réduire les files d’attente aux douanes.

L’aéroport international Pearson de Toronto s’assure de consulter et d’obtenir l’aval des compagnies aériennes pour tout projet de plus de 50 millions $. Le programme d’amélioration de l’aérogare 3 en est un exemple récent. Les rénovations apportées à cette aérogare ont permis d’améliorer le déplacement des passagers, et aussi d’ajouter de nouvelles installations et des commerces afin de mieux répondre à la clientèle actuelle et future. Avant d’entreprendre un projet d’une telle envergure, l’aéroport a approché les compagnies aériennes par l’entremise du sous-comité technique du comité consultatif des compagnies aériennes. Une telle approche privilégiée par l’aéroport Pearson lui permet de recueillir de précieux commentaires, idées et suggestions sur ses divers projets et programmes, et de soumettre son programme annuel de capitalisation à la communauté des compagnies aériennes.

Le plan directeur 2037 de l’aéroport international de Vancouver tient compte d’une hausse prévue du volume de passagers, de vols et du transport de marchandises, et aussi des besoins futurs des parties prenantes et des communautés. Si un tel plan directeur est le fruit d’une vision à long terme et de diverses consultations, l’aéroport a récemment privilégié une approche plus approfondie dans sa façon d’impliquer les compagnies aériennes, qui sont consultées dès le début d’un projet et plusieurs fois par la suite. Ce processus comporte une série d’étapes.

Lors de la refonte d’un plan d’investissement en capital à long terme, l’aéroport soumet un plan d’affaires aux compagnies aériennes, dans lequel on retrouve notamment le coût du projet, l’envergure des travaux, l’échéancier, le paiement des compagnies aériennes et une ventilation des revenus, incluant les frais d’amélioration aéroportuaire.

Une fois les compagnies aériennes consultées, l’on procède à un scrutin pour approuver une entente (66 pour cent de votes en faveur du projet, établi en fonction du volume de passagers). Lorsque l’étape de la conception du projet est complétée à environ 30 pour cent, l’aéroport prépare un rapport de projet ainsi qu’une évaluation détaillée des coûts et des risques.

Un comparatif du budget des dépenses en capital et des sommes apparaissant dans le plan de capital est inclus dans le rapport, afin d’assurer que l’on respecte les sommes indiquées dans les projections à long terme. Ce rapport est ensuite soumis aux compagnies aériennes aux fins de consultation et d’approbation. Le tout est suivi d’un autre scrutin.

Le fait d’impliquer les parties prenantes dès le début et à plusieurs reprises en cours de processus est chose commune pour les aéroports du Canada, ce qui tend à démontrer la volonté de l’industrie aéroportuaire de faire preuve de transparence dans la planification de ses investissements en capital.

Les aéroports du Canada entendent maintenir une telle approche collaborative et harmonieuse avec les parties prenantes locales, afin de répondre aux besoins des voyageurs actuels et futurs.