**La connectivité urbaine au bénéfice des aéroports canadiens**

Par Daniel-Robert Gooch

En 2009, Vancouver a inauguré son train Canada Line, qui relie son aéroport international et le centre-ville. Depuis, l’expérience des voyageurs qui doivent se rendre au cœur de la ville s’est considérablement améliorée. Alors qu’on en retrouvait déjà un peu partout dans le monde, l’idée d’un lien par transport ferroviaire vers un aéroport était relativement nouvelle au Canada à l’époque.

Un transport écologique, durable, fluide et efficace vers les aéroports s’avère certes une évidence. Aussi, pour les aéroports du Canada, améliorer le transport des passagers au sol demeure une priorité. Comment alors expliquer le retard du pays en ce domaine?

Ailleurs dans le monde, le développement des aéroports, de même que des routes et transports en commun qui s’y rendent, est souvent coordonné par un même palier de gouvernement municipal ou national. Or, au Canada, jusqu’au début des années 90, c’est le gouvernement fédéral qui exploitait les aéroports. Comme les gouvernements provinciaux et municipaux étaient responsables du réseau routier et du transport en commun, le fait de construire puis entretenir des voies d’accès vers ces actifs fédéraux était perçu comme un fardeau. Les investissements en ce sens n’étaient donc pas considérés comme une priorité, nos communautés ayant surtout été développées en fonction de l’automobile et, de ce fait, d’un soulagement de la congestion routière. Résultat : plusieurs aéroports canadiens étaient mal desservis par le transport en commun.

Or, les choses ont beaucoup changé depuis que la gestion et la planification des aéroports furent confiées à des entités indépendantes et locales. Plutôt que de devoir se rapporter à Transports Canada, nos aéroports ont vu leur imputabilité réorientée au niveau local. Leur mandat était d’exploiter des aéroports sécuritaires et fiables, et aussi de promouvoir le développement économique régional tout en améliorant l’expérience des voyageurs.

Une telle transformation a obtenu l’appui de la communauté des affaires, dont les dirigeants ont d’emblée compris que leur aéroport local était un actif économique de taille et une composante essentielle des infrastructures de transport locales.

Aujourd’hui, les dirigeants de nos aéroports travaillent en étroite collaboration avec les entreprises privées et tous les paliers de gouvernement. En plus d’améliorer l’expérience des voyageurs, une modernisation du transport reliant les aéroports et les communautés qu’ils desservent devient essentielle afin de soulager un problème de congestion routière qui ne fait qu’empirer. Qui plus est, un meilleur transport en commun pour les voyageurs autant que le personnel des aéroports ne peut que contribuer à favoriser le transport de marchandises, en soulageant les embouteillages sur nos routes.

À Toronto, le train UP Express, qui relie l’aéroport Pearson à la station Union au centre-ville, fut inauguré en 2015. Il s’agit d’une première étape dans l’ambitieux projet de l’aéroport, qui est de créer une plaque tournante du transport terrestre multimodal relié à ses installations. Le but ultime sera de faciliter le transport vers l’aéroport pour de plus en plus de régions de Toronto, et aussi d’améliorer la connectivité entre la zone d’emploi de l’aéroport et le sud de l’Ontario.

Les communautés des affaires constituent d’importants alliés tant pour les voyageurs que les aéroports. Le Canadian Global Cities Council (CGCC) consiste en une coalition de PDG des huit plus importantes chambres de commerce urbaines au Canada, représentant 52 pour cent du PIB national et plus de la moitié des Canadiens.

Les communautés des affaires canadiennes ont depuis longtemps compris l’importance d’un aéroport performant et efficace. Lors d’un récent événement organisé par le Toronto Region Board of Trade, Richard Florida, un universitaire et auteur membre du CGCC, a fait part d’études démontrant que les aéroports contribuent à la prospérité économique d’une région. D’ailleurs, leur rôle en ce qui a trait à la croissance régionale est supérieur aux industries technologiques, et leur impact est comparable quant à la présence d’une main-d’œuvre hautement qualifiée.

La plateforme du CGCC considère les investissements dans les infrastructures de transports comme étant des investissements dans des actifs canadiens stratégiques. Ainsi, le CGCC a demandé à ce que l’on procède à une réforme des politiques publiques relatives aux aéroports canadiens, afin d’amener ces derniers à refléter les meilleures pratiques appliquées ailleurs dans le monde, et aussi de tenir compte des aéroports internationaux dans l’élaboration des infrastructures de transport en commun, et ce, pour tous les paliers de gouvernement.

Le gouvernement fédéral ayant identifié le transport en commun et le transport commercial comme étant deux de ses cinq principales priorités en termes d’investissements dans les infrastructures, il va de soi que le développement de liens terrestres vers nos aéroports devrait s’inscrire dans de telles priorités.

Le Canada prévoit investir plus de 20 milliards $ dans le transport en commun au cours des prochaines années. Ainsi, les aéroports collaborent avec les dirigeants locaux afin d’assurer une connectivité intermodale vers nos aéroports. D’ici 2023, l’aéroport Montréal-Trudeau sera relié au centre-ville et aux villes avoisinantes par un train léger sur rail (le Réseau express métropolitain) qui sera également lié à VIA Rail. Aussi, un financement fédéral/provincial a été approuvé pour une extension du train léger d’Ottawa, afin de le relier à l’aéroport MacDonald-Cartier. D’autres aéroports s’affairent également à développer leur propre réseau de train léger sur rail ou à améliorer les trajets d’autobus. À peine dix ans après l’inauguration du Canada Line, le plus récent plan directeur de la Vancouver Airport Authority prévoit déjà une extension du réseau.

Les villes canadiennes ont de grandes ambitions. Pour être considérées comme une destination mondiale, celles-ci doivent pouvoir compter sur des aéroports qui offrent non seulement un excellent accès par voie aérienne, mais également de solides infrastructures de transport terrestre pour le déplacement efficace de voyageurs et de marchandises.