**Peu importe le résultat des élections, l’avenir de l’aviation est entre nos mains**

*Daniel-Robert Gooch, président, Conseil des aéroports du Canada*

Tous les quatre ans, nous tenons des élections fédérales et, tous les dix ans, le gouvernement doit procéder à un examen de la *Loi sur les transports au Canada*. Ces deux initiatives sont massives en soi et, en 2015, elles se sont chevauchées.

Quatre ans plus tard, nous voici au milieu d’une autre élection fédérale, et nous n’avons pas encore pleinement saisi l’impact de l’Examen des transports au Canada.

La réponse du gouvernement libéral à cet examen, qui comprenait dix recommandations stratégiques pour le secteur de l’aviation, est le plan Transport 2030. Si vous vous demandiez d’où proviennent les nouvelles règles visant à protéger les passagers aériens, les dépenses d’infrastructure dans les corridors de transport ou les mécanismes de réduction des émissions de carbone, ainsi que d’autres initiatives majeures touchant l’aviation et les voyageurs aériens, elles ont toutes commencé avec Transport 2030.

Ces initiatives sont certes bien intentionnées. Qui ne voudrait pas protéger les passagers, réduire les émissions ou faciliter les déplacements multimodaux et la connectivité internationale?

Mais la théorie et la pratique sont deux choses différentes. À mesure que ces nouvelles politiques complexes cheminent dans le système, nous devons nous assurer de bien faire les choses, en comprenant et en nous adaptant aux véritables perspectives et défis lorsque nous envisageons de nouveaux changements stratégiques majeurs pour le secteur.

Prenons, par exemple, une des politiques centrales de Transport 2030 : le Règlement sur la protection des passagers aériens. Transports Canada a pris comme modèle le régime bien établi des droits des passagers en Europe, et on peut en voir de nombreux échos dans le nouveau programme d’indemnisation du Canada.

Bien entendu, l’aviation en Europe, avec sa pléthore de transporteurs à faible coût et ses villes densément peuplées, est complètement différente de celle du Canada, le deuxième plus grand pays au monde, mais avec seulement 5 p. cent de la population de l’Europe. L’aviation joue forcément un rôle plus important au Canada et c’est une industrie dotée d’un modèle financier ambitieux. Cette réalité oblige le Canada à être plus prudent et plus souple lorsqu’il envisage l’aviation et l’avenir de l’industrie.

Heureusement, une bonne partie du travail pour l’avenir commence dès maintenant. Par exemple, partout au pays, les aéroports, les compagnies aériennes et les gouvernements canadien et internationaux s’efforcent de moderniser les processus touchant les passagers grâce aux nouvelles technologies, comme la vérification faciale, qui renforcent la sécurité, l’innovation et les services aux voyageurs à chaque étape du parcours du voyageur jusqu’à la porte d’embarquement.

C’est un avenir dans lequel l’industrie réalise des progrès spectaculaires (mais non sans précédent) afin d’assurer que l’aviation continue de maintenir les contacts sur notre planète au moment où nous transformons nos systèmes de transport et nos systèmes électriques pour atteindre nos objectifs en matière de climat. Nous sommes fiers que l’aviation et les aéroports soient à la fine pointe lorsqu’il s’agit de réduire les carburants fossiles, d’utiliser de nouvelles technologies et stratégies de vol et d’adopter le Programme mondial de compensation et de réduction des émissions de CO2 de l’aviation internationale (CORSIA) dirigé par le I’OACI. Les aéroports font également leur part.

Des aéroports de partout dans le monde, dont 16 au Canada, ont mis en place des mécanismes de réduction des émissions de carbone dans le cadre du programme Airport Carbon Accreditation.

L’avenir du transport aérien repose également sur des changements sur le terrain. Dans bon nombre de collectivités, l’accessibilité de l’aéroport est une préoccupation tout aussi importante au niveau de l’aéroport que de l’infrastructure aéroportuaire. Dans les grandes villes, cela comprend la transformation de l’infrastructure du transport régional grâce à des investissements plus importants dans les chemins de fer et les transports collectifs régionaux dans le cadre de partenariats avec tous les paliers de gouvernement.

Par exemple, des projets de liaisons rail-aéroports sont en cours à Montréal, Ottawa et dans le sud de l’Ontario – où on prévoit que le nombre de passagers augmentera de 60 millions au cours des 30 prochaines années – et dans le pôle de transport multimodal de Toronto Pearson, qui vise faciliter le déplacement de ces voyageurs au-delà de l’aéroport, ainsi que dans la ville et la région.

Il est important que le prochain gouvernement fédéral continue de collaborer avec ses homologues provinciaux et municipaux pour financer les transports collectifs et les trains régionaux aux environs des zones d’emploi des aéroports pour améliorer le déplacement des voyageurs et des marchandises en retirant des véhicules de la circulation et en incitant un plus grand nombre de voyageurs et de travailleurs à opter pour des choix de transport plus propres. C’est la bonne décision pour l’environnement, pour les voyageurs et les travailleurs de l’aéroport, et pour les perspectives économiques régionales.

La responsabilité du gouvernement fédéral d’appuyer les infrastructures liées au transport s’étend également aux petits aéroports du Canada. Les grands aéroports ont les moyens de financer leurs propres infrastructures au moyen de frais d’utilisation, ce qui leur a d’ailleurs permis d’investir environ 27 milliards de dollars depuis 1992 sans l’aide des contribuables. Les petits aéroports n’ont pas les sources de revenus requises pour effectuer les modernisations et les améliorations nécessaires. Le Programme d’aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) du gouvernement fédéral a été créé dans le but de financer ces projets, mais ce financement stagne et il doit être augmenté de son plafond actuel de 38,5 millions de dollars par année.

Peu importe qui formera le prochain gouvernement, le Canada demeure le Canada – un pays où les résidents ont besoin d’avoir accès à un service de transport aérien et aiment voyager, et dont les perspectives économiques sont inexorablement liées à notre capacité d’accéder aux marchés nationaux et internationaux.

L’industrie et le gouvernement du Canada sont du même bord : nous voulons tous un secteur des transports aériens sécuritaire, accessible et durable, typiquement canadien, mais qui ouvre aussi une fenêtre sur le monde. En travaillant ensemble, nous pouvons assurer notre avenir.