**L’infrastructure des transports est supérieure à la somme de ses parties**

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

La façon dont nous décrivons un voyage en dit plus long sur notre expérience de voyage que le voyage lui-même.

Quand nous disons « nous sommes allés à Londres », nous ne précisons pas que nous avons conduit notre voiture à l’aéroport, stationné, passé le contrôle de sécurité, monté à bord de l’avion, atterri, passé aux douanes, pris le Heathrow Express pour enfin arriver à notre hôtel au centre-ville. À moins, bien entendu, qu’un problème survienne et que notre voyage jusque-là sans faille nous amène des expériences modales distinctes et parfois très désagréables.

Les aéroports du Canada collaborent depuis des années avec le gouvernement et leurs compagnies aériennes partenaires pour faciliter nos voyages et créer des trajets multimodaux simples et efficaces.

Le fonctionnement d’un réseau multimodal n’a rien de sorcier : il faut simplement des investissements soutenus dans les infrastructures et les technologies. Mais jusqu’en 2018, au Canada, ces investissements étaient déséquilibrés, alors que le gouvernement fédéral finançait certains modes, comme les routes et les chemins de fer, mais il restait à l’écart des aéroports des grandes villes.

C’était dans la foulée de la cession en 1992 de 21 aéroports canadiens à des sociétés privées à but non lucratif financées à l’aide de frais d’utilisation. Ce nouveau modèle d’utilisateur-payeur est unique aux aéroports, qui, contrairement aux routes et aux chemins de fer, paient pour leurs mesures de contrôle, de sécurité et d’accessibilité, ainsi que pour leurs projets d’expansion et de modernisation. De diverses façons, le système d’utilisateur-payeur est un succès, puisque les aéroports ont investi plus de 27 milliards de dollars dans leurs infrastructures au cours du dernier quart de siècle. Mais le gouvernement fédéral a aussi un rôle à jouer.

Par exemple, il a toujours été évident que les petits aéroports ne seraient pas en mesure d’obtenir suffisamment de revenus pour répondre à tous leurs besoins d’infrastructure. Le gouvernement a réagi en mettant sur pied le Programme d’amélioration des immobilisations aéroportuaire (PAIA), lancé en 1992. Toutefois, ce programme a besoin d’être rafraîchi. L’enveloppe de financement n’a pas augmenté depuis la création du programme, pourtant les aéroports font face à des règlements de sécurité et d’accessibilité plus complexes et coûteux que dans le passé. Le Conseil des aéroports du Canada et les associations régionales de l’aviation se sont mobilisés au cours de la dernière année pour demander au gouvernement d’augmenter le financement du PAIA à 95 millions de dollars par année et d’appuyer un programme plus simple, plus transparent et plus prévisible pour les aéroports admissibles, soit ceux qui accueillent moins de 525 000 passagers par année.

Même si le PAIA est en place depuis plus de 25 ans, avant 2018 il n’y avait aucun programme d’infrastructure national pour les grands aéroports. Cette situation a changé avec la création du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) en 2018. Le FNCC est un ajout bienvenu et il permet de mettre en place des infrastructures que le PAIA ne peut pas fournir.

En 2019, la première année où ces fonds ont été alloués, le FNCC a investi près de 253 millions de dollars dans divers projets aéroportuaires, dont des initiatives de logistique du fret à Halifax, Hamilton, Moncton, Montréal et Winnipeg, qui ont permis à ces aéroports d’accroître leurs exportations aériennes. Le NTCF ouvre aussi à la porte à de nouveaux investissements dans la connectivité au sol, comme les transports collectifs et les chemins de fer régionaux.

Cette dernière possibilité, les transports collectifs pour accéder aux aéroports, devient de plus en plus importante pour les aéroports et leurs collectivités en tant que mode de transport pratique et sécuritaire, et surtout, pour réduire le nombre de véhicules privés sur les routes. Pour certains, les transports collectifs sont devenus aussi importants que les infrastructures aéroportuaires elles-mêmes. 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 et à Ottawa. Dans le sud de l’Ontario, où on prévoit une augmentation de 60 millions de passagers au cours des 30 prochaines années, le pôle de transport multimodal de Toronto Pearson est justement conçu pour faciliter le déplacement de ces voyageurs de l’aéroport jusqu’à la ville et dans la région.

Il est important de noter que le soutien du gouvernement renforce, mais ne remplace pas, la responsabilité des aéroports d’investir dans leurs infrastructures aéroportuaires. Les grands aéroports continueront d’autofinancer leurs propres infrastructures, mais les investissements du gouvernement fédéral dans les petits aéroports, les aéroports dans les régions éloignées et la connectivité au sol aideront à amener l’expérience des voyageurs au niveau supérieur.

Les aéroports du Canada ont hâte de collaborer avec le prochain gouvernement fédéral afin d’assurer que tous les Canadiens, peu importe où ils vivent, puissent s’attendre à un voyage sécuritaire, efficace et respectueux lorsqu’ils prennent l’avion.