

Janvier 2023

L'AÉROPORT DU CENTRE-VILLE DE TORONTO, UN FORMIDABLE ATOUT ÉCONOMIQUE DANS LE NOYAU URBAIN

INTRODUCTION

En 1939, lorsqu'un avion - piloté par Harry Falconer McLean - se pose pour la première fois à l'aéroport du centre-ville de Toronto, ce dernier est encore connu sous le nom d'« aéroport de l'île Port George VI ». Qui aurait pu deviner ce qui attendait cet aéroport et sa ville? En effet, Toronto était alors une ville de taille modeste comptant environ 650 000 habitants, tandis qu'aujourd'hui il s'agit d'une grande région métropolitaine peuplée de plus de 6 millions de personnes. À l'époque, Toronto était avant tout une ville industrielle. Depuis, elle est devenue une économie du savoir à part entière et abrite des groupes d'entreprises avant-gardistes spécialisées dans la finance, l'immobilier, les médias, le divertissement et la haute technologie. Avant l'avènement du transport aérien moderne, il fallait compter plus d'une demi-journée de train pour se rendre de Toronto à New York ou Boston, et les voyages internationaux en bateau duraient des semaines. Désormais, les villes d'envergure mondiale sont reliées entre elles de façon bien plus fluide.¹

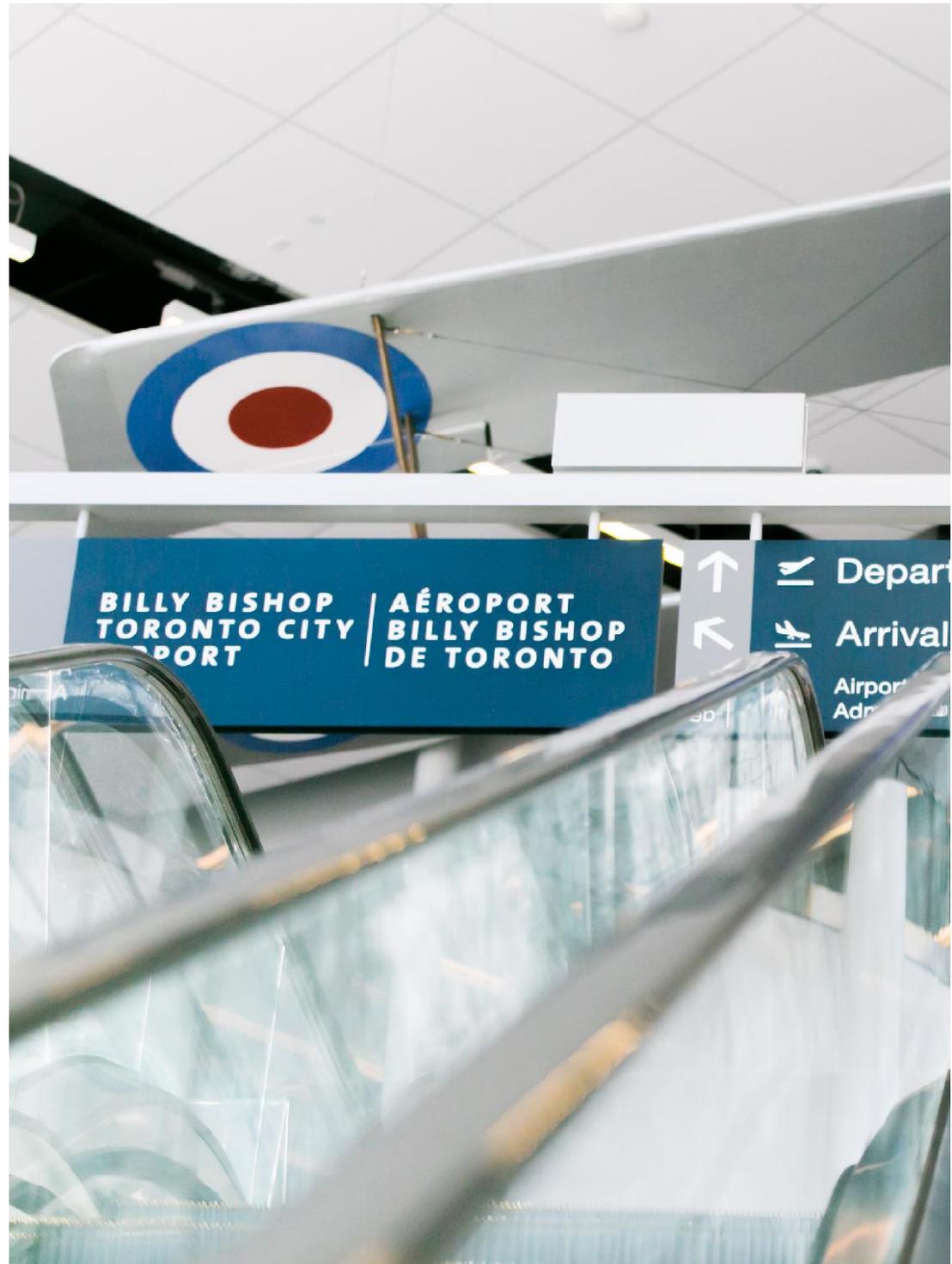
Après toutes ces années et tous ces changements, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est devenu un formidable atout économique pour le Grand Toronto. Son rôle s'est même accru puisqu'il participe à l'actuel processus de relance de la ville - et notamment du centre-ville - à la suite de la pandémie de COVID-19.



Les aéroports jouent pour les villes un rôle clé de connecteurs favorisant la circulation des personnes et des idées, stimulant l'innovation et la croissance économique, et soutenant les économies du savoir de pointe.² Ces fonctions de connexion des villes sont particulièrement importantes en cette période où le monde sort tout juste de la pandémie de COVID-19. Maintenant que des outils comme Zoom et d'autres technologies numériques rendent le télétravail possible, les fonctions de connexion des villes deviennent de plus en plus indispensables. Durement éprouvés par la pandémie, les centres-villes sortent progressivement de leur rôle de quartiers des affaires traditionnellement réservés au travail, et deviennent des collectivités plus complètes, ou des « quartiers 15 minutes » où les gens vivent, travaillent et se divertissent tous les jours, 24 heures sur 24. Ils abritent non seulement des tours de bureaux, mais aussi de nombreux hôtels, restaurants, centres de congrès et autres lieux de réunion, ainsi que des centres de divertissement, des complexes sportifs, des espaces culturels et des lieux de vie nocturne. Ces quartiers occupent la partie la plus centrale de la ville, sont les mieux desservis par les routes et les transports en commun, et affichent la plus forte densité de population. En cette époque où de plus en plus de gens travaillent à distance et bénéficient de régimes de travail flexibles et hybrides, les hypercentres des grandes villes d'envergure mondiale s'écartent de leur position traditionnelle de quartiers centraux des affaires et se transforment en lieux d'interconnexions servant de plateformes pour les réunions en présentiel, les activités collectives et les interactions en face-à-face qui stimulent l'innovation et la croissance.³

Le fait de disposer d'un aéroport au centre-ville confère à Toronto un avantage déterminant. En effet, les aéroports jouent un rôle clé en renforçant la fonction de connexion des villes et, dans le cas de Toronto, du centre-ville. Pourtant, la plupart des aéroports sont, comme l'Aéroport international Toronto Pearson, situés en marge des centres urbains. Ils permettent aux voyageurs de se rendre dans une ville et d'en sortir, mais n'apportent qu'une faible contribution directe au développement des fonctions de connexion essentielles. L'aéroport de centre-ville attire des touristes et génère des revenus indispensables au sein de la ville et de son noyau urbain, durement touchés par la pandémie. Plus important encore, il sert de passerelle menant directement à de grandes villes comme New York, Washington D.C, Boston et Chicago, ce qui renforce la position de Toronto en tant que pôle d'excellence et centre technologique d'envergure internationale.

À l'avenir, l'Aéroport Billy Bishop pourrait devenir un nouveau modèle d'aéroport « de quartier » - un aéroport qui serait central, accessible à pied, à vélo et par les transports en commun, et qui se fondrait parfaitement dans le secteur riverain et ses environs tout en renforçant les fonctions de connexion de Toronto et de son centre-ville.





LES AÉROPORTS, CARREFOURS DE L'ÉCONOMIE DU SAVOIR

De nombreuses recherches démontrent l'importance de la contribution des aéroports à l'économie de leur ville. Une étude détaillée publiée en 2015 dans le *Journal of Urban Economics* a révélé qu'une hausse de 10 % du nombre de passagers aériens avait entraîné une augmentation de 3 % de la croissance économique dans plus de 80 régions métropolitaines des États-Unis entre 1990 et 2000.⁴ Et l'impact économique des aéroports est encore plus important pour les économies du savoir. Une étude distincte réalisée en 2017 s'est intéressée à plus de 800 villes d'envergure mondiale possédant au moins un grand aéroport, et a montré que le fait d'ajouter des vols à destination d'autres villes contribuait au renforcement des liens d'affaires.⁵ Enfin, une autre étude portant sur le lien entre qualité de la desserte aérienne et développement économique urbain souligne ceci : « Des vols fréquents vers de multiples destinations [...] facilitent les contacts personnels avec des entreprises installées dans d'autres villes, attirent de nouvelles entreprises dans la région métropolitaine et stimulent l'emploi au sein des entreprises en place. »⁶ [Traduction] En définitive, les aéroports épaulent les universités de recherche, les grappes industrielles de pointe et les talents hautement qualifiés en agissant comme moteurs essentiels de l'innovation et de la croissance économique au sein des villes et des régions métropolitaines.⁷

Les aéroports sont des piliers fondamentaux du modèle de développement urbain que John Kasarda a surnommé l'*aerotropolis*, modèle qui intègre non seulement l'aéroport lui-même, mais aussi les établissements de vente au détail, les hôtels, les centres de congrès, les immeubles de bureaux et les activités de fabrication et de logistique des alentours. Les aéroports - et le modèle de développement de type « aerotropolis » auquel ils servent de base - façonnent l'activité commerciale et le développement économique en remplissant un rôle comparable à celui que jouaient autrefois les chemins de fer et les autoroutes dans l'économie.⁸ En outre, les aéroports font partie des principaux pourvoyeurs d'emplois manuels intéressants et bien rémunérés pour les résidents de la ville et d'autres travailleurs - emplois dont le nombre a autrement tendance à diminuer, et qui se font donc de plus en plus rares. Les aéroports génèrent par ailleurs une importante demande de services localement, ce qui donne lieu à la création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité pour les travailleurs moins rémunérés du secteur des services, dans les établissements de vente au détail, les hôtels et les bureaux des environs.

Si les aéroports sont si importants pour les économies du savoir, c'est parce qu'ils facilitent considérablement la circulation des personnes et des idées.⁹ Une ville d'envergure mondiale a absolument besoin d'une desserte aérienne pour être reliée aux autres grands pôles mondiaux et renforcer sa position de carrefour des talents et des idées. Conscients de cela, des pays comme Singapour et les Émirats arabes unis ont placé les aéroports au cœur de leur stratégie de développement d'économies du savoir compétitives à l'échelle mondiale.

Les aéroports jouent un rôle si important pour ce type de développement que la plupart des grandes villes d'envergure mondiale en possèdent plus d'un. Londres en a sept. La région métropolitaine de New York en a six. Los Angeles, Stockholm et Vancouver en ont chacune cinq. Milan, Moscou, Melbourne, Sidney ainsi que Detroit (et sa voisine canadienne Windsor) en ont quatre. Chicago, Miami, Washington D.C. et San Francisco ont chacune trois aéroports. Toronto, comme bon nombre de villes d'envergure mondiale, en compte deux. Plus les aéroports sont nombreux, plus l'éventail des choix offerts aux voyageurs est large et meilleure est la qualité de la desserte des villes.

Detroit est d'ailleurs en train de faire le nécessaire pour rouvrir son ancien aéroport de centre-ville, dont la taille est comparable à celle de l'Aéroport Billy Bishop. Construit dans les années 1920, il fut le principal aéroport de la région pendant plus de 20 ans, jusqu'à l'implantation de plus grands aéroports. Il fut alors de moins en moins utilisé, et finit par être mis à l'arrêt en 2000. Cela fait donc près de trois décennies qu'il se délabre et n'a pas vu atterrir de vol commercial. Pourtant, en octobre 2022, la Federal Aviation Authority lui a octroyé un financement de plus de 100 millions de dollars pour lui permettre d'accroître sa superficie au sol et de se transformer en un aéroport de centre-ville dernier cri. Le projet prévoit la construction de nouveaux hangars et d'une nouvelle tour de contrôle, l'amélioration des voies de circulation, et le retour de l'académie aérospatiale d'une école secondaire publique, qui avait quitté l'aéroport en 2013.¹⁰ Cela portera à cinq le nombre d'aéroports de la région métropolitaine de Detroit.

Les aéroports contribuent à faire connaître les villes d'envergure mondiale en rehaussant leur image de marque et en renforçant leur statut de destinations de voyages d'agrément et d'affaires. Ces dernières années, nous avons assisté à une véritable « course aux armements » dans le domaine de la construction d'aérogares : des installations dont le coût se chiffre en milliards de dollars ouvrent ou sont en construction dans des villes comme New York, Los Angeles, Chicago, Mexico, Pittsburgh, San Francisco, San Diego, et La Nouvelle-Orléans. Un peu partout dans le monde, des villes ont quant à elles massivement investi dans l'organisation de grands événements, dans des projets de valorisation des lieux, dans ce que l'on appelle la « starchitecture » (qui prend notamment la forme de tours, de musées et d'établissements culturels), ou encore dans la construction de ponts et l'aménagement de parcs emblématiques, afin de rehausser leur image et leur statut à l'échelle planétaire.¹¹

Il est tout aussi important de rappeler que, l'aéroport étant littéralement le premier endroit que l'on découvre lorsque l'on atterrit dans une ville, c'est lui qui donne la fameuse première impression si déterminante. À l'approche de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les voyageurs jouissent depuis leur avion d'une magnifique vue sur le secteur riverain et la silhouette de la ville - un paysage si grandiose que l'aéroport se classe régulièrement dans les 10 premiers rangs des palmarès des plus beaux sites d'atterrissage.¹² Et une fois sortis de l'avion, les passagers se retrouvent en plein cœur du dynamique centre-ville torontois.



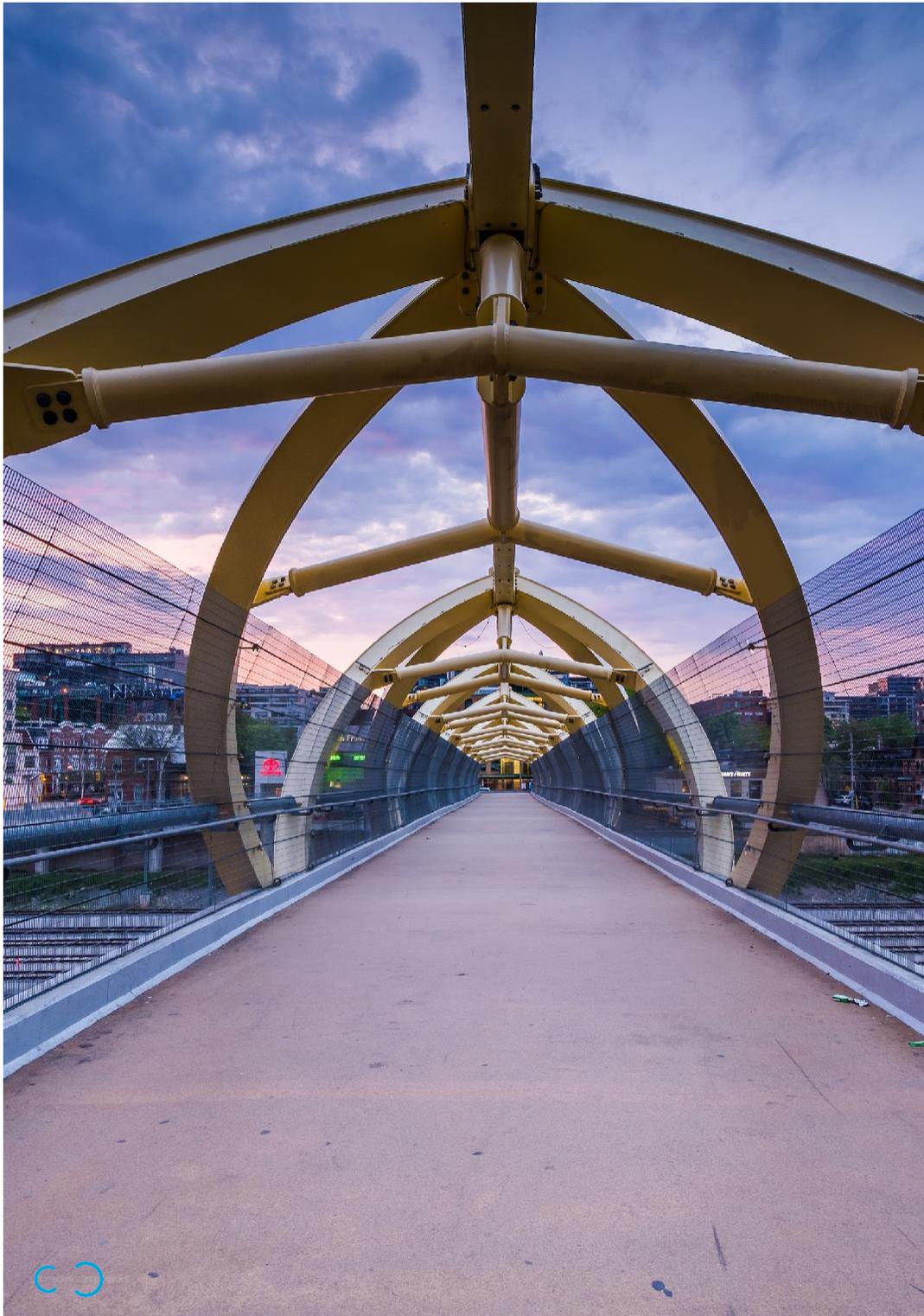
LE RÔLE PARTICULIER DES AÉROPORTS DE CENTRE-VILLE

Les aéroports de centre-ville comme l'Aéroport Billy Bishop offrent à leur ville un avantage concurrentiel unique. Ils permettent aux voyageurs d'arriver tout près du cœur de l'action, et servent de piliers aux centres urbains, dont la prospérité est menacée par le développement du télétravail et la baisse du taux d'occupation des bureaux. Ils contribuent à réduire la durée des voyages, à améliorer la circulation des personnes et des idées si nécessaire à la croissance économique, et relie les centres-villes en question à d'autres grands pôles mondiaux. Ce faisant, ils renforcent le rôle des centres urbains, qui sont de formidables viviers de talents et abritent une forte concentration d'entreprises des secteurs de la finance, des médias, du divertissement et de la technologie.

Pourtant, la plupart des aéroports sont implantés à distance des centres-villes : 30 kilomètres pour l'aéroport John F. Kennedy de New York, 21 kilomètres pour l'aéroport O'Hare de Chicago, 37 kilomètres pour l'aéroport Heathrow de Londres, 31 kilomètres pour l'aéroport Charles de Gaulle de Paris, et 28 kilomètres pour l'aéroport Pearson de Toronto. L'Aéroport Billy Bishop, lui, se trouve à moins de 3,5 kilomètres de l'hôtel de ville de Toronto.¹³

En outre, si la distance est une chose, le temps qu'il faut réellement pour se rendre à l'aéroport est un paramètre encore plus essentiel à prendre en compte, car il dépend de la congestion routière, de la vitesse de circulation et d'autres facteurs. En règle générale, il faut plus d'une heure de route pour faire le trajet entre l'aéroport Heathrow et le centre-ville de Londres, ou entre l'aéroport John F. Kennedy et le centre-ville de New York, et ce, même en dehors des heures de pointe. Pour se rendre de l'aéroport O'Hare au centre de Chicago, il faut compter environ 45 minutes. Le trajet entre l'aéroport Pearson et le centre-ville de Toronto prend approximativement 35 à 40 minutes, mais peut être bien plus long si la circulation est dense.





LE RÔLE PARTICULIER DES AÉROPORTS DE CENTRE-VILLE (SUITE)

Il faut environ 10 minutes en voiture pour se rendre en voiture du centre-ville à l'aérogare principale de l'Aéroport Billy Bishop, et le trajet prend à peine 15 minutes en vélo ou 40 minutes à pied. L'Aéroport Billy Bishop se trouve également à proximité d'autres endroits clés de Toronto. Il n'est qu'à 10 minutes en voiture ou 13 minutes en vélo de la gare Union, 13 minutes en vélo de la First Canadian Place, et 5 minutes en voiture ou 10 minutes en vélo de la Tour CN.

La réduction de la durée des déplacements présente des avantages économiques et environnementaux : elle permet de gagner du temps et se traduit par une diminution de la circulation, de la pollution et de la consommation d'énergie; or, tout cela contribue à faire de Toronto une ville plus durable.

Il ne faut pas non plus perdre de vue le fait que l'Aéroport Billy Bishop apporte une importante contribution à l'économie de Toronto. D'après les estimations, il aurait injecté environ 3 milliards de dollars canadiens dans l'économie de Toronto en 2022, contre 2,1 milliards en 2019 - et ce montant devrait s'élever à près de 4,8 milliards d'ici 2025. La contribution de l'aéroport à la création d'emplois à Toronto devrait quant à elle plus que doubler au cours de cette période : elle est passée d'environ 15 000 emplois en 2019 à 21 000 emplois en 2022, et dépassera probablement les 32 000 emplois en 2025. De plus, les recettes fiscales directement générées par l'aéroport devraient elles aussi augmenter, et passer de 95 millions de dollars en 2019 à 150 millions de dollars dès 2023.¹⁴

Les contributions de l'Aéroport Billy Bishop à l'économie et l'importance de son rôle n'échappent pas aux habitants de Toronto, qui, pour la plupart, le voient d'un bon œil. Parmi les Torontois interrogés dans le cadre d'un sondage en 2022, plus de sept sur dix ont indiqué avoir une opinion favorable de l'Aéroport Billy Bishop (33 % d'opinions très favorables, et 38 % d'opinions plutôt favorables). Seuls 8 % des sondés ont exprimé une opinion défavorable (6 % d'opinions plutôt défavorables, et 2 % d'opinions très défavorables).¹⁵ Les principales raisons de la popularité de l'aéroport sont sa commodité, son accessibilité depuis le centre-ville, ses courtes files d'attente, et sa viabilité en tant qu'option alternative à l'aéroport Pearson. Ces résultats cadrent avec ceux d'un sondage réalisé en 2018, à l'occasion duquel les trois quarts des personnes interrogées avaient reconnu que l'Aéroport Billy Bishop était un véritable moteur de la croissance économique et de la création d'emplois. Seuls 12 % des répondants avaient fait état de préoccupations liées au bruit des avions, et 8 % avaient évoqué les impacts environnementaux. En réalité, les personnes vivant à proximité de l'aéroport avaient été les plus nombreuses à exprimer une opinion favorable à son égard (82 % des habitants du secteur riverain, contre 76 % de la population de l'ensemble de la ville).¹⁶

LA CONTRIBUTION DE L'AÉROPORT À LA RELANCE DU CENTRE-VILLE DE TORONTO

L'aéroport est un précieux atout en cette période où l'hypercentre de Toronto s'efforce de se remettre de la pandémie de COVID-19. Près de deux ans et demi se sont écoulés depuis la survenue de cette dernière, mais les bureaux du centre-ville sont encore sous le choc. En septembre 2022, leur taux d'occupation était encore inférieur à un tiers (32 %) de son niveau pré-pandémie¹⁷, ce qui est bien en deçà de la moyenne de 50 % atteinte par 10 grandes villes des États-Unis.¹⁸

Selon un indice utilisé par une équipe de chercheurs de l'Université de Toronto et de l'Université de Californie à Berkeley pour mesurer la relance des centres-villes, Toronto se classe 52^e sur 62 villes nord-américaines.¹⁹ L'analyse de données de suivi transmises par des téléphones cellulaires depuis des points d'intérêt comme des magasins ou des restaurants a permis d'établir que l'activité au centre-ville de Toronto a atteint 46 % de son niveau d'avant la pandémie. À cet égard, la ville se rétablit donc bien moins vite que New York, où l'activité des deux centres d'affaires, Midtown et le Financial District, est revenue à 78 % de son niveau pré-pandémie. D'autres centres-villes comme ceux de Baltimore, San Diego et Columbus (Ohio) se relèvent même encore plus rapidement, puisqu'ils ont respectivement atteint 91 %, 89 % et 112 % de leur niveau d'activité d'avant la crise.



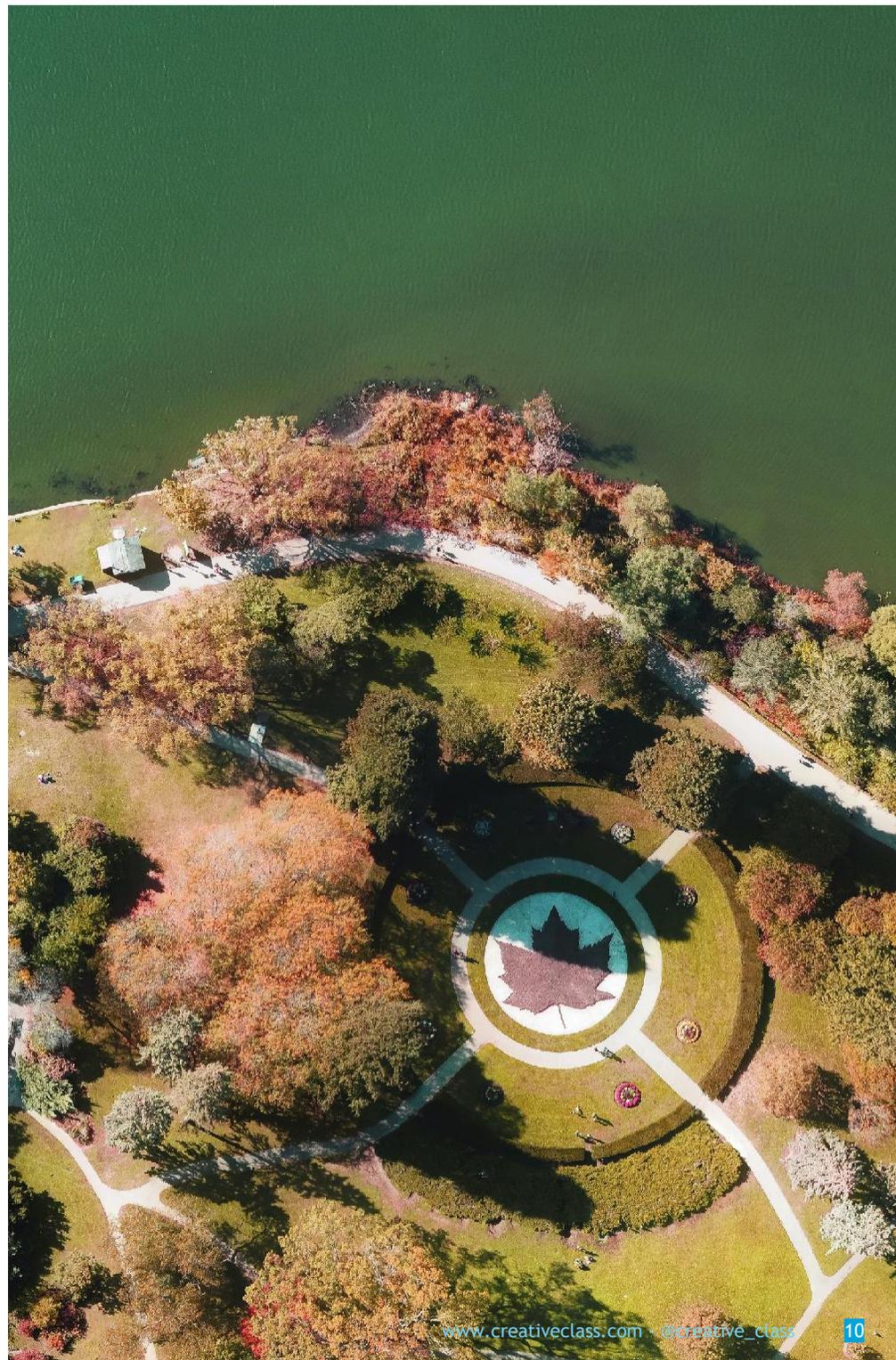
LA CONTRIBUTION DE L'AÉROPORT À LA RELANCE DU CENTRE-VILLE DE TORONTO (SUITE)

Des experts comme Nicholas Bloom et son équipe, de l'Université Stanford, prévoient qu'à l'issue de la pandémie environ 20 % de l'ensemble des jours de travail seront des journées de télétravail (contre à peu près 5 % avant la pandémie), et que pas moins de la moitié des travailleurs du savoir, cadres et ingénieurs occupant des bureaux en centre-ville travailleront à distance au moins une partie du temps.²⁰ Une autre étude réalisée par Bloom et son équipe indique que le Canada est en retard par rapport à d'autres pays pour ce qui est du « retour au bureau » : en effet, la population télétravaille en moyenne 2,2 jours par semaine, alors que cette moyenne est de 1,5 jour à l'échelle mondiale, de 1,3 jour en France, de 1,4 jour en Allemagne et de 1,6 jour aux États-Unis. Le Canada est également à la traîne derrière les États-Unis et la plupart des grands pays européens pour ce qui est du nombre de jours que la population s'attend à passer à travailler à l'issue de la pandémie.²¹

Le centre-ville de Toronto, comme bien d'autres centres-villes d'Amérique du Nord et de pays avancés, ne devra plus miser sur une forme de travail traditionnelle dans de géantes tours de bureaux, mais plutôt évoluer pour se transformer en un district plus polyvalent où les gens pourront vivre, faire leurs courses, se divertir et, surtout, *tisser des liens*. Fort heureusement, les hypercentres de Toronto et d'autres villes avaient déjà commencé à s'orienter dans cette direction avant la pandémie, en se dotant d'un plus grand nombre de logements, de restaurants, de lieux de vie nocturne et de galeries d'art, et en développant les activités sportives, récréatives et culturelles.

Étant donné que les centres-villes ont moins vocation à accueillir des bureaux, ils commencent à jouer un rôle nouveau - et encore plus important - de plateformes pour les modes de socialisation, de coopération et de collaboration qui alimentent l'économie du savoir. Après tout, ils occupent la position la plus centrale et sont les espaces les mieux desservis par la route et les transports en commun. Avec leurs musées, salles de concerts, établissements sportifs, centres des congrès, hôtels, etc., ils sont pour leurs régions de véritables pôles culturels et récréatifs. Ils sont aussi dans la plupart des cas les zones les plus denses, celles qui comptent le plus grand nombre de cafés, bars, restaurants, halls de réception, bibliothèques, espaces de travail partagés et autres « tiers lieux » où les gens peuvent travailler, se retrouver, se réunir, collaborer et nouer des contacts.²² De fait, de récentes enquêtes réalisées auprès de télétravailleurs révèlent que près d'un quart d'entre eux passent une partie de leurs journées à travailler dans des endroits comme des cafés-restaurants et des espaces de travail partagés.²³

Ce sont précisément ces activités et fonctions que les gens apprécient le plus dans leur centre-ville. Dans le cadre de l'enquête City Pulse réalisée par Gensler en 2021, l'accès à ce type de tiers lieux arrivait en tête de la liste des caractéristiques considérées par les sondés comme particulièrement importantes pour un « parfait quartier d'affaires » au sortir de la pandémie. En effet, 70 % des répondants ont mentionné les « restaurants, cafés, bars, bars-salons et autres lieux de rencontre » comme étant des éléments clés d'un quartier d'affaires idéal. C'est deux fois plus que le pourcentage de sondés ayant mentionné comme tels les « entreprises, immeubles de bureaux et autres locaux à usage commercial » (35%).²⁴



LA CONTRIBUTION DE L'AÉROPORT À LA RELANCE DU CENTRE-VILLE DE TORONTO (SUITE)

Il n'y a pas que les entreprises axées sur le savoir et les cadres et ingénieurs qui bénéficient des avantages procurés par l'aéroport du centre-ville de Toronto. Les effets combinés de la désindustrialisation, de la mondialisation et de l'automatisation ayant provoqué une forte chute du nombre d'emplois de cols bleus dans les villes, il ne reste que peu de sources d'emplois de ce type, et les aéroports en font partie. Selon un rapport publié en 2017, l'Aéroport Billy Bishop est directement à l'origine de la création des emplois de 1 400 salariés de compagnies aériennes, de 230 personnes assurant le service de transport au sol, de 72 personnes exerçant des métiers de soutien dans l'aviation, et de 70 salariés de PortsToronto - et à cela s'ajoutent les milliers d'autres emplois indirects découlant de l'activité économique générée par l'aéroport.²⁵ Ce dernier est donc une précieuse source d'emplois de cols bleus indispensables, au cœur de Toronto et aux alentours.

L'Aéroport Billy Bishop propose déjà des vols vers plus de 20 destinations, dont six villes des États-Unis : New York (via l'aéroport de Newark), Boston, Washington, D.C. (via l'aéroport de Dulles), Chicago (via l'aéroport de Midway), Melbourne (Floride), et Myrtle Beach (Caroline du Sud). À l'été 2022, Connect Airlines (une compagnie aérienne basée à Boston) a reçu l'autorisation de proposer des vols entre l'Aéroport Billy Bishop et les aéroports de Chicago (O'Hare) et de Philadelphie.²⁶ L'aéroport est actuellement en train de préparer la mise en place d'un service de prédédouanement pour les vols à destination des États-Unis, service qui lui permettrait de desservir davantage de villes de ce pays voisin. L'Aéroport Billy Bishop étant situé au centre-ville et rapidement accessible, les voyageurs d'affaires qui l'utilisent peuvent facilement aller assister à une réunion le matin - voire l'après-midi ou en début de soirée - et être rentrés chez eux le soir même.

Cette qualité de desserte est un énorme avantage pour l'économie encore chancelante du centre-ville de Toronto, car elle permet d'attirer les voyageurs d'affaires et d'agrément ainsi que les congrès et conférences de grande envergure. Le centre des congrès et le Parc des expositions accueillent en effet des événements qui contribuent à faire de Toronto une ville attractive pour les entreprises et les talents spécialisés dans la technologie; or, ces deux endroits sont accessibles à pied et à vélo depuis l'aéroport. La conférence sur la technologie Collision, par exemple, organisée à l'été 2022, a réuni plus de 35 000 participants venus de 130 pays, soit plus qu'en 2019 avant la pandémie (26 000). Plus de 1 550 jeunes entreprises et près de 800 sociétés financières d'innovation y ont pris part.²⁷ Le fait d'avoir une véritable « aerotropolis » en plein centre de Toronto permet d'accélérer la croissance de la ville et sa transformation en un centre technologique et économique d'envergure internationale.



LE PREMIER MODÈLE MONDIAL D'AÉROPORT « DE QUARTIER » ACCESSIBLE À PIED

« Et si vous pouviez vous rendre à pied à l'aéroport? » - c'est la question rhétorique posée par la critique d'architecture Karrie Jacobs dans un essai qui raconte dans le détail son périple à pied depuis Manhattan jusqu'à l'aéroport LaGuardia de New York.²⁸ Malgré tous les efforts déployés pour transformer les aéroports en y installant des restaurants gastronomiques d'avant-garde, des commerces de détail et des espaces de travail, la plupart d'entre elles restent de gigantesques infrastructures massives entourées de voies d'accès, d'autoroutes et d'immenses parcs de stationnement.

M^{me} Jacobs devrait venir faire un tour à Toronto. L'Aéroport Billy Bishop est bien mieux intégré dans son environnement urbain. Il est réellement possible de s'y rendre directement à pied ou à vélo, et bien des gens le font. D'après une étude réalisée en 2022, 4 % des voyageurs marchent ou pédalent pour aller prendre leur avion à l'Aéroport Billy Bishop.²⁹ La popularité du vélo en tant que moyen d'accès à l'aéroport a d'ailleurs contribué à faire de sa station de vélopartage l'une des 10 stations de ce type les plus achalandées de la ville. En 2019, deux nouvelles stations de vélopartage ont d'ailleurs été installées à moins de 300 mètres de la station d'origine de l'aéroport afin de répondre à la demande accrue. Depuis l'ouverture des stations du quai Eireann et du quai Queens, l'endroit est devenu le troisième carrefour de vélopartage le plus fréquenté de toute la ville.³⁰



LE PREMIER MODÈLE MONDIAL D'AÉROPORT « DE QUARTIER » ACCESSIBLE À PIED (SUITE)

Les voyageurs qui utilisent les transports en commun pour se rendre à l'aéroport sont encore plus nombreux. À l'heure actuelle, ils sont plus d'un quart à le faire : 5 % prennent la navette de l'aéroport et 22 % utilisent d'autres moyens de transport en commun - et ce, malgré le déclin du nombre d'usagers des transports en commun dû à la pandémie.³¹ Une étude détaillée menée avant l'épidémie de la COVID-19 avait d'ailleurs révélé que de plus en plus de gens se rendaient à l'aéroport ou le quittaient à pied, à vélo, ou à bord de la navette de l'aéroport ou d'un autre véhicule de transport en commun. À l'époque, près d'un tiers (32 %) des trajets menant à l'aéroport et un peu plus de 40 % des trajets partant de l'aéroport s'effectuaient sans voiture, c'est-à-dire au moyen de la navette (21 % en direction de l'aéroport et 29 % au départ de celui-ci), ou encore en transport en commun, à pied ou à vélo (environ 12 % de l'ensemble des trajets de voyageurs passant par l'aéroport).³² Maintenant que la menace immédiate de la pandémie s'éloigne, il est fort probable que le nombre de voyageurs utilisant les transports en commun reparte à la hausse.

Soulignons que l'aéroport du centre-ville de Toronto offre tous ces avantages alors qu'il occupe au sol une superficie remarquablement faible. Il est implanté sur environ 200 acres, ce qui représente à peu près un quart de la superficie de l'aéroport national Reagan de Washington D.C. (730 acres). C'est aussi huit fois moins que la surface occupée par l'aéroport Logan de Boston (1 700 acres) et 20 fois moins que celle de l'Aéroport international Pearson (4 613 acres). Il est minuscule par rapport aux plus grands aéroports d'Amérique du Nord comme l'aéroport international de Denver, qui occupe plus de 33 000 acres, soit plus de 52 milles carrés. Parmi les autres aéroports urbains de la planète, seul celui de Londres-City est sensiblement plus petit (124 acres).³³

Avec ou sans aéroport, les centres-villes sont des endroits animés et bruyants. Cependant, en adoptant une bonne méthode de planification et de conception, les grandes villes d'envergure mondiale peuvent combiner différentes utilisations des sols - et le font - afin de gagner encore en dynamisme. Les sites dits « industriels » comme les aéroports et les ports contribuent grandement à la polyvalence des villes, car ils favorisent la nécessaire mixité des classes sociales en créant des emplois de cols bleus dans des quartiers qui ont tendance à s'embourgeoier. Le port actif de Sydney abrite toutes sortes de navires de commerce et d'activités industrielles, mais possède aussi un célèbre opéra et d'autres attraits. Il en va de même pour le quartier du port de Miami, où navires de croisière et cargos côtoient des ensembles résidentiels. Vancouver est également un bon exemple de ville où un secteur riverain actif et dynamique a pour voisins des tours de bureaux étincelantes, des infrastructures culturelles et des constructions résidentielles. Copenhague, elle, a aménagé une piste de ski artificielle au-dessus d'un gigantesque incinérateur de déchets qui fournit chaleur et énergie à la ville.³⁴ Enfin, à Washington D.C., de l'autre côté du fleuve Potomac par rapport à l'aéroport national Reagan, plusieurs milliards de dollars ont été investis dans un projet d'aménagement polyvalent récemment mené à bien : pensé pour les piétons, ce nouvel espace de 24 acres abrite des immeubles d'habitation, des bureaux, des hôtels, des bâtiments dédiés aux arts et à la culture, ainsi qu'une salle de concert ultramoderne d'une capacité de 6 000 places assises.



LE PREMIER MODÈLE MONDIAL D'AÉROPORT « DE QUARTIER » ACCESSIBLE À PIED (SUITE)

L'Aéroport Billy Bishop est entouré d'autres sites industriels et commerciaux. La zone portuaire de Toronto accueille des opérations industrielles liées au transport de sucre, de sel, de ciment et d'autres marchandises. Au cours de l'été 2022, le port a reçu la visite de quelque 40 navires de croisière. Il est intéressant de noter que deux des bâtiments des terminaux portuaires ont été loués à des sociétés cinématographiques, dont Netflix - qui y a installé son pôle canadien.³⁵ Tout cela contribue à créer un secteur riverain à usage mixte encore plus dynamique et polyvalent.

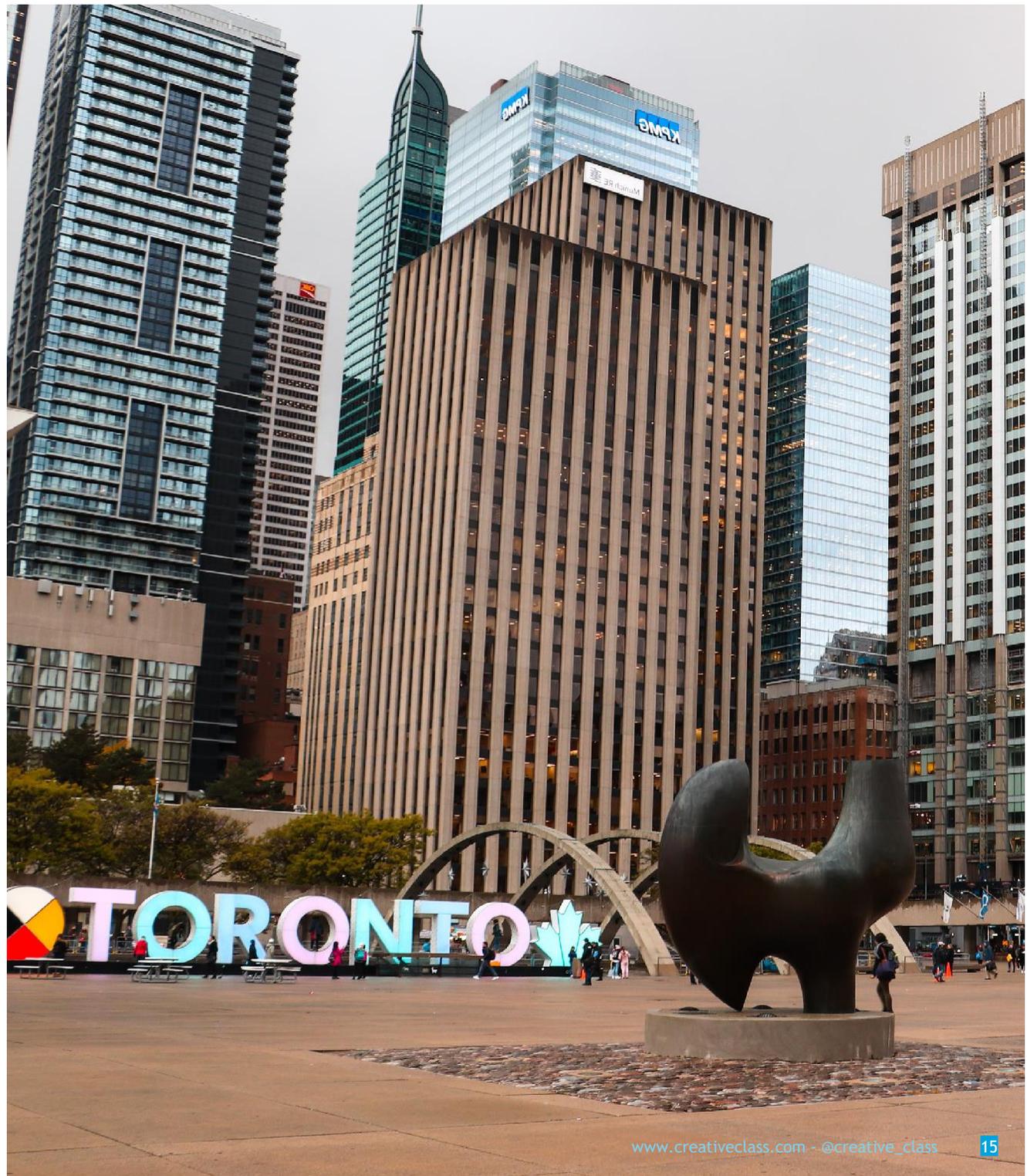
Les critiques aiment à dire que la ville se porterait mieux si l'aéroport était transformé en parc.³⁶ Cependant, il s'agit là d'une fausse alternative, car cette solution minimise la contribution de l'aéroport à l'économie du secteur riverain et de la ville, et à la diversification de cette économie. L'ensemble unique que forment les environnements naturel et bâti de Toronto est l'un des principaux atouts de la ville. Avec son réseau de ravins, de couloirs de verdure, de sentiers et d'espaces verts traversant et encerclant ses quartiers et son hypercentre, cette ville semble véritablement nichée au cœur d'un parc. En outre, le secteur riverain compte déjà plusieurs parcs. Parmi ceux-ci, citons notamment les grands parcs des îles de Toronto, le parc Tommy Thompson et ses sentiers qui serpentent dans la nature sur la flèche de la rue Leslie, mais aussi les parcs urbains de plus petite taille qui parsèment le secteur riverain, par exemple Corktown Common, le parc HTO, le parc Trillium, le Music Garden, Sherbourne Common, le parc Coronation, le parc Little Norway, le parc Marilyn Bell et le parc Aitken Place. D'autres parcs et espaces verts seront également créés dans le cadre du projet d'aménagement de l'île Villiers mené par Waterfront Toronto, et le site d'une ancienne voie de sortie de l'autoroute Gardiner a été transformé pour accueillir le parc Love. D'un point de vue économique, il serait donc à l'avenir bien plus raisonnable de chercher à rendre l'aéroport plus écologique et durable sur le plan de l'environnement, et de faire en sorte qu'il se fonde autant que possible dans le secteur riverain et le tissu urbain tout en continuant d'apporter sa forte et précieuse contribution à l'économie et à la création d'emplois au sein de la ville.

L'aéroport prend d'ailleurs d'importantes mesures en ce sens. Il a déjà apporté des améliorations afin de réduire son impact au minimum et de contribuer à faire évoluer positivement les quartiers voisins et le secteur riverain. En 2020, l'aire de stationnement et la zone de prise en charge extérieure de l'aérogare ont été reconfigurées de façon à ce qu'elles occupent moins de surface au sol et rendent l'accès plus facile.³⁷ L'aéroport procède également à d'autres investissements afin d'aménager l'espace, d'accroître la capacité en sièges, de financer la réalisation de sculptures et d'autres œuvres d'art à destination publique - comme celle qui a été installée sur le quai massif et que l'on doit à un artiste autochtone. L'objectif est de faire de l'aéroport un endroit plus accueillant et un atout encore plus précieux pour le voisinage.



LE PREMIER MODÈLE MONDIAL D'AÉROPORT « DE QUARTIER » ACCESSIBLE À PIED (SUITE)

La durabilité écologique faisant elle aussi partie des objectifs clés, l'aéroport s'efforce d'utiliser une électricité plus propre et d'aller plus loin dans sa démarche de réduction de son empreinte carbone. En décembre 2021, il a mis en service le premier traversier canadien entièrement électrique, ce qui permettra d'éviter chaque année la consommation des près de 200 000 litres de carburant qu'il fallait à l'ancien traversier au diesel, et l'émission connexe de 530 tonnes de gaz à effet de serre. L'aéroport prévoit en outre remplacer sa flotte d'autobus actuelle par six autobus électriques en 2023.³⁸ Globalement, depuis qu'il est passé à un système d'alimentation en électricité propre (par l'entremise de Bullfrog Power Canada) en 2010, l'aéroport a évité l'émission de plus de 18 000 tonnes de CO₂, ce qui équivaut à retirer de la circulation près de 4 000 voitures pendant un an.³⁹ L'objectif est de réduire encore davantage ses émissions de carbone totales d'ici 2030, et l'aéroport travaille à la réalisation de cet objectif. En plus de rendre l'aéroport plus durable sur le plan de l'environnement, ces initiatives contribuent à la réduction du bruit et s'inscrivent ainsi dans la démarche mise en œuvre pour répondre au souhait de la population de l'agglomération voisine, qui réclame des traversiers et des autobus plus propres et plus silencieux. Tout cela montre bien que l'aéroport reste déterminé à adopter un mode de fonctionnement écologiquement viable, à s'intégrer à son quartier et à s'adapter aux attentes de ses voisins.

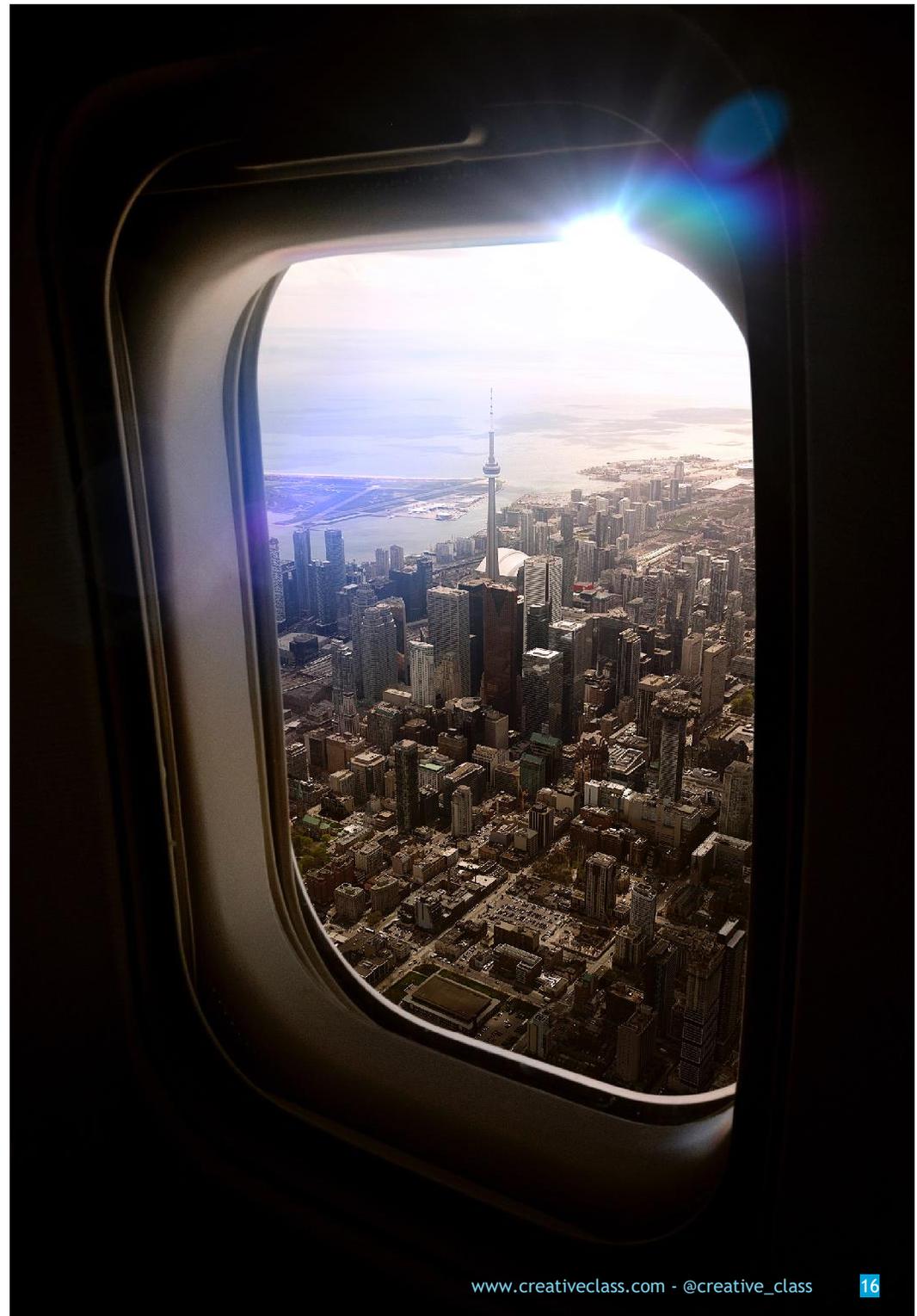


UN POINT D'INFLEXION ESSENTIEL

Toronto est à un point d'inflexion essentiel de son évolution en tant que ville d'envergure mondiale. La région du Grand Toronto génère plus de 360 milliards de dollars de production économique (soit un cinquième de la production économique du Canada). Sa dimension économique est donc à peu près comparable à celle de Hong Kong, et supérieure à celle de la Nouvelle-Zélande, du Portugal, de la Grèce ou de la Finlande.⁴⁰ Comptant parmi les 10 principales places financières de la planète, la ville est aussi un carrefour international important pour les spécialistes de la technologie, et est d'ailleurs l'un des 20 premiers pôles d'activité mondiaux pour les jeunes entreprises du secteur des technologies.⁴¹ Toronto fait aujourd'hui directement concurrence à des villes comme New York, Londres, San Francisco, Boston et Los Angeles en attirant des talents du monde entier et des entreprises de haute technologie. Or, la qualité de la desserte aérienne est un paramètre essentiel de l'équation.

L'horloge tourne. Dans 10 ans à peine, en 2033, l'entente tripartite qui régit le fonctionnement de l'aéroport prendra fin. L'échéance semble peut-être lointaine, mais une décennie est en réalité une très courte période pour planifier l'avenir d'un aéroport. De plus, cette entente devrait être mise à jour en tenant compte du développement de nouvelles technologies. Pour ne citer qu'un exemple, il faut savoir que l'entente actuelle, rédigée en 1983, ne prévoit pas de dispositions relatives aux avions électriques, qui vont pourtant vraisemblablement jouer un rôle de plus en plus important dans l'écologisation du transport aérien.⁴² Si les signataires de cette entente - c'est-à-dire le gouvernement fédéral, la Ville de Toronto et PortsToronto - ne la renouvellent pas, l'aéroport fermera.

En définitive, pour illustrer l'aspiration de Toronto à devenir une ville de classe mondiale présentant une grande diversité économique et sociale, difficile de trouver meilleur exemple que le fait qu'elle se soit dotée d'un aéroport de pointe respectueux de l'environnement, qui s'intègre harmonieusement dans le secteur riverain et est devenu un organe vital de son dynamique centre-ville. Au lieu de perdre du temps à débattre de l'opportunité de fermer ou non l'aéroport, il faudrait dès à présent chercher le meilleur moyen d'exploiter et de mettre en valeur cet atout unique. Il appartient aux principales parties intéressées - les trois ordres de gouvernement, l'Administration portuaire et la communauté - de faire le nécessaire pour que l'Aéroport Billy Bishop puisse continuer à jouer son rôle essentiel dans l'actuelle reprise économique de Toronto et dans la constante évolution de la ville en tant que centre économique, financier et technologique d'envergure internationale.



REMERCIEMENTS

Un projet comme celui-ci est toujours un travail d'équipe, et je me dois de remercier les membres de celle du Creative Class Group : Rana Florida, qui a géré et coordonné tous les aspects du projet, Patrick Adler pour ses recherches, Arthur Goldwag pour le travail éditorial, Reham Alexander pour sa gestion du projet, Roman Piets pour le graphisme et Ben Kalin pour la vérification des faits.

ANTÉCÉDENTS ET BIOGRAPHIE DES MEMBRES DE L'ÉQUIPE



Richard Florida a dirigé la recherche. Fondateur du Creative Class Group et professeur à la Rotman School of Management et à la School of Cities de l'Université de Toronto, il a également enseigné à la Carnegie Mellon University et a été professeur invité à Harvard et au MIT, mais aussi chargé de cours à la Brookings Institution. Il est l'auteur de plusieurs livres à succès, parmi lesquels l'ouvrage primé *The Rise of the Creative Class*, ou encore *The New Urban Crisis*. Cofondateur de *CityLab* (publication de référence à l'échelle internationale, consacrée aux villes et à l'urbanisme), il agit aussi à titre de conseiller stratégique auprès des conseils d'administration de plusieurs sociétés de promotion immobilière, sociétés de capital risque et fonds de placement.



Rana Florida a piloté le projet et en a géré tous les aspects. Directrice générale du Creative Class Group, elle a travaillé avec une grande diversité de clients des secteurs public et privé du monde entier, y compris avec BMW, Converse, IBM, le Cirque du Soleil, Audi, Zappos et les hôtels Starwood. Elle possède des dizaines d'années d'expérience dans les domaines de la stratégie d'ensemble, des communications et du marketing, a été responsable des communications stratégiques globales de HMSHost, la plus grande société d'aménagement aéroportuaire au monde, et a également été vice-présidente des communications pour Disney on Ice, Disney Live et le cirque Ringling Brothers. Elle a élaboré des stratégies commerciales avec des clients comme Starbucks, *The Atlantic*, *CityLab*, l'Institut Aspen, et The Knight Foundation. Rana détient un B.A. en communications, ainsi qu'une MBA en marketing et gestion de la Wayne State University. Son ouvrage intitulé *Upgrade: Taking Your Work and Life from Ordinary to Extraordinary* a été désigné comme « succès d'édition dans le domaine des affaires » par Tattered Cover (la plus grande librairie indépendante des États-Unis), et comme « sélection de la rédaction » par *The Globe and Mail*.



Arthur Goldwag a joué le rôle de préparateur de texte dans le cadre de ce projet. Rédacteur-réviseur principal pour le Creative Class Group, il a également travaillé pour Random House, *The New York Review of Books*, et le *Book-of-the-Month Club*, et est l'auteur de plusieurs ouvrages, dont *The New Hate* et *Isms & Ologies*.



Patrick Adler était le responsable des travaux de recherche menés pour les besoins du projet. Il est professeur adjoint au sein du département de géographie de l'Université de Hong Kong. Titulaire d'un B.A. et d'une M.A. de l'Université de Toronto, il détient aussi un Ph. D. de l'UCLA.

RÉFÉRENCES

1. TAYLOR, Bill. « Once Upon a City: The Turbulent History of Toronto's Island Airport », [Toronto Star](#), 31 janvier 2016.
2. FLORIDA, Richard, Charlotta MELLANDER et Thomas HOLGERSSON. « Up in the Air: The Role of Airports for Regional Economic Development », [The Annals of Regional Science](#), n° 54 (janvier 2015).
3. FLORIDA, Richard. « Why Downtown Won't Die », [CityLab](#) (17 août 2022); et « The Death and Life of the Central Business District », [CityLab](#) (14 mai 2021).
4. BLONIGEN, Bruce A. et Anca D. CRISTEA. « Air Service and Urban Growth: Evidence from a Quasi-Natural Policy Experiment », [Journal of Urban Economics](#), vol. 86 (mars 2015).
5. CAMPANTE Filipe et David YANAGIZAWA-DROTT. « Long-Range Growth: Economic Development in the Global Network of Air Links », [The Quarterly Journal of Economics](#), vol. 133 (3 août 2018).
6. BRUECKNER, Jan K. « Airline Traffic and Urban Economic Development », [Urban Studies](#), vol. 40 (8 juillet 2003).
7. FLORIDA, Richard, Charlotta MELLANDER et Thomas HOLGERSSON. « Up in the Air: The Role of Airports for Regional Economic Development », [The Annals of Regional Science](#), n° 54 (janvier 2015).
8. KASARDA, John D. et Greg LINDSAY, *Aerotropolis: The Way We'll Live Next*, New York: Farrar, Straus, and Giroux, 2011.
9. GREEN, Richard K. « Airports and Economic Development », [Real Estate Economics](#), vol. 35, n° 1 (2007), p. 91-112.
10. RAHAL, Sarah. « Detroit Airport to See First FAA Investment in 30 Years, Mayor Outlines Plan », [Detroit News](#), 13 octobre 2022.
11. STINSON, Elizabeth. « How Much Impact do Starchitects Have on a City's Economy », [Architectural Digest](#), 29 mars 2018.
12. Daily Hive Toronto Staff. « Toronto's Island Airport Voted One of the Most Scenic Landings in the World ... Again », [Urbanized](#), 21 mars 2019.
13. Les données portant sur les distances approximatives et les temps de déplacement sont tirées de Google Maps. Les temps de déplacement indiqués sont des estimations hors heures de pointe.
14. York Aviation, *The Economic Impact of Managed Growth at Billy Bishop Toronto City Airport*, novembre 2021. (Toutes les estimations sont en dollars canadiens.)
15. Environics, *Sondage d'opinion publique pour PortsToronto : Enquête quantitative auprès des résidents de Toronto*, 22 juin 2022.
16. Sondage d'opinion publique réalisé par Environics pour le compte de PortsToronto, 11 septembre 2018.
17. Strategic Regional Research Alliance, [Office Occupancy Index](#), 1^{er} septembre 2022.
18. Kastle, « [Back to Work Barometer](#) », 22 août 2022.
19. CHAPPLE, Karen, Michael LEONG, Daniel HUANG, Hannah MOORE, Laura SCHMAHMANN et Joy WANG. « [The Death of Downtown? Pandemic Recovery Trajectories across 62 North American Cities](#) », Université de Californie à Berkeley, Institute for Governmental Studies, *Research Brief* (juin 2022).
20. BARRERO, Jose Maria, Nicholas Bloom et Steven J. Davis. « [Why Working from Home Will Stick](#) », National Bureau of Economic Research, *Working Paper 28731*, (avril 2021). Mises à jour disponibles [ici](#).
21. AKSOY, Cevat Giray, Jose Maria BARRERO, Nicholas BLOOM, Steven J. DAVIS, Mathias DOLLS et Pablo ZARATE. « Working from Home around the World », [Brookings Papers on Economic Activity](#), Washington, D.C.: The Brookings institution (septembre 2022).
22. BUTLER, Stuart M. et Carmen DIAZ. « "Third Places" as Community Builders », [Brookings Upfront Blog](#) (14 septembre 2016).
23. OZEMIK, Adam. « [Remote Work and Socialization](#) », *Upwork* (avril 2021).
24. Gensler Research institute, [Gensler City Pulse Survey](#), automne 2021.
25. Étude portant sur l'incidence économique de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, réalisée par InterVISTAS pour le compte de PortsToronto et publiée le 6 octobre 2017.
26. SOUZA, Lukas. « A Key Milestone: Connect Airlines Operates Philadelphia-Toronto Proving Flight », [Simple Flying](#), 16 août 2022.
27. « [The Numbers Behind Collision 2022](#) », *Collision.com* (juin 2022).
28. JACOBS, Karrie. « What If You Could Walk to the Airport », [Curbed](#), 6 décembre 2018.
29. Environics, *Sondage d'opinion publique pour PortsToronto : Enquête quantitative auprès des résidents de Toronto* (rapport final), 22 juin 2022.
30. Données fournies par Bike Share Toronto.
31. Environics, *Sondage d'opinion publique pour PortsToronto : Enquête quantitative auprès des résidents de Toronto* (rapport final), 22 juin 2022. Sondage d'opinion publique réalisé par Environics pour le compte de PortsToronto, 11 septembre 2018.
32. Dillon Consulting, [Billy Bishop Toronto City Airport, Results of Spring 2018 Traffic and Passenger Surveys](#) - rapport préparé pour PortsToronto et publié en février 2019.
33. « America's Largest Commercial Airports by Acreage », [Panethos](#), 15 janvier 2013.
34. MURRAY, Adrienne. « The Incinerator and the Ski Slope Tackling Waste », [BBC News](#), 4 octobre 2019.
35. « Plus de 2,2 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port de Toronto en 2021 », [PortsToronto](#), 23 février 2022; « Après deux années d'absence, les navires de croisière des Grands Lacs reviennent au Port de Toronto », [PortsToronto](#), 22 avril 2022; « Cinespace transformera un terminal maritime de PortsToronto en studio sur les terrains portuaires », [PortsToronto](#), 2 mai 2018.
36. ELLIOTT, Matt. « Jets at Billy Bishop airport? Pierre Poilievre Might Be Winging It, But Toronto Islands Need to Change », [Toronto Star](#), 26 juillet 2022.
37. « Le pavage dans la nuit du 27 au 28 septembre marquera la dernière étape du projet de PortsToronto concernant la réfection de la chaussée du quai Eireann », [PortsToronto](#), 25 septembre 2020.
38. « Le *Marilyn Bell I* de l'Aéroport Billy Bishop est désormais le tout premier traversier canadien à émissions nulles, entièrement électrique, alimenté par un système de batteries au lithium-ion », [PortsToronto](#), 15 décembre 2022; et « Electric Shuttle Buses Coming to Toronto City Airport in 2023 », [Nieuport Aviation](#), 23 juin 2022.
39. Aéroport Billy Bishop de Toronto, Rapport annuel sur la durabilité 2021, [PortsToronto](#).
40. Les données relatives à la production économique du Grand Toronto sont celles de [Global Toronto](#). Les données relatives aux pays sont celles de la [Banque mondiale](#).
41. Z/Yen Group, [Global Financial Centres Index](#), mars 2019; FLORIDA, Richard et Ian HATHAWAY, [Rise of the Global Startup City](#), Washington, D.C.: Center for American Entrepreneurship, octobre 2018.
42. « Air Canada to Buy 30 Electric Planes from Heart Aerospace », [Reuters](#), 15 septembre 2022.

