

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE SCHÉMA
D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE
L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL**

**MÉMOIRE SUR LA DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF DE
L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU ET DU WEST ISLAND**



LE 3 NOVEMBRE 2014

Sommaire

INTRODUCTION	3
PRÉSENTATION D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL	4
PORTRAIT DE LA MOBILITÉ DE MONTRÉAL-TRUDEAU ET DU WEST ISLAND	5
PROBLÉMATIQUE DES ACCÈS TERRESTRES DE L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU ET CONGESTION DANS LE WEST ISLAND	6
NÉCESSITÉ D'UN MODE DE TRANSPORT COLLECTIF RAPIDE ET FIABLE	7
LE SYSTÈME LÉGER SUR RAIL DE L'OUEST (SLRO)	8
HISTORIQUE	8
TECHNOLOGIE	9
BÉNÉFICES ENVIRONNEMENTAUX	9
TRACÉ.....	10
DESCRIPTION DES SERVICES	12
FINANCEMENT ALTERNATIF	13
<i>Développement urbain et financement par captation de la plus-value foncière</i>	14
CONCLUSION	16

Introduction

Depuis 2006, Aéroports de Montréal (ADM) travaille en partenariat avec les diverses parties prenantes concernées afin d'identifier une solution pour améliorer la desserte en transport collectif pour l'Ouest-de-l'île, l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville. ADM a fait des efforts considérables afin de développer une solution novatrice tant pour sa clientèle, que pour la clientèle métropolitaine.

Par ailleurs, de plus en plus de parties prenantes reconnaissent qu'il faut emboîter le pas à la tendance mondiale et appuient la réalisation d'un lien aéroportuaire rapide et efficace, qui dessert également le West Island :

- La Chambre de commerce du Montréal métropolitain ;
- La Société de transport de Montréal ;
- Le Conseil régional de l'environnement de Montréal ;
- Tourisme Montréal en plus des Grands Hôtels.

De plus, le projet de lien aéroportuaire a été :

- Approuvé par la Conférence régionale des élus de Montréal depuis 2005 ;
- Priorisé par le *Plan de transport de Montréal* depuis 2008 ;
- Recommandé pour favoriser la performance de la destination québécoise dans le rapport Rozon intitulé *Faire des choix pour une industrie touristique performante* ;
- Reconnu comme « prioritaire et essentiel à l'attractivité et à la compétitivité du Grand Montréal » dans le *Plan Métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*.

Le point culminant de la démarche d'ADM fut le dépôt des études du Système léger sur rail de l'Ouest (SLRO) au Plan de Mobilité de l'Ouest (PMO) en 2013.

Initié en 2012, le PMO regroupe le MTQ, l'AMT, ADM, la STM, la CMM, SQI, un représentant des villes de l'Ouest de- L'île, la Ville de Montréal, la Cité de Dorval, VIA Rail, L'AQTIM, le CFCP ainsi que le CN. Il a pour objet l'obtention d'un consensus autour d'une solution combinant une desserte efficace et fiable autant pour l'aéroport Montréal-Trudeau que pour la clientèle métropolitaine.

L'objectif de ce mémoire, présenté dans le cadre de la *Consultation publique sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, est double. Il a pour but de présenter la position d'ADM quant au projet à intégrer à la révision prochaine du *Plan de transport*, et de démontrer que le manque d'accès à l'aéroport Montréal-Trudeau compromet gravement son développement et constitue un frein à sa croissance.

Présentation d'Aéroports de Montréal

Aéroports de Montréal (ADM), société à but non lucratif et sans capital-actions, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de l'Aéroport international Montréal-Mirabel en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992.

La mission d'Aéroports de Montréal est triple :

- Assurer une prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté tout en recherchant l'efficacité, la sûreté et la sécurité.
- Contribuer au développement économique de la région métropolitaine de Montréal, notamment par la mise en valeur des installations dont elle a la responsabilité.
- Maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement.

Aéroports de Montréal entend réussir dans ses divers secteurs d'activité – les services aéroportuaires, aéronautiques, immobiliers et commerciaux – et développer chacune de ses deux plates-formes aéroportuaires à son plein potentiel. Dans cette optique, Montréal-Trudeau agit comme plaque tournante du transport passager domestique, transfrontalier et international, tandis que Montréal-Mirabel est développé comme aéroport industriel et tout-cargo.

Montréal-Trudeau est une infrastructure essentielle pour les affaires, le tourisme, le fret et le développement économique¹ :

- 14 millions de passagers en 2013 ;
- 130 destinations directes ;
- 2^e aéroport canadien en termes de destinations ;
- Croissance annuelle moyenne de 2 % à 3 % ;
- Des entreprises de classe mondiale (Bombardier, Exel-tech, Air Canada, Air Transat, CAE, etc.) ;
- 28 000 emplois directs sur le site ;
- Des investissements de plus de 1,6 milliard \$ dans les infrastructures aéroportuaires depuis l'année 2000.

¹ Référence : Rapport annuel ADM, 2014

Portrait de la mobilité de Montréal-Trudeau et du West Island

L'aéroport Montréal-Trudeau est l'un des plus importants générateurs de déplacements de la région montréalaise avec des pointes pouvant excéder plus de 73 000 déplacements terrestres par jour, incluant les passagers aéroportuaires et leurs accompagnateurs, sans oublier les 9 000 emplois directs de la zone de l'aérogare².

Parmi les passagers aériens³ :

- 11 % utilisent la ligne 747 express de la STM ;
- 26 % ont recours à un taxi/limousine ;
- 62 % ont l'île de Montréal pour origine ou pour destination, dont 28 % au centre-ville.

Grâce à la croissance soutenue du pôle aéroportuaire Montréal-Trudeau, ces déplacements sont appelés à s'intensifier au cours des prochaines années pour atteindre plus de 105 000 déplacements par jour d'ici 2030, une croissance de 44 %⁴.

De surcroît, la croissance du trafic aéroportuaire se fera de pair avec celle du West Island. La zone du West Island et de l'aéroport produit actuellement plus de 132 000 déplacements produits motorisés vers le centre-ville ou vers les quartiers centraux de l'île durant l'heure de pointe du matin. En effet, l'Ouest de l'île est un milieu dynamique qui a connu et qui connaîtra plusieurs développements tant au niveau résidentiel, que commercial et industriel. Ces développements auront une influence certaine sur les volumes de déplacements, se traduisant par une augmentation prévue de 18 % dans l'ensemble de l'Ouest d'ici 2030⁵.

² Source : ADM

³ Ibid

⁴ Ibid

⁵ Référence : «Portrait intégré de la mobilité», Bureau des partenaires du Plan de Mobilité de l'Ouest (PMO), février 2013.

Problématique des accès terrestres de l'aéroport Montréal-Trudeau et congestion dans le West Island

À l'heure actuelle, plusieurs grands générateurs de déplacements dans l'Ouest de l'île ne sont pas desservis par des modes de transport collectifs structurants dont les zones d'emplois de Saint-Laurent, Pointe-Claire et Kirkland le long de l'A-40. C'est également le cas de l'aéroport Montréal-Trudeau, qui n'est accessible que par le réseau routier. Ceci le rend tributaire des conditions de circulation et climatiques tant pour les déplacements en voiture qu'en transport collectif.

De fait, le réseau autoroutier cumule les fonctions de transit, d'accès au centre-ville, de camionnage et de déplacements internes de telle façon qu'il est chroniquement saturé aux périodes de pointe et de plus en plus aux périodes hors pointe. En effet, les charges sur les autoroutes A-20, A-40 et A-520, dont l'aéroport dépend fortement pour ses accès, y sont soutenues tout au long de la journée. À l'instar du réseau artériel qui est fortement sollicité aux abords des échangeurs, l'échangeur Dorval éprouve des épisodes quasi-permanents de congestion. Cette conjoncture fait en sorte que les temps de parcours des lignes d'autobus dans l'axe est-ouest sont généralement très longs et peu stables pour les résidents et les usagers de l'aéroport.

Quant à la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson, elle ne peut pas répondre aux besoins de la clientèle aéroportuaire :

- La gare Dorval est située à plus de 1 km de l'aérogare et son raccordement est problématique d'un point de vue de faisabilité technique.
- Les fréquences et horaires sont incompatibles.
- Il y a des enjeux importants de capacité en pointe et le service est très limité en sens inverse de la pointe.
- L'aménagement des voitures ne répond pas aux besoins de la clientèle aéroportuaire.
- Il y a un manque de capacité excédentaire pour répondre à une croissance de la demande sur la ligne du CFCP et à la gare Lucien-l'Allier.
- Les infrastructures de Lucien-l'Allier ne peuvent accueillir la clientèle aéroportuaire.

Ces éléments expliquent en grande partie la part modale négligeable de ce mode de transport dans les déplacements des usagers aéroportuaires (moins de 1 %) ⁶.

En somme, tous les modes d'accès actuels ne permettent pas d'assurer la stabilité des temps de trajet et ne garantissent pas un accès rapide et fiable au pôle aéroportuaire Montréal-Trudeau.

⁶ Source : ADM

Nécessité d'un mode de transport collectif rapide et fiable

Les temps et la facilité d'accès à l'aéroport sont des facteurs importants de compétitivité de Montréal-Trudeau :

- Par rapport aux aéroports concurrents tant sur les scènes locale (Plattsburgh et Burlington), nationale, qu'internationale.
- Par rapport aux autres modes de transport interurbains.

En outre, le pôle aéroportuaire Montréal-Trudeau recèle une importance régionale et supra-régionale particulière, tant au niveau économique que pour le transport. L'accès à l'aéroport et l'intégration de l'aéroport au réseau de transport collectif local sont parmi les variables qui sont sans aucun doute considérées lors de l'évaluation du potentiel d'une ville où installer des sièges sociaux, et lors de l'organisation de grands événements internationaux et de congrès.

Par conséquent, des accès déficients sont non seulement un obstacle majeur à la croissance de l'aéroport, mais également au rayonnement et au potentiel d'attractivité de Montréal pour y transiger des affaires, pour le tourisme et pour le développement économique de l'ensemble métropolitain.

Plusieurs autorités locales et gouvernementales à travers le monde ont compris l'importance d'offrir à leur aéroport une plateforme intermodale de qualité en les reliant de diverses façons au tissu urbain

et à la région environnante, de sorte que l'on compte plus de 200 liens aéroportuaires actuellement en opération. Au Canada, Vancouver s'est dotée du Canada Line en 2010 à l'occasion des jeux olympiques, et l'aéroport Pearson de Toronto sera relié au centre-ville dès 2015. Quant à Montréal, la croissance de l'achalandage depuis la mise en service de l'express 747 de la STM depuis 2010 fait la démonstration de la nécessité d'un tel projet.



Figure 1 : Grands aéroports européens desservis par un lien structurant.

Le Système léger sur rail de l'Ouest (SLRO)

Historique

C'est suite à ces constats qu'ADM, fortement inspirée par le projet performant et structurant du Canada Line à Vancouver, a initié en 2011 les études portant sur un Système léger sur rail.

Dans le cadre de ces études, plusieurs tracés ont été explorés en vue d'un point de chute menant au cœur du centre-ville. Doté d'une capacité de transport excédentaire sur l'infrastructure, ADM a saisi l'opportunité d'y intégrer les services de transport collectifs pour la clientèle métropolitaine. Ayant toujours eu la volonté de réaliser le projet en partenariat, c'est alors qu'ADM a approché la Société de transport de

Montréal (STM) dans la poursuite des études. Cet apport essentiel en termes d'expérience et d'expertise a permis de mieux définir le tracé, le positionnement des stations intermédiaires et leur aménagement, ainsi que d'exploiter au maximum les synergies possibles du réseau.

C'est de cette façon qu'ADM a déposé le rapport d'avant-projet préliminaire (APP) du SLRO au Plan de mobilité de l'Ouest (PMO), créé en 2012 et qui a pour objectif de définir le projet optimal de desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau et du West Island. Plus récemment, une évaluation a établi que la grande compatibilité technique et technologique entre ce projet et le projet SLR Rive-Sud permettrait la combinaison des deux projets afin de réaliser une boucle entre Brossard, en passant par le centre-ville, l'aéroport et le West Island.

Après autant d'efforts, ADM a acquis la ferme conviction que le SLR pour l'Ouest, avec la fusion éventuelle au SLR Rive-Sud, est le projet qu'il faut réaliser pour la desserte de l'aéroport et de l'ensemble de l'Ouest de l'île.



Figure 2 : Canada Line, Vancouver

Technologie

Le choix du système technologique des voies surélevées pour le SLRO, utilisant un matériel roulant léger et électrifié, repose notamment sur les critères suivants :

- Il est en régime autonome, donc totalement indépendant du trafic de marchandises.
- La capacité de transport, les vitesses et les fréquences sont élevés et ce, en provenance du centre-ville et vers celui-ci.
- Il est entièrement électrifié, avec un bilan environnemental positif, et peu bruyant.
- La technologie est disponible, connue et éprouvée.
- Le marché offre un grand choix de technologies de matériels roulants légers autoguidés.
- Les coûts d'exploitation sont faibles par rapport à l'offre de transport fournie.
- L'intégration aux structures, aux paysages et aux trames urbaines est facile, grâce à sa faible empreinte au sol.
- La combinaison de ce projet avec le SLR de la Rive-Sud offre des possibilités inouïes en termes d'économies d'échelle, de synergie, d'effets réseaux et de mobilité urbaine.

Bénéfices environnementaux

En plus d'améliorer l'éventail des services destinés aux usagers de l'aéroport Montréal-Trudeau et de contribuer à l'essor du Grand Montréal, l'intégration d'un service de transport collectif compétitif s'inscrit également aux termes des démarches de développement durable établies tant à l'échelle municipale que provinciale. Notamment, en favorisant la rencontre des objectifs identifiés en ce sens, soit :

- La technologie retenue n'émet aucun GES.
- L'atteinte pour le Québec d'une cible subséquente de réduction des émissions de GES de 20 % sous le niveau de 1990 à l'horizon 2020, tel qu'annoncé par son gouvernement en novembre 2009.
- La Ville de Montréal qui s'est fixée à réduire les émissions de GES de 30 % d'ici 2020 par rapport à 1990. Objectif confirmé à même le *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité Montréalaise 2013-2020*.
- L'engagement du Canada, conclu en 2009, à réduire de 17 % d'ici 2020 les émissions de GES par rapport aux niveaux de 2005.

Tracé

Le rôle du SLR de l'Ouest est de devenir une véritable épine dorsale du réseau du West Island.

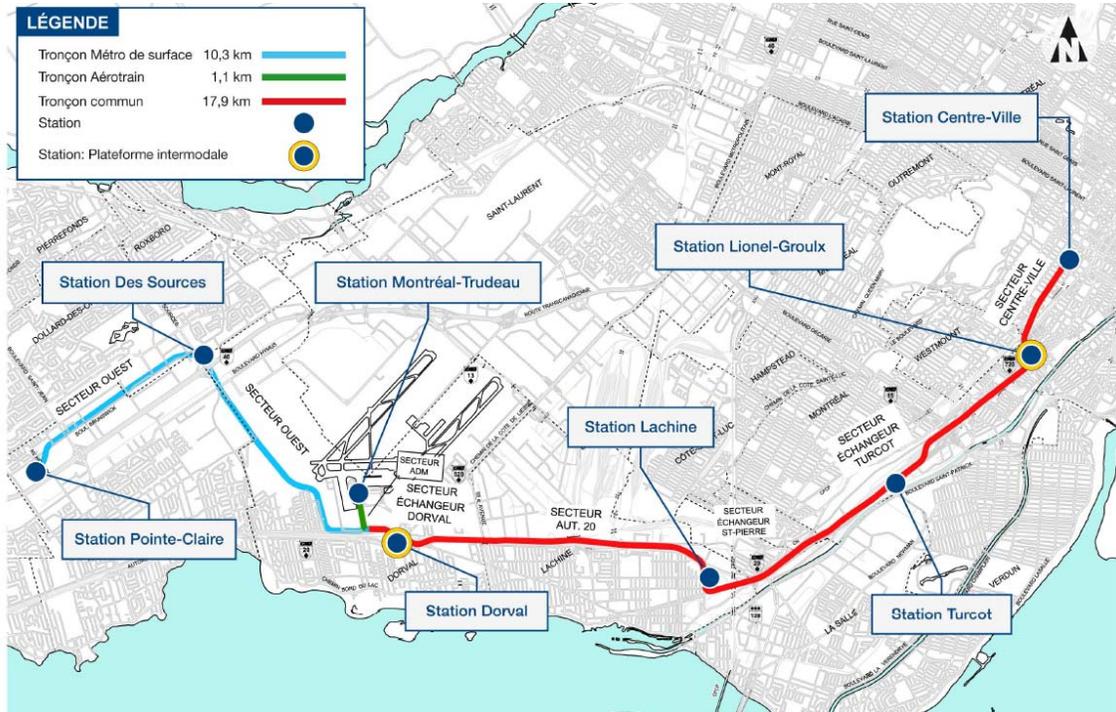


Figure 3: Tracé du Système léger sur rail de l'ouest (SLRO)

Combiné au SLR Rive-Sud en reliant le centre-ville à Brossard et en convertissant la Station Centre-Ville en station intermédiaire, ce projet pourra constituer un véritable vecteur de transport collectif fiable, rapide et convivial à l'échelle de l'agglomération.

Le positionnement du tracé et des stations du SLRO ainsi que sa fusion possible avec le SLR Rive-Sud ont donc pour objectif de développer une intermodalité maximale du réseau :

- Grâce à l'arrêt à la Station Lionel-Groulx.
- En prévoyant des rabattements d'autobus de la STM et des CIT au Terminus Fairview, à la gare intermodale Dorval et à Lachine.
- À l'aide des stationnements incitatifs au Terminus Fairview et à Lachine.
- En permettant les connections avec la navette intercity VIA et les trains de banlieue de l'AMT à la gare intermodale Dorval.
- En reliant le Terminus Fairview, l'aéroport, Dorval, Lachine, Turcot, le Centre-Ville et la Rive-Sud.



Fig

ure 4 : Tracé du projet conjoint SLRO et SLR Rive-Sud

Par ailleurs, le SLRO améliorera la desserte de plusieurs secteurs :

- Il s'agira d'un service performant pour les arrondissements Sud-Ouest, Lachine, Pierrefonds, Cité de Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, etc.
- Il y aura une augmentation marquée du territoire couvert par un mode lourd de transport collectif.
- Le parc industriel St-Laurent sera desservi de manière efficace par des rabattements d'autobus.
- Les Conseils Intermunicipaux de Transport (CIT) pourront rabattre des autobus aux stations intermodales.



Figure 5: Gare intermodale Dorval

Description des services

L'infrastructure du SLRO se décline en deux services distincts sur la même emprise : l'Aérotrain, qui desservira Montréal-Trudeau, et le Métro de surface, qui desservira la clientèle du West Island.

Le service Aérotrain est un service semi-express entre l'aéroport et la station terminale centre-ville. Il fera des arrêts aux pôles de correspondance Dorval et Lionel-Groulx, favorisant une intermodalité pour les voyageurs aéroportuaires. Les voitures, les horaires et les fréquences seront adaptés aux besoins spécifiques des voyageurs aéroportuaires. Les projections d'achalandage sont d'environ 10 000 passagers/jour, ce qui équivaut à une part modale de 19 % des passagers aéroportuaires origine/destination.

Quant au service de Métro de surface, il s'agira d'un service omnibus à partir de la station Pointe-Claire, à proximité du complexe Fairview. Plusieurs arrêts intermédiaires s'effectueront à Des Sources, à Lachine, à Turcot, à Dorval et à Lionel-Groulx. Les projections d'achalandage sont d'environ 50 000 passagers/jour.



Figure 6: Services du SLRO

Financement alternatif

Le type d'infrastructure et de technologie considérées s'apprêtent particulièrement à un mode de réalisation en Partenariat public privé (PPP) en raison de :

- La propriété de l'emprise et du système.
- L'autonomie de construction et d'exploitation.
- L'attraction pour l'industrie privée et la compétitivité élevée sur le marché.

Ainsi, le mode de réalisation PPP, à l'opposé d'un mode de financement conventionnel financé exclusivement par le Gouvernement du Québec (75 %) et les autorités municipales et régionales (25 %), permet :

- L'apport de capitaux du partenaire privé pour l'ensemble du projet, qui assumera également la plupart des risques.
- La contribution fédérale via le programme PPP Canada, qui démontre un grand intérêt pour le projet.
- Des contributions potentielles d'Hydro-Québec ou des contributions supplémentaires du Gouvernement du Québec grâce au programme d'électrification des transports collectifs.
- Des contributions d'Aéroports de Montréal, qui bénéficiera de l'accroissement de la qualité de service à sa clientèle.

De plus, les coûts d'exploitation des deux services (Aérotrain et Métro de Surface) sont significativement réduits par rapport à un mode lourd traditionnel, notamment grâce à l'automatisation et à la diminution du déficit d'exploitation en raison des rabattements d'autobus.

En plus de ces avantages, la qualité de service optimale offerte par le service Aérotrain se traduira par une augmentation de l'achalandage et des revenus et dégagera des surplus d'exploitation qui serviront à financer les déficits d'exploitation générés par le transport collectif.

Développement urbain et financement par captation de la plus-value foncière

D'une part, le SLRO s'aligne en toute cohérence avec le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) en :

- Structurant l'urbanisation en faisant appel au réseau de transport collectif : West Island, cour Turcot, Lachine, centre-ville, etc.
- Insérant des stationnements incitatifs et terminus de rabattements d'autobus.
- Exploitant le potentiel important de développement urbain à proximité des nouvelles stations.
- Mettant en valeur les terrains à vocation économique.
- Densifiant et en développant les terrains disponibles dans la logique des aires TOD («Transit oriented development»), notamment au Terminus Fairview, à la Station intermodale Dorval, à Lachine et dans la cour Turcot.
- Favorisant la densification urbaine et la mobilité active.

D'autre part, situé au cœur économique du West Island, il agira comme catalyseur à l'égard des importants développements urbains de nature industrielle, commerciale ou résidentielle prévus et ce, de manière structurante :

- Plus de 360 hectares de terrains à développer dans un rayon de 1 km des stations TOD de Fairview, gare intermodale Dorval, TOD Lachine, TOD cour Turcot et centre-ville.
- L'accélération du développement immobilier qui concernera plus de 45 000 nouveaux logements autour des stations.
- La construction d'une vaste zone commerciale autour de certaines stations, dont Des Sources, et la possibilité de construction de nouveaux commerces sur les terrains vacants.
- La liaison de tous ces secteurs avec la Rive-Sud, grâce à la combinaison du SLRO et du SLR Rive-Sud.



Figure 7: TOD développé dans la cour Turcot

Le développement TOD à Lionel-Groulx deviendra un point de correspondance intermodal majeur pour les clientèles métropolitaine et aéroportuaire (lignes orange et verte du métro). Quant à la Station centre-ville, elle sera située au cœur du centre-ville, à proximité de la gare Centrale, des bureaux et des grandes institutions. Elle sera directement branchée sur le Montréal souterrain (RÉSO) et favorisera les interconnexions avec les trains intercity de VIA Rail, ainsi qu'avec le futur SLR Champlain.

Ce développement immobilier d'importance permettra de recourir au levier de capture de l'augmentation de la valeur foncière des terrains bénéficiant de l'impulsion créée par le SLRO. Selon le rapport intitulé *La captation de la plus-value foncière comme source de financement du Transport collectif pour le Grand Montréal*, les projets de SLR dans l'axe de l'autoroute 10 (jusqu'à Brossard) et le SLR aéroportuaire sont des candidats idéaux à ce type de financement. Selon le même rapport, ce nouveau levier pourrait financer jusqu'à 35% des coûts d'infrastructure⁷.

⁷ La captation de la plus-value foncière comme source de financement du Transport collectif pour le Grand Montréal, BNC, octobre 2014

Conclusion

Montréal se démarque à l'échelle nationale et internationale, notamment à titre de capitale mondiale de l'aviation, de ville hôte de grands événements internationaux prestigieux (comme le Grand Prix F1, festivals et congrès) et de destination touristique recherchée.

Malgré cette position enviable, de plus en plus de parties prenantes reconnaissent l'urgence de réaliser un lien entre l'aéroport Montréal-Trudeau, le West Island et le centre-ville afin de maintenir le dynamisme de notre métropole. De fait, le Système léger sur rail :

- Est identifié comme option qui « répond le mieux aux besoins des clientèles métropolitaine et aéroportuaire » à l'issue du processus d'évaluation du *Plan de Mobilité de l'Ouest* (PMO).
- Est mentionné comme projet « illustrant l'importance stratégique des infrastructures de transport collectif dans le rapport *La captation de la plus-value foncière comme source de financement du Transport collectif pour le Grand Montréal* de la Banque Nationale.
- S'aligne avec les propositions du rapport Ménard intitulé : *Créer un nouvel élan à Montréal* de BMO/BCG;

En améliorant l'accessibilité en transport collectif au cœur du West Island et la desserte de Montréal-Trudeau par un service efficient, le Système léger sur rail de l'Ouest est un projet qui s'aligne parfaitement sur les objectifs du *PMAD* et du *Schéma d'aménagement*. La possibilité de combiner ce projet avec le SLR Rive-Sud offre d'ailleurs des potentiels de desserte et de développement urbains tout à fait considérables.

Du point de vue d'ADM, la desserte en transport collectif de Montréal-Trudeau et du West Island passe par un projet collectif structurant qui favorise l'emploi d'une technologie électrique et écologique, ainsi que le développement économique par la desserte de pôles à fort potentiel de densification des activités urbaines. Il est donc impératif qu'à l'issue des consultations sur le *Schéma d'aménagement*, la prochaine mouture du *Plan de transport* définisse ce projet comme priorité absolue.