



**James C. Cherry, FCA**  
Président-directeur général

Le 15 août 2007

Service du greffe  
Division du soutien aux comités et commissions du conseil  
Ville de Montréal  
275, rue Notre-Dame Est  
Bureau R-134  
Montréal, Québec H2Y 1C6

Madame, Monsieur,

Suite à la publication du Plan de transport de Montréal, Aéroports de Montréal est heureuse de déposer un mémoire dans le cadre de la consultation publique prévue à cet égard. Intitulé *Nécessité et urgence d'une liaison ferroviaire rapide entre l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal*, notre mémoire démontre l'importance d'une desserte ferroviaire rapide et efficace pour les passagers de l'aéroport Montréal-Trudeau, qui approchent maintenant les 12 millions par année, ainsi que pour les quelque 25 000 personnes qui travaillent quotidiennement sur le site aéroportuaire.

ADM se réjouit de l'importance et de la priorité accordées au projet de navette ferroviaire dans le Plan de transport de Montréal et, de façon plus générale, de l'engagement de la Ville de Montréal envers le développement durable en matière de transport. Nous comptons donc sur l'appui continu de la Ville de Montréal pour faire en sorte que ce projet essentiel et rassembleur, qui s'est déjà acquis de nombreux partisans, puisse se réaliser dans les meilleurs délais possibles.



# Nécessité et urgence d'une liaison ferroviaire rapide entre l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal

## Mémoire présenté à

la Commission permanente du Conseil d'agglomération  
sur l'environnement, le transport et les infrastructures

et à

la Commission permanente du Conseil municipal  
sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain  
et le transport collectif dans le cadre de la consultation publique  
sur le *Plan de transport de Montréal*

intitulé *Réinventer Montréal* et rendu public  
au printemps dernier.

## 1. Introduction

---

Aéroports de Montréal («ADM») réclame depuis nombre d'années une desserte ferroviaire rapide et efficace pour les passagers de l'aéroport Montréal-Trudeau, qui approchent maintenant les 12 millions par année, ainsi que pour les quelque 25 000 personnes qui travaillent quotidiennement sur le site aéroportuaire. La collectivité montréalaise a d'ailleurs reconnu formellement l'importance du projet lors du Sommet économique de Montréal de 2002.

Comme le *Plan de transport de Montréal* le mentionne, l'offre en transport en commun vers l'aéroport est actuellement très limitée et tributaire de la congestion routière dans l'environnement immédiat de l'aéroport et surtout le long des axes autoroutiers. Or, l'aéroport étant un lieu de transit et d'activité économique majeur, il est essentiel que les usagers puissent y accéder rapidement et efficacement. C'est une question de compétitivité, tant pour l'aéroport que pour la ville. Par exemple, la disponibilité d'un lien ferroviaire rapide entre l'aéroport et le centre-ville est un facteur qui influe sur le choix d'une ville pour la tenue de grands congrès internationaux ou pour l'établissement d'une place d'affaires par une société internationale.

**Aujourd'hui, il est urgent d'aller de l'avant avec l'implantation d'une navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville, comme on en trouve déjà dans la plupart des grandes villes du monde. Après avoir investi plus de 1 milliard de dollars depuis 2000 dans l'agrandissement et la modernisation de l'aérogare, nous constatons en effet que la problématique de l'accessibilité de l'aéroport demeure entière et va même en s'aggravant d'année en année.**

D'une part, le trafic passagers connaît depuis quelques années une croissance rapide, particulièrement dans le secteur international. Or, la déficience des accès terrestres est devenue l'un des principaux motifs de plainte des passagers de l'aéroport. De plus, la population de travailleurs sur le site va également en augmentant et le manque d'accessibilité rend le recrutement de plus en plus problématique.

D'autre part, les interventions proposées ou envisagées par le ministère des Transports du Québec («MTQ») sur le réseau routier dans l'Ouest-de-l'île n'apporteront qu'une réponse partielle. La refonte de l'échangeur Dorval, une structure vétuste, s'avère tout à fait nécessaire et urgente mais ne résoudra pas la congestion autoroutière dans le corridor reliant Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal. Le projet de l'échangeur Turcot, malgré tous ses mérites, sera une source additionnelle de congestion pendant la période des travaux qui s'étendront jusqu'en 2020.

**ADM se réjouit donc de l'importance et de la priorité accordées au projet de navette ferroviaire dans le *Plan de transport de Montréal* et, de façon plus générale, de l'engagement de la Ville de Montréal envers le développement durable en matière de transport.**

## 2. Montréal-Trudeau en bref

---

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (autrefois Aéroport international de Montréal-Dorval) est le principal aéroport canadien, à l'est des Grands Lacs, desservant le Québec, les Maritimes ainsi que l'est de l'Ontario et le nord de la Nouvelle-Angleterre.

Une quarantaine de compagnies aériennes y transportent près de 12 millions de passagers. L'aéroport Montréal-Trudeau est relié par vol direct à plus de 120 destinations régulières et saisonnières, au Canada, aux États-Unis et à l'international. En raison de sa situation géographique, Montréal est notamment une plaque tournante active pour le trafic avec l'Europe. De plus, environ 150 000 tonnes de fret y sont traitées annuellement.

Le site de Montréal-Trudeau est aussi un important pôle d'activité économique. Selon une récente étude d'impacts économiques, les quelque 300 entreprises actives sur le site génèrent, en 2005, un total de 46 700 emplois, dont 25 000 emplois directs, et une valeur ajoutée de 3,4 milliards de dollars. La fabrication et la réparation d'aéronefs représente le plus important secteur d'activité en termes de valeur ajoutée, tandis que le transport aérien vient au premier rang pour le nombre d'emplois. Des entreprises de classe mondiale telles que Bombardier, Exeltech, Services techniques Air Canada et Air Transat sont présentes.

Les installations aéroportuaires font l'objet d'importants investissements qui génèrent des emplois et des impacts économiques additionnels. De fait, c'est plus de 1 milliard de dollars qu'ADM a investis entre 2000 et 2006 pour faire de Montréal-Trudeau un aéroport de classe résolument internationale et une porte d'entrée dont les Montréalais peuvent être fiers. Plus de 700 M\$ de travaux additionnels sont prévus en 2007 et au cours des prochaines années, sans compter les investissements de nos partenaires et locataires industriels. Un hôtel Marriott de 300 chambres de catégorie supérieure est notamment en voie de réalisation près de l'aérogare.

**Avec toutes ces activités et ce trafic, il n'est pas étonnant que Montréal-Trudeau soit l'un des lieux les plus fréquentés et l'un des principaux générateurs de déplacements véhiculaires sur l'île de Montréal. Certes, une infrastructure aussi stratégique « mérite » une meilleure desserte en transport collectif. À vrai dire, la situation actuelle est inacceptable.**

### 3. La problématique de l'accessibilité

---

Un aéroport est un nœud intermodal entre deux types de transport : l'aérien et le terrestre. Les accès terrestres constituent de fait le prolongement des pistes d'atterrissage et de l'aérogare. Ainsi, l'expérience du passager s'étend à partir de son lieu de résidence jusqu'à l'avion et vice-versa.

L'accessibilité de l'aéroport est donc une préoccupation majeure pour ADM. D'abord et avant tout, parce que le temps d'accès est un facteur de compétitivité, et ce à deux niveaux : 1) Montréal-Trudeau vs aéroports concurrents, dont Ottawa, Burlington et maintenant Plattsburgh et 2) avion vs autres modes de transport. Des accès déficients et congestionnés sont non seulement un obstacle à la croissance de l'aéroport et au développement économique de Montréal mais ils sont aussi une source de frustration et d'insatisfaction pour les usagers de l'aéroport.

**Or, l'aéroport est actuellement accessible uniquement par le réseau routier et principalement par les autoroutes 20 et 520, qui sont généralement congestionnées aux heures de pointe et par mauvais temps.** La quasi totalité de nos usagers utilisent ainsi l'auto ou le taxi. La part de marché du transport en commun (principalement l'autobus) est de moins de 3 % chez les passagers, comparativement à plus de 50 % dans certains aéroports d'Asie et d'Europe qui bénéficient de services ferroviaires élaborés. Les travailleurs de Montréal-Trudeau utilisent l'autobus ou le train de banlieue dans une proportion légèrement plus élevée mais le service n'est pas très pratique. Par exemple, en ce qui concerne l'autobus, les usagers doivent emprunter deux lignes avant d'accéder à une station de métro; aucun service n'est disponible la nuit; la station de train de banlieue est très éloignée de l'aéroport et il faut traverser un enchevêtrement d'autoroutes pour s'y rendre.

Même avec la reconfiguration de l'échangeur Dorval, dont les travaux doivent débiter en 2008, la congestion du réseau routier ira en s'accroissant avec la croissance du trafic passagers (16 millions de passagers prévus en 2016) et celle des activités de fret et industrielles sur le site. Les prévisions du MTQ font état d'une croissance de 25 % des mouvements véhiculaires d'ici 2016 sur le réseau montréalais.

Par ailleurs, cette prédominance de l'automobile comme mode d'accès à l'aéroport implique qu'ADM doive constamment accroître le nombre de places de stationnement. De fait, l'aéroport dispose déjà de 11 000 places, ce qui est déjà fort élevé en regard de son trafic. Si rien n'est fait pour améliorer la desserte en transport collectif au moyen d'une navette ferroviaire, la construction de nouveaux parcs deviendra de plus en plus difficile.

## 4. Nécessité d'un lien ferroviaire direct entre l'aéroport et le centre-ville

---

Compte tenu de ce qui précède et comme le *Plan de transport de Montréal* l'atteste, il est impérieux de doter Montréal-Trudeau d'une desserte ferroviaire efficace, et plus particulièrement d'une liaison ferroviaire rapide et directe avec le centre-ville. En effet, une part importante de la clientèle aéroportuaire a pour point d'origine-destination le centre-ville ou doit transiter par le centre-ville pour parvenir à l'aéroport. De plus, les gens d'affaires, les touristes et les congressistes sont très susceptibles d'utiliser un tel service au lieu du taxi.

Il s'agit là d'une tendance mondiale. Selon l'International Air Rail Organisation, on dénombre dans le monde plus de 70 navettes aéroportuaires ferroviaires actuellement en service et plus de 230 projets à diverses étapes de réalisation. Au Canada, par exemple, le Canada Line de Vancouver, un projet réalisé en partenariat privé-public, doit être mis en service à temps pour la tenue des Jeux olympiques de 2010.

Les principaux objectifs d'une navette ferroviaire sont de :

- garantir un service d'accès fiable, surtout aux heures de pointe ou lors de conditions météo difficiles;
- offrir une alternative réelle au mode d'accès routier et contribuer à réduire les gaz à effet de serre et la pression sur le réseau routier;
- accroître le pouvoir d'attraction et la compétitivité de l'aéroport dans le marché du nord-est de l'Amérique du Nord;
- faciliter le parcours des passagers en permettant des correspondances rail-air.

De plus, pour qu'un tel service de navette soit efficace, selon nous, certains paramètres d'exploitation sont jugés essentiels, à savoir :

- une liaison directe sans arrêt intermédiaire;
- un temps de trajet de 20 minutes;
- et des départs toutes les 20 minutes dans les deux directions.

Notons aussi que les études d'achalandage ont fait ressortir que la caractéristique la plus recherchée par les utilisateurs potentiels est un embarquement dans une gare protégée des intempéries<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Étude Guilbeault, mars 2006

## 5. Historique du projet

---

ADM étudie depuis plusieurs années des moyens d'améliorer l'accessibilité de Montréal-Trudeau, tant routiers que ferroviaires.

Au fil des ans, différentes études ont été réalisées sur différents tracés ferroviaires et avec différents partenaires.

**Le corridor passant au sud de l'aéroport (corridor CN-CP) est celui qui a été le plus étudié à ce jour. Plus particulièrement, le tracé du CN qui se termine à la Gare centrale est celui que favorise ADM en raison des avantages intrinsèques de la Gare centrale (carrefour intermodal, proximité du centre des affaires, gare protégée des intempéries, quais adaptés, etc.).**

Ce projet était d'ailleurs suffisamment avancé en 2003 pour qu'ADM et ses partenaires s'entendent avec le ministère des Transports du Québec («MTQ») pour insérer une partie du tracé ferroviaire dans la géométrie du futur échangeur Dorval, alors en cours de conception.

À l'automne 2005, le projet a fait l'objet de discussions dans le cadre des audiences publiques sur le projet de refonte de l'échangeur Dorval. Plusieurs participants ont fait valoir la pertinence d'une navette entre l'aéroport et le centre-ville.

Fin 2005, suite à l'analyse des résultats des études et compte tenu des commentaires exprimés par les citoyens, ADM et l'Agence métropolitaine de transport («AMT») se sont concertées afin de concevoir un réseau ferroviaire commun permettant à la fois d'instaurer une navette aéroportuaire express et de rehausser le niveau de service des trains de banlieue entre l'Ouest-de-l'île et le centre-ville. Le réseau envisagé comprend des voies dédiées pour les trains de passagers, une nouvelle gare unifiée à Dorval ainsi qu'une antenne pour raccorder l'aérogare Montréal-Trudeau au corridor CN-CP.

En 2006, un consensus se crée autour du projet conjoint d'amélioration des services ferroviaires passagers entre l'Ouest-de-l'Île et le centre-ville.

Un Comité directeur regroupant les principaux partenaires – ADM, AMT, Transports Canada, Transport Québec, Ville de Montréal et Communauté métropolitaine de Montréal – est ainsi mis sur pied avec le rôle de définir les grandes orientations du projet et d'approuver les budgets, les échéanciers, les mandats d'études et les rapports qui en découlent. (Voir « Les prochaines étapes » au point 6)

De son côté, ADM a entrepris récemment la construction de l'enveloppe de la future gare ferroviaire de Montréal-Trudeau, sous l'hôtel en construction, qui sera ainsi reliée directement à l'aérogare.

## 6. Les prochaines étapes

---

Suite à la réalisation d'un bilan des différentes études effectuées au cours des dernières années par les partenaires (ferroviaires ou autres), trois mandats seront bientôt octroyés, à savoir :

- réalisation, d'ici février 2008, d'une étude de préfaisabilité des tracés ferroviaires répondant aux objectifs du projet; cet exercice aura pour but d'identifier le tracé ferroviaire optimal et ses caractéristiques d'exploitation préliminaires;
- embauche d'un conseiller stratégique et financier;
- réalisation d'une étude de perception des besoins et des solutions (pré-consultation publique).

Les étapes suivantes seront de préciser les paramètres opérationnels qui permettront d'identifier la solution ferroviaire optimale, puis de réaliser une analyse avantages/coûts et financière finale de cette solution. Pour y arriver, diverses études techniques et environnementales devront être complétées. Ces informations permettront de finaliser l'étude d'impact environnemental et le dossier d'affaires initial qui pourrait justifier la mise en place d'un Partenariat Public-Privé (PPP), tel celui pour le Canada Line de Vancouver.

**Il est ensuite prévu de procéder à l'implantation de la solution optimale identifiée, sous réserve, bien entendu, de la confirmation des contributions des différents paliers de gouvernements et de l'identification d'un partenaire privé. La date cible pour une mise en service de la navette demeure fin 2012.**



## 7. Conclusion

---

Le projet de lien ferroviaire actuellement étudié par ADM et ses partenaires permettra à la région métropolitaine de Montréal de relever une part des défis qui se posent à elle en matière de gestion des déplacements.

Ce projet est rassembleur car tous les paliers de gouvernement en retireront des avantages et un grand nombre de personnes en bénéficieront, non seulement les usagers de l'aéroport Montréal-Trudeau (passagers, travailleurs, camionneurs, etc.) mais également les résidents de l'Ouest-de-l'île et la collectivité montréalaise en général.

Il est important de souligner en terminant que ce projet s'inscrit résolument dans le concept de développement durable. Les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux du projet sont nombreux et importants, dont :

- Meilleure accessibilité de l'aéroport, en toutes saisons, à toutes heures du jour;
- Niveau de service amélioré et meilleure intégration des divers modes de transport collectif, au bénéfice de tous les usagers;
- Sécurité accrue des passagers grâce aux voies dédiées aux trains passagers;
- Réduction du nombre de véhicules sur le réseau routier et, par conséquent, réduction de la pollution atmosphérique, des émissions de gaz à effet de serre et du smog et amélioration de la qualité de vie;
- Meilleur attrait de Montréal comme destination touristique et lieu de congrès et de réunions d'affaires;
- Amélioration de la productivité et contribution au développement économique de toute la région.

**Nous comptons donc sur l'appui continu de la Ville de Montréal pour faire en sorte que ce projet essentiel, urgent et rassembleur, qui s'est déjà acquis de nombreux partisans, puisse se réaliser dans les meilleurs délais possibles.**