

219

DB13

Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau

Montréal

6211-06-100



Implantation de liaisons ferroviaires à l'aéroport Montréal-Trudeau



Introduction

- Le projet de l'échangeur Dorval et le projet de desserte ferroviaire sont complémentaires pour assurer un accès efficace à l'aéroport.
 - Les deux projets ont été retenus comme essentiels et prioritaires lors du Sommet de Montréal de juin 2002.
 - ADM est partenaire dans les deux, participe au financement des deux et est fermement engagée à les réaliser tous les deux.
 - Les trois paliers de gouvernement appuient les deux projets.

Introduction (suite)

- Le projet d'implantation de liaisons ferroviaires, urbaine et interurbaine, est un projet en soi:
 - Promoteurs différents;
 - Processus d'évaluation environnementale séparés.
- Toutefois, pour des raisons à la fois économiques et environnementales, une partie de l'emprise ferroviaire sera aménagée dans le cadre du projet de l'échangeur Dorval.

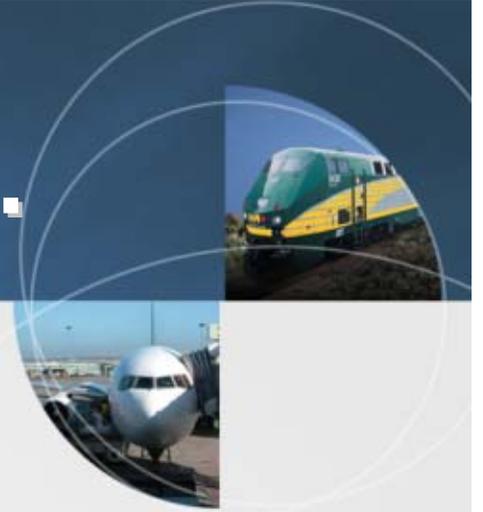


Aéroports de Montréal

- Organisme sans but lucratif dont la mission est de gérer et développer les aéroports internationaux de Montréal.
- Financièrement autonome, ne reçoit aucune subvention gouvernementale.
- Paie un loyer à Transports Canada et des taxes municipales.
- Finance ses investissements à même ses fonds autogérés et sa dette.



Montréal-Trudeau c'est ...



- 10,3 millions de passagers embarqués / débarqués.
- 125 000 tonnes de cargo transportées.
- Des entreprises de classe mondiale (Bombardier, Exeltech, Services techniques Air Canada et Air Transat).
- 23 000 emplois directs sur le site.
- Une valeur ajoutée de 3,2 milliards \$/an.
- Des investissements de plus de 1 milliard \$ dans les infrastructures aéroportuaires depuis 1992.

Les accès terrestres

- L'accessibilité de l'aéroport est une préoccupation majeure pour ADM.
- Un aéroport est une interface entre deux modes de transport: les pistes d'atterrissage, l'aérogare et les accès terrestres forment un tout.
- Le temps d'accès est un facteur de compétitivité
 - Montréal-Trudeau vs aéroports concurrents (Ottawa, Burlington et bientôt Plattsburgh);
 - Avion vs autres modes de transport.
- Des accès déficients et congestionnés sont un obstacle à la croissance, tant pour le trafic passagers que pour le trafic cargo.

La nécessité de liaisons ferroviaires



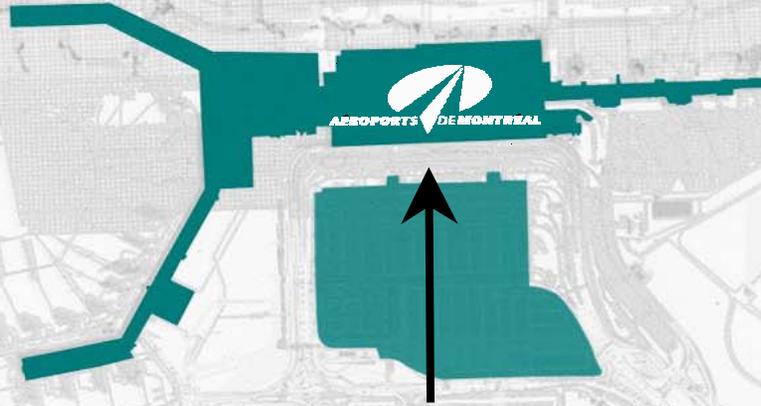
- Garantir un service d'accès fiable, surtout aux heures de pointe ou lors de conditions météo difficiles.
- Offrir une alternative au mode d'accès routier et contribuer à réduire la pression sur le réseau routier.
- Accroître le pouvoir d'attraction et la compétitivité de l'aéroport.
- Faciliter le parcours des passagers en permettant des correspondances rail-air.

L'intermodalité train-avion, une tendance mondiale



- Selon l'International Air Rail Organisation, on dénombre dans le monde :
- plus de 70 navettes aéroportuaires ferroviaires actuellement en service;
 - plus de 230 projets à diverses étapes de réalisation.
- Au Canada :
- Toronto : projet en cours;
 - Vancouver : projet en cours.

Problématique - train



Environ 1 km
accès difficile pour
les passagers



Solution proposée en deux volets



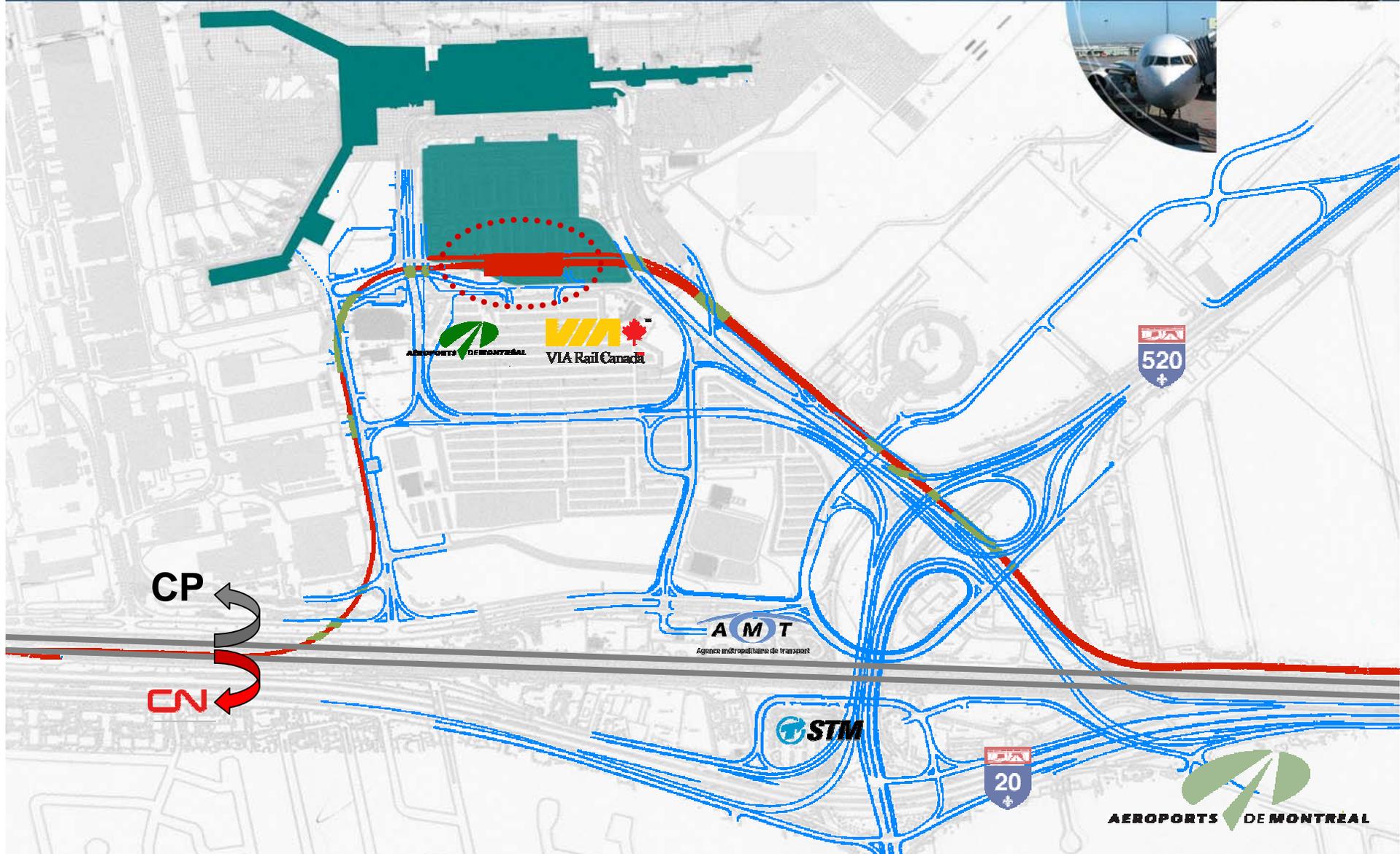
→ Liaison interurbaine :

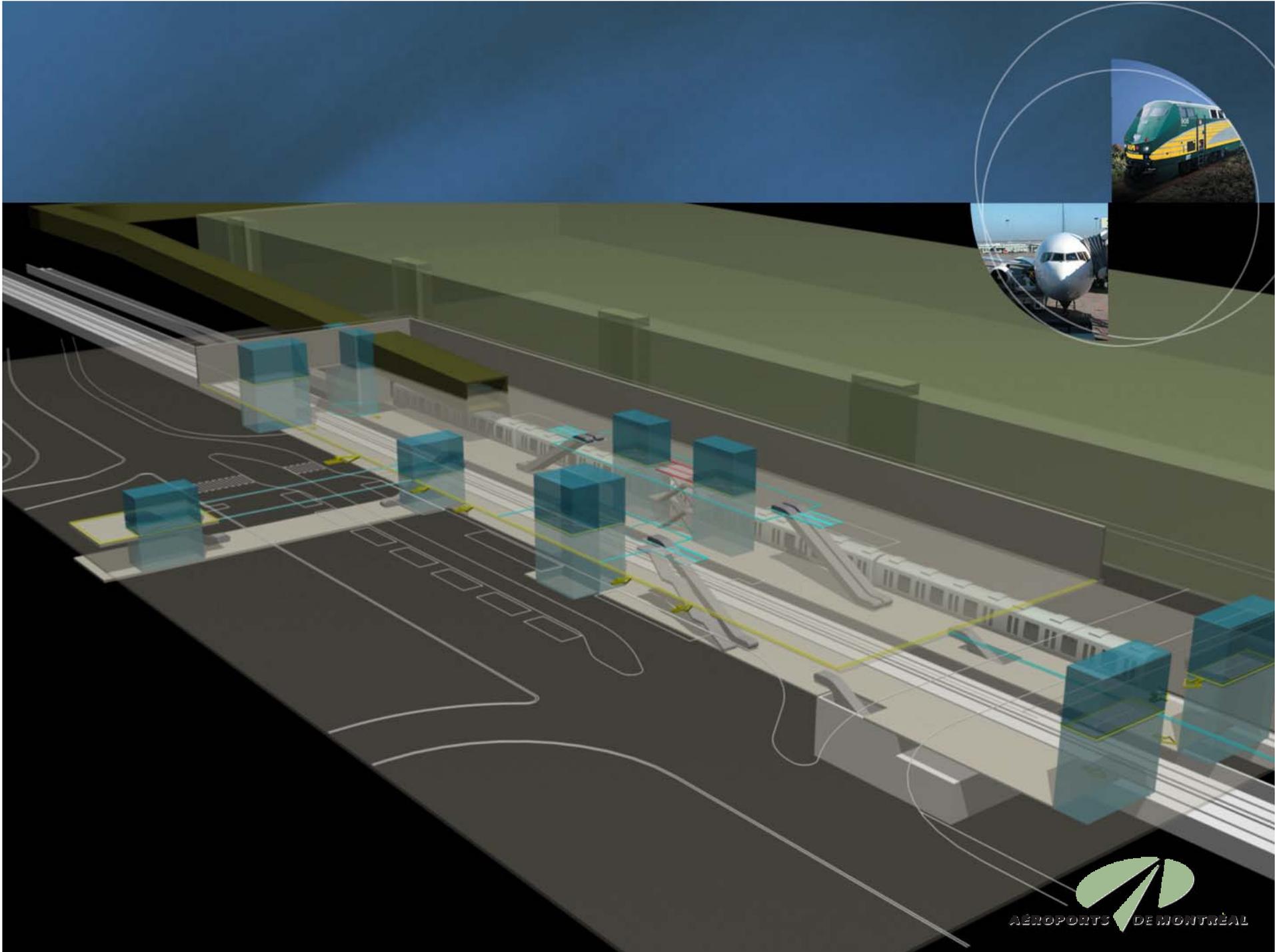
- Amélioration de l'accessibilité à l'aéroport pour les passagers en provenance d'Ottawa, de Québec et de Kingston.

→ Liaison urbaine :

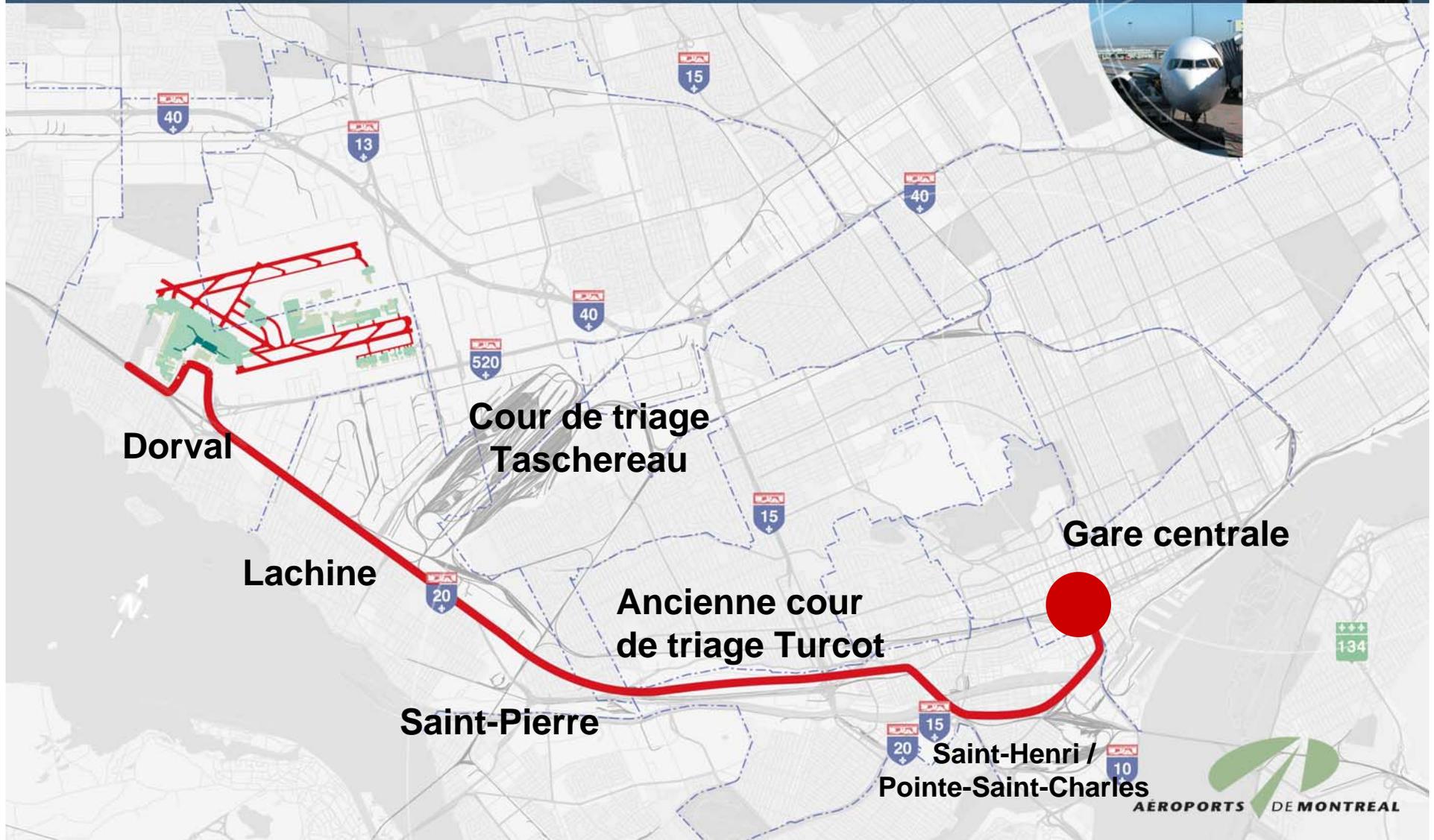
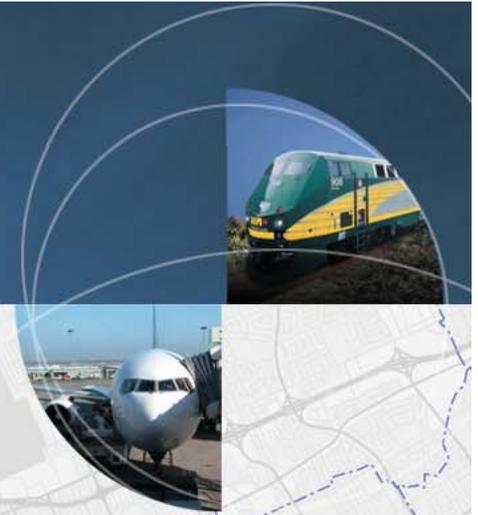
- Mise en place d'une « navette ferroviaire express » reliant le centre-ville et l'aéroport.
- 44% de notre clientèle (passagers et accompagnateurs) a comme point d'origine le centre-ville, l'est de Montréal ou la Rive-Sud.

Liaison interurbaine



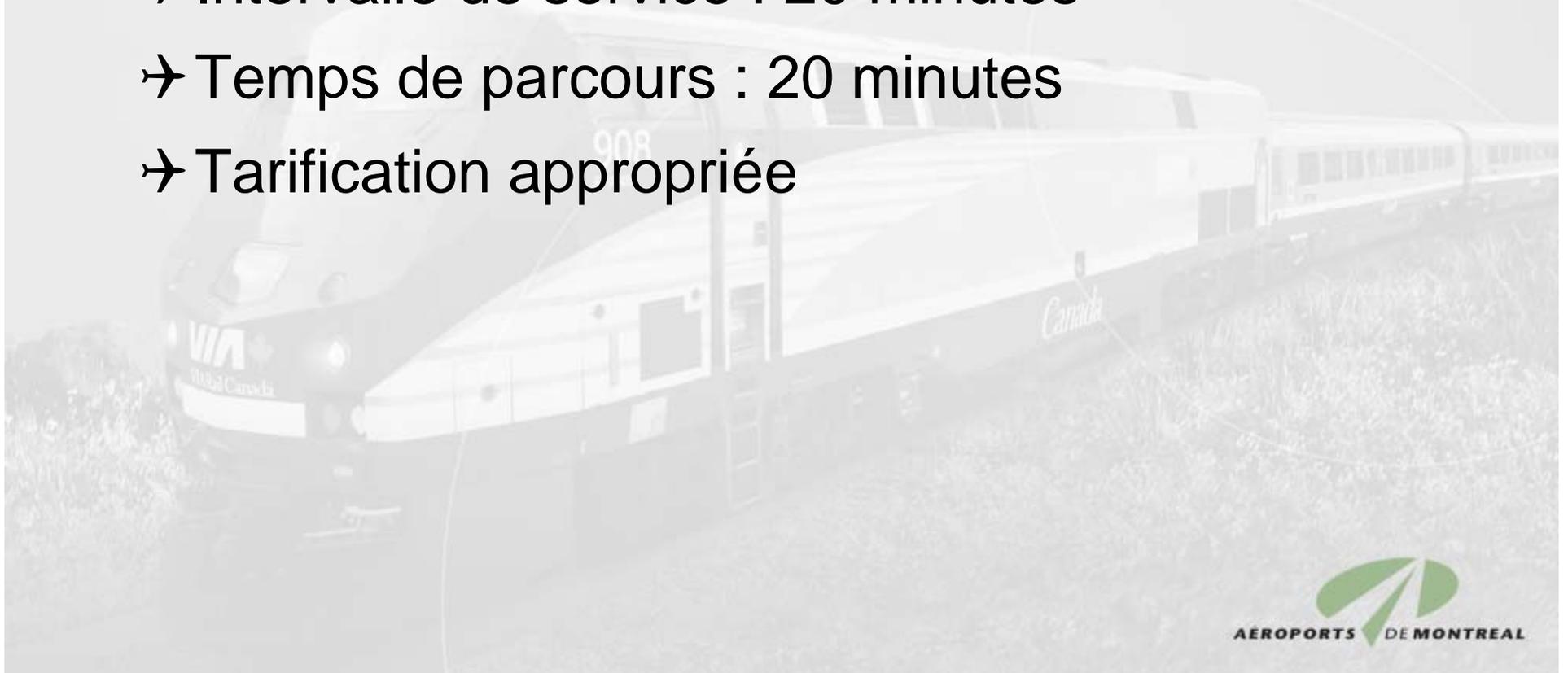


Liaison urbaine

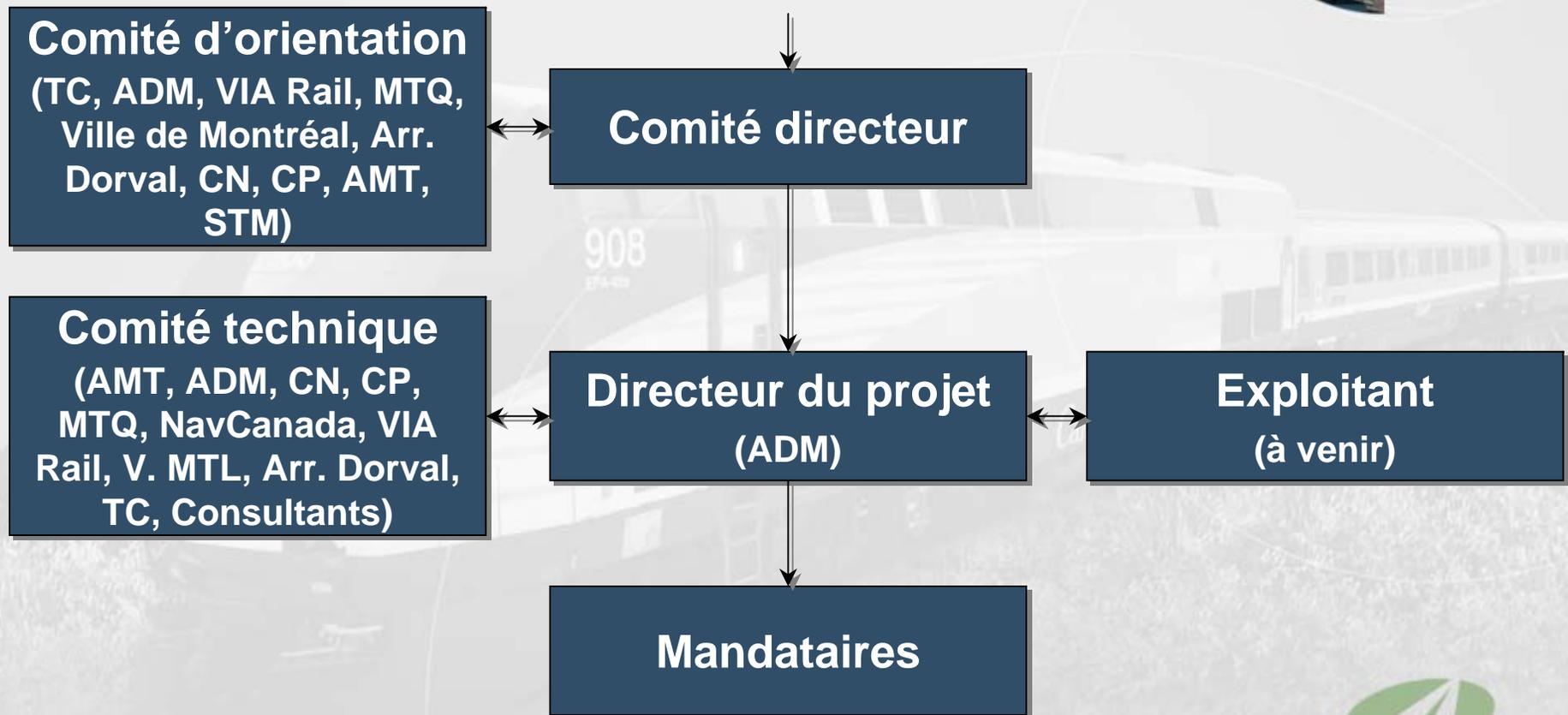


Paramètres d'exploitation

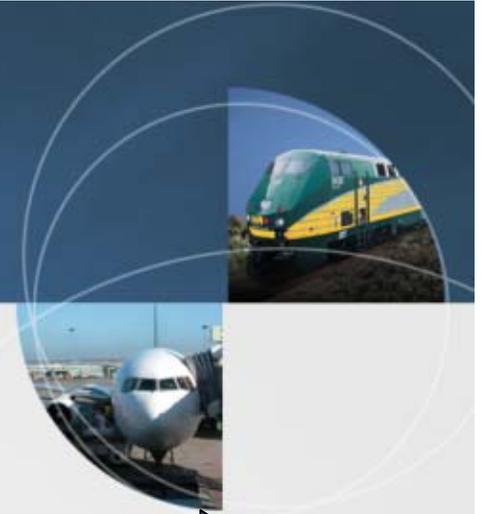
- Heures d'exploitation : 4h30 à 1h30
- Intervalle de service : 20 minutes
- Temps de parcours : 20 minutes
- Tarification appropriée



Organigramme du projet



Avancement du projet



2004

- Entente entre le gouvernement du Canada, VIA Rail et ADM pour le financement des études

2005

- Quatre études sont terminées et 2 autres sont en cours
- Dépôt de l'avis de projet

2006

- Dépôt des études financières (analyse financière, avantages/coûts)

Résultats ...

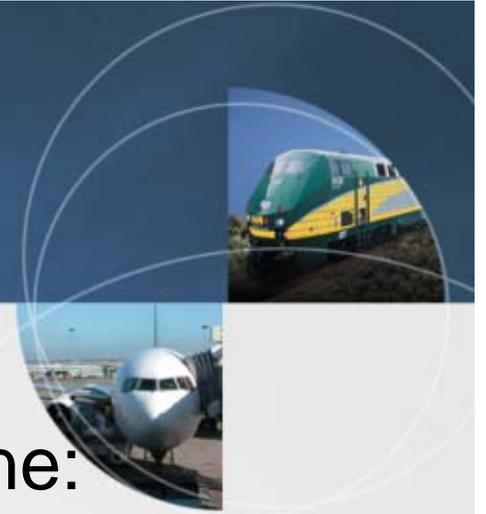
→ Étude d'achalandage – liaison interurbaine:

- L'achalandage total est estimé, sur la base des données de 2003, à 127 000 passagers par année, dans les deux directions.
- Cet achalandage provient essentiellement:
 - du corridor Ottawa-Montréal (77%);
 - du corridor Kingston-Montréal (9,5%);
 - du corridor Québec-Montréal (3,5%);
 - d'un transfert modal (10%) vers cette liaison.

Résultats ...

→ Étude d'achalandage – liaison urbaine:

- Part de marché à 17% des passagers Origine-Destination à maturité;
- Transfert modal important du mode taxi;
- Achalandage après 5 ans d'opération
 - 2,1 millions d'utilisateurs.



Résultats ...

→ Étude d'insertion du lien ferroviaire à la future géométrie de l'échangeur Dorval:

- Il est techniquement faisable de construire une emprise ferroviaire à droite des infrastructures routières.
- La réalisation simultanée des travaux du projet ferroviaire par rapport aux travaux routiers engendre une économie de 8 millions \$.

Résultats ...

→ Étude de faisabilité pour l'implantation d'une navette ferroviaire sur le corridor CN/CP:

- Faisabilité de relier Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal en 20 minutes avec un matériel roulant à propulsion diesel.
- Nécessité d'ajouter de nouvelles voies pour permettre la circulation de la navette.

Les prochaines étapes

