



**Chambre de commerce
du Montréal métropolitain**

Board of Trade of Metropolitan Montreal

Le réaménagement de l'échangeur Dorval : une priorité pour le développement économique de la métropole et du Québec

Mémoire présenté au

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Dans le cadre de la consultation sur
le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près
de l'Aéroport Montréal-Trudeau

par

La Chambre du commerce du Montréal métropolitain

Octobre 2005

© Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2005

Principales recommandations de la Chambre :

- Que le réaménagement du rond-point Dorval soit effectué dans les meilleurs délais afin que la mobilité des usagers de l'aéroport soit facilitée le plus rapidement possible;
- Que l'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport comprenne, dans un avenir rapproché, l'aménagement d'une navette ferroviaire qui relie le centre-ville de Montréal à l'Aéroport Montréal-Trudeau;
- Plus précisément, que cette navette ferroviaire relie la Gare Centrale à une gare intermodale située dans l'enceinte de l'aérogare;
- Que cette navette ferroviaire ait une fréquence élevée et qu'elle soit rapide, fiable et intégrée aux infrastructures ferroviaires existantes.

Présentation de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain compte quelque 7 000 membres. Sa mission est de représenter les intérêts de la communauté des affaires de l'agglomération urbaine de Montréal et d'offrir une gamme intégrée de services spécialisés aux individus, aux commerçants et aux entreprises de toutes tailles de façon à les appuyer dans la réalisation de leur plein potentiel en matière d'innovation, de productivité et de compétitivité. La Chambre est le plus important organisme privé au Québec voué au développement économique.

Introduction

Dans le contexte actuel de forte concurrence entre les métropoles d'Amérique du Nord, Montréal doit disposer d'infrastructures urbaines propres à une ville d'envergure internationale. Ces infrastructures urbaines doivent permettre un développement soutenu, durable et accéléré.

À cette fin, Montréal doit développer et améliorer son système de transport en commun, ses réseaux routiers et ferroviaires, de même que ses installations portuaires et aéroportuaires. L'accès à ces diverses infrastructures de transport doit par ailleurs être efficace afin d'assurer la meilleure mobilité possible des gens et des marchandises et, par conséquent, une productivité accrue.

Par ailleurs, puisque l'aéroport est une véritable porte d'entrée sur la métropole, le trajet entre ce dernier et le centre-ville a un impact sur la première impression qu'en ont les visiteurs. Or, à Montréal, aux heures de pointe, les problèmes de congestion font de ce trajet une expérience peu agréable.

La Chambre se réjouit donc qu'avec les consultations actuelles, une étape de plus soit franchie vers la réalisation du projet de réaménagement de l'échangeur Dorval. Elle a toutefois choisi d'exprimer des commentaires portant principalement sur la question de l'aménagement de la future navette ferroviaire au sein de la section intégrée à la réfection de l'échangeur Dorval, laquelle fait partie intégrante du projet à l'étude actuellement et qui, selon l'organisation, devrait le plus rapidement possible relier le centre-ville de Montréal à l'aéroport.

De nécessaires améliorations

Des principales métropoles du monde, Montréal est l'une de celles où l'aéroport international est situé le plus près du centre-ville. L'Aéroport Montréal-Trudeau pourrait donc devenir, avec des voies de communication adéquates, une référence en matière de liaisons entre les centres-villes et les infrastructures aéroportuaires. Toutefois, force est de constater la vétusté des infrastructures de transport qui desservent l'aéroport et, en particulier, la désuétude et la non-fonctionnalité de l'échangeur Dorval.

Les usagers de l'aéroport, qu'ils soient touristes, gens d'affaires ou usagers locaux, ne peuvent bénéficier de la proximité de l'aéroport en raison des congestions routières trop fréquentes sur l'autoroute 20, aux abords de l'aéroport Montréal-Trudeau. Les lacunes dans la fluidité des transports compromettent ainsi l'avantage concurrentiel de la proximité de l'aéroport et, pour cette raison, la Chambre constate depuis de nombreuses années le besoin d'offrir aux usagers de l'aéroport des voies de communication plus efficaces.

À cet égard, la Chambre salue le fait que le ministère des Transports du Québec identifie, parmi ses objectifs, celui de « donner priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport

existants, ce qui suppose une adaptation aux exigences actuelles de sécurité et de fluidité »¹. La Chambre constate également que le ministère a eu le souci d'envisager la séparation de la circulation locale de celle de transit, ce qui devrait faciliter grandement la mobilité des personnes et le transport des marchandises. Et elle salue enfin le fait que le projet soit intégré, et ce, tant au plan du transport routier que de l'accès en transport en commun ou via une navette ferroviaire. Enfin, il est à noter que de tels projets sont en cours aux aéroports de Toronto et de Vancouver.

Rapide, efficace et sûre : une navette ferroviaire

Par les travaux d'agrandissement présentement en cours, Montréal se dote certes d'une infrastructure aéroportuaire de plus en plus efficace pour accueillir les voyageurs et les gens d'affaires. Ce sont, au cours des cinq dernières années, pas moins de 700 millions \$ qui ont été investis pour faire de cet aéroport un véritable équipement d'ordre international. Pour la Chambre, dans la mesure où plus de 25 000 passagers, en moyenne, y transitent quotidiennement – pour un total annuel de plus de 10 millions – il ne fait aucun doute que le réaménagement du rond-point Dorval est absolument nécessaire.

Par ailleurs, l'accès aisé, rapide et fiable par une navette ferroviaire – comme il en existe dans la majorité des grandes métropoles du monde – permettrait de relier le centre-ville à l'aéroport en moins de 30 minutes, et ce, peu importe les conditions climatiques et l'état de la circulation sur les voies d'accès. Le train contribuerait en outre à désengorger le réseau routier aux abords de l'aéroport et constituerait, grâce à la liaison rapide, un attrait certain pour la clientèle d'affaires. De plus, la mise en place d'une telle navette serait relativement aisée puisqu'un corridor ferroviaire est déjà en place sur la presque totalité du trajet entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport. Il apparaît en outre manifeste que l'accès au centre-ville devrait être localisé à la Gare Centrale où sont situés les points de correspondance avec les autres liens ferroviaires, ainsi que les nombreuses liaisons régionales de transport en commun.

Selon ADM, la part de marché des usagers de l'aéroport qui utiliseraient la navette est de l'ordre de 17 %, soit 1,9 million de personnes annuellement². Ainsi, l'instauration d'une telle navette de transport en commun permettrait de réduire le nombre de véhicules automobiles qui se rendent à l'aéroport et qui circulent aux abords de l'aéroport. De plus, l'instauration d'une navette faciliterait l'accès au site aéroportuaire aux quelque 23 000 personnes qui travaillent à l'Aéroport Montréal-Trudeau et au sein des multiples entreprises situées sur les terrains de l'aéroport.

Pour la Chambre, un accès rapide au centre-ville depuis l'aéroport constituerait un atout de taille pour la compétitivité et l'attrait de Montréal face à ses concurrentes. En effet, la proximité et l'aisance d'accès faciliteraient l'attraction dans la métropole d'importantes foires et de congrès internationaux. Il est également à noter qu'en raison de l'arrivée prochaine de vols des nouveaux appareils gros porteurs qui, comme l'Airbus-380, comptent quelque 600 passagers – soit l'équivalent d'une rame de métro à l'heure de pointe – les infrastructures de transport aux abords de l'aéroport seront soumises à des flux de plus en plus importants de passagers. Aux yeux de la Chambre, c'est là une raison de plus pour faciliter la mobilité des visiteurs et accélérer leur arrivée au centre-ville de Montréal.

¹ *Rapport principal, Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau*, Daniel Arbour et Associés, août 2004.

² Ne sont pas comptabilisés les correspondances et les voyageurs des autobus nolisés.

Conclusion

La Chambre profite de l'occasion pour souligner son intention d'œuvrer, en collaboration avec les acteurs du milieu, à promouvoir les initiatives et les projets concrets et structurants liés au développement du transport en commun dans la région de Montréal. Elle réitère ainsi son intention de collaborer avec les partenaires impliqués dans la réalisation de ce projet d'envergure.

Il est plus que temps que soient attribuées à la métropole du Québec les ressources nécessaires à son plein et sain développement, notamment en accueillant efficacement les millions de visiteurs qui transitent par l'aéroport chaque année. Si Montréal peut se targuer d'avoir sur son territoire plusieurs grandes sociétés d'ingénierie ayant établi des systèmes de transport ferroviaire partout dans le monde, il serait normal que la région métropolitaine mette à contribution ce savoir-faire sur son propre territoire.