

Amélioration desserte Dorval-Trudeau

Avis de Transport 2000 Québec au BAPE

Contexte :

- Le rond-point Dorval existe depuis les années soixante, mais sa géométrie a été corrigée ponctuellement depuis
- C'est le carrefour routier-ferroviaire-aérien le plus important dans l'Est du Canada
- Nœud routier où se côtoient les besoins en desserte locale (avenue Dorval au sud du rond-point), régionale (A-520 vers métropolitaine) et nationale (A20), donc conflit potentiel très élevé.
- Environ 25 000 déplacements/jour dans la zone aéroportuaire
- Environ 1200 mouvements quotidiens d'autobus au terminus Dorval (20-30 000 usagers/jour – estimation en considérant 20 usagers par autobus) + 25 trains AMT et 130 trains CN-CP-VIA.
- Réaménagement nécessaire à cause de la congestion en pointe au rond-point, surtout pour les véhicules en provenance de l'aéroport.

Analyse

1) Infrastructures routières

- Le promoteur (MTQ) veut rendre la circulation plus fluide par l'amélioration des infrastructures routières. Cependant, celles-ci seraient à saturation dans un horizon de 15-20 ans.
- Actuellement la congestion sur l'A-20 en direction du centre-ville débute entre la sortie de la 55^e Avenue et le rond-point Dorval, et ce, tant en PPAM* que PPPM*. En direction ouest, il y a régulièrement un ralentissement entre le rond-point Dorval et la sortie du boulevard des Sources. Donc, bien que les nouvelles bretelles améliorent la sortie de l'aéroport, les automobilistes se retrouveront plus rapidement dans la congestion sur l'autoroute 20 aux heures de pointe.
- Le promoteur ne propose pas d'alternative susceptible de réduire la congestion ni de changement de comportement sous forme de transfert modal.
- Le projet comporte de timides mesures pour faciliter le transport en commun (ex : feux prioritaires) mais pas de voies réservées exclusives aux autobus et taxis.

2) Transport en commun

- Le terminus actuel de la Société de transport de Montréal ou STM (gare-terminus Dorval) sera réaménagé. Par contre, le stationnement qui fait partie intégrante de l'infrastructure actuelle serait relocalisé du côté est de l'A-520 (voir carte 1). Pour parvenir à la gare, les automobilistes désirant utiliser le TC devraient marcher plus longtemps, traverser des carrefours achalandés et ce, sans compter les intempéries. Le trajet vers la gare de l'AMT serait lui aussi plus difficile. Donc, le confort des usagers risque d'être diminué.
- Pour ce qui est des trajets en autobus, l'absence de mesures préférentielles (voies réservées) rendrait l'utilisation du TC moins attirante, puisque les autobus devront suivre le flux de circulation générale.
- Il n'y a pas eu d'analyse là-dessus, mais on peut émettre l'hypothèse que compte tenu de la nouvelle configuration, certains trajets d'autobus pourraient être plus longs.

- Enfin, les documents déposés au BAPE ne démontrent pas que la STM ou l'AMT vont améliorer le service de TC dans ce secteur (Il pourrait y avoir une navette STM entre l'aérogare-la gare et le terminus d'autobus)

3) Navette et service VIA

- Malheureusement, le projet présenté au BAPE par le promoteur n'inclut pas la mise en service d'une navette ferroviaire entre l'aérogare et le centre-ville. Tout au plus certaines infrastructures (viaducs, pont d'étagement) sont insérées lors des travaux de réaménagement.
- Selon les documents déposés, la gare de VIA serait déménagée vers l'aérogare, à l'extrémité des stationnements étagés, soit à quelques centaines de mètres des portes principales de l'aérogare. Cette gare serait aussi le terminus de la navette ferroviaire.
- L'étude sur ce sujet (Tecsult) indique que la plupart des trains entre Montréal et Ottawa-Toronto s'y arrêteraient. Le gain d'achalandage est estimé à 70 000, dont la quasi-totalité proviendrait du transfert modal des usagers en autocar nolisé, service offert par les compagnies aériennes (ex : KLM) entre Dorval et Ottawa. Cette hausse de passagers est conditionnelle à l'augmentation du nombre de trains (10 à 16 trains/jour –Montréal-Ottawa) et une réduction du temps de parcours.
- Ce déplacement comporte plusieurs inconvénients;
 - Augmentation des temps de parcours des trains de VIA (environ 5 minutes par direction)
 - Distance de marche importante pour les personnes désirant prendre le train à partir de l'aérogare (et dans quelle condition ?)
 - Automobilistes désirant prendre le train devront payer une case de stationnement au prix de l'aéroport (environ 10-15 \$ jour) alors qu'actuellement le tarif est plus intéressant (5 \$)
 - Affaiblissement potentiel d'un pôle intermodal (AMT-VIA-STM)
- Concernant la navette ferroviaire, l'alignement proposé indique qu'il s'agirait d'une liaison express, sans arrêt entre l'aéroport et la gare centrale et dont la tarification serait concurrentielle avec le taxi ou l'aérobuis (10\$+).
- Le rapport final commandé par ADM pour l'implantation d'une navette ferroviaire estime un achalandage annuel d'environ 750 000 usagers /an pour un service aux 15 minutes et un trajet de 20 minutes. Il faut reconnaître que le projet de navette express ici proposé est audacieux en considérant que :
 - Aucun aéroport américain n'a une liaison directe avec un centre-ville. Pourtant l'on y retrouve les cinq plus gros aéroports au monde (en terme d'achalandage).
 - Par contre, une quinzaine d'aéroports américains sont desservis par un réseau ferroviaire.
 - Soit par une navette (monorail ou train léger automatique) reliant l'aérogare à une ligne de train de banlieue ou métro (ex : aéroport JFK –Airtrain)
 - Soit via le réseau public de 'light rail' (St-Louis, Cleveland, Minneapolis, Portland) ou métro (Chicago, Philadelphie et Atlanta).
 - Au Canada, le projet Pearson express à Toronto sera un lien ferroviaire direct exploité par un organisme privé, donc à l'extérieur des réseaux de transport existants (GO, TTC). La desserte de l'aéroport de Vancouver par le Skytrain (train léger automatique) verra le jour juste avant les Olympiques de 2010. La ligne RAV (Richmond-Airport-

Vancouver) sera intégré au réseau existant de Translink, l'organisme régional de transport public.

Conclusion

Aucune mesure n'est proposée pour réduire le nombre de véhicules ni améliorer les infrastructures de TC existant. Aucune alternative n'est proposée (ex : ajout de lignes d'autobus). Nous devons déplorer l'absence de direction claire quant à l'aménagement de ce secteur et à l'intégration multimodale des réseaux et des services de transport.

Recommandations

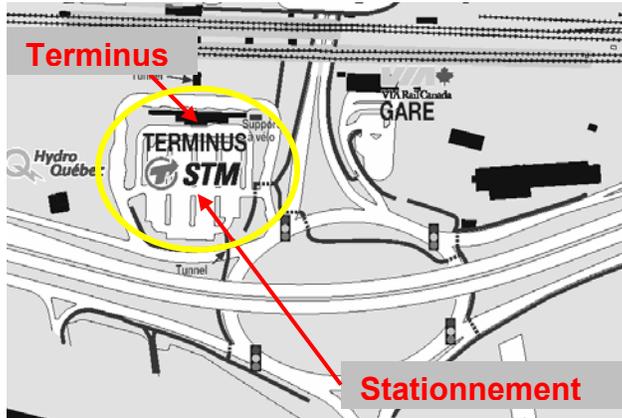
- Réaliser un partenariat entre la STM, l'AMT, VIA rail, le MTQ et ADM afin d'instaurer une navette entre l'aérogare, la gare de Dorval et le terminus d'autobus. Cette mesure permettrait à tout le moins d'avoir un lien fréquent avec le réseau local de la STM, les trains de l'AMT et de VIA et assurer une correspondance avec la ligne 211 (express à partir de Dorval) vers le métro Lionel-Groulx.
- Implanter un réseau de voies réservées afin d'accéder rapidement vers le terminus d'autobus de la STM et faciliter ainsi le passage de 1200 autobus quotidiens.
- Intégrer les deux gares de trains (AMT, VIA) au terminus d'autobus dans un contexte intermodal et assurer le confort des piétons ainsi que la facilité des déplacements.
- Le terminus de la STM devrait être relocalisé près du stationnement proposé par le promoteur (voir carte 2)
- La navette ferroviaire devrait être intégrée au réseau de l'AMT et de la STM. Une gare terminale pourrait être construite le plus près possible de l'aérogare (voir carte).

Transport 2000 Québec, Montréal, le vendredi 21 octobre 2005.

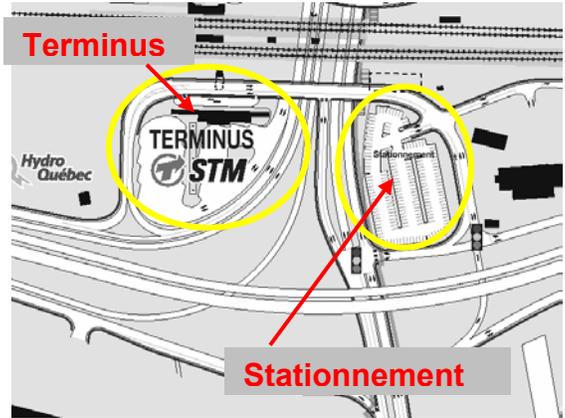
* Période de pointe du matin et de l'après-midi

Annexe

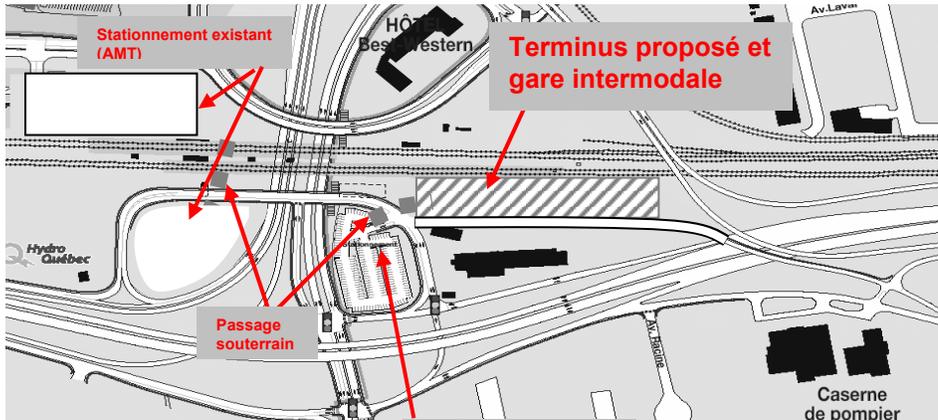
Carte 1 : situation actuelle



Situation proposée par le promoteur



Carte 2 : Relocalisation du terminus à l'est du rond-point



Carte 3 :

