

Projet Services ferroviaires passagers entre le centre-ville de Montréal, l'Aéroport Montréal-Trudeau et l'Ouest-de-l'Île de Montréal

Présentation de :

Aéroports de Montréal
Agence métropolitaine de transport

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Projet de reconstruction du complexe Turcot
Le 14 mai 2009

Introduction

- Un projet rassembleur qui réunit tous les principaux partenaires au sein d'une même organisation
- Un projet qui permettrait de régler deux problématiques :
 - ❑ Améliorer l'accès à Montréal-Trudeau
 - ❑ Rehausser le niveau de service de la ligne Montréal-Dorion/Rigaud desservant l'Ouest-de-l'Île et la couronne ouest

Structure décisionnelle

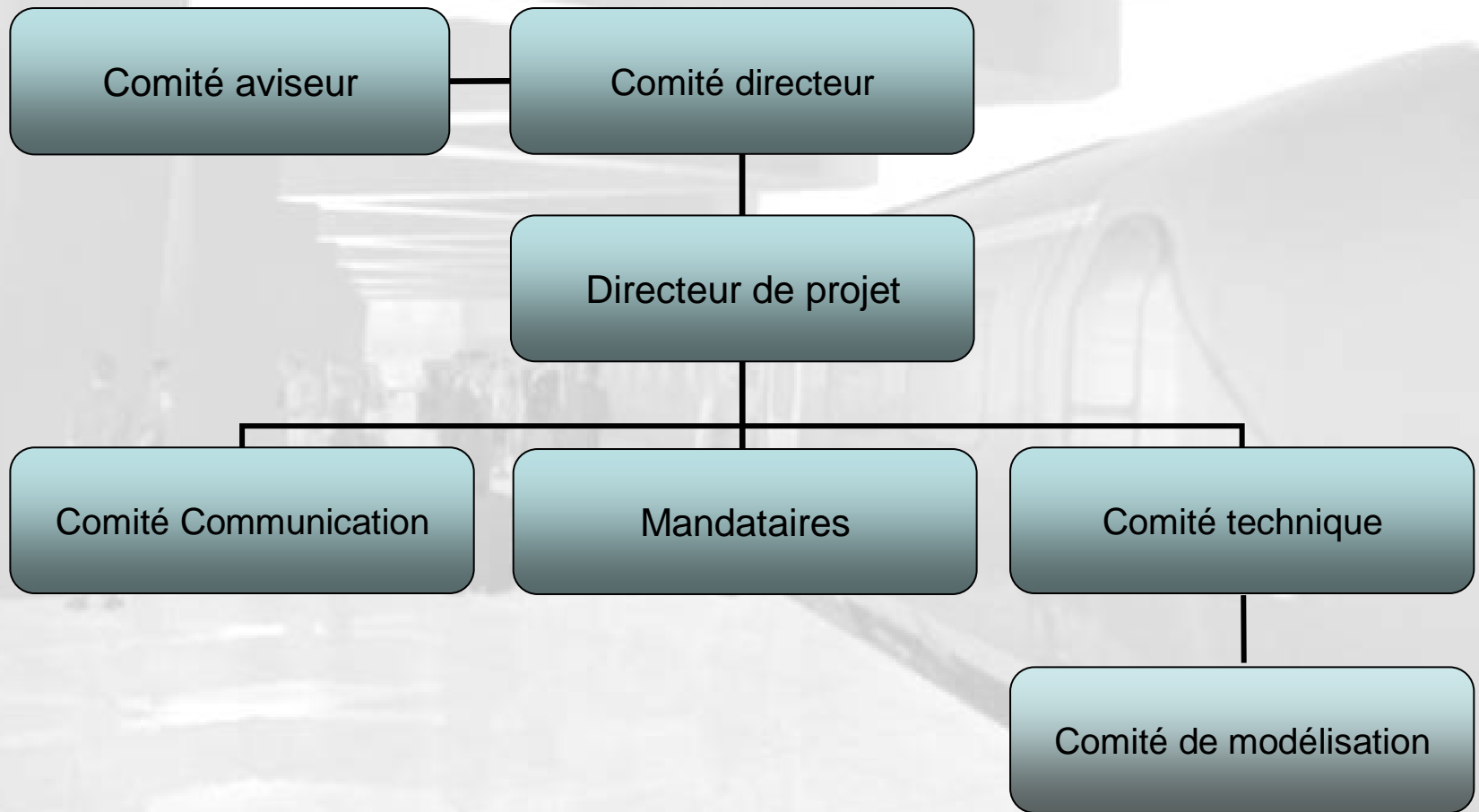
➤ Création en décembre 2006 d'un Comité directeur regroupant :

- ❑ Aéroports de Montréal (1) 
- ❑ Agence métropolitaine de transport (1) 
- ❑ Communauté métropolitaine de Montréal 
- ❑ Ministère des Transports du Québec 
- ❑ Transports Canada 
- ❑ Ville de Montréal 

➤ Son mandat est de définir les lignes directrices du projet en approuvant les diverses étapes et en s'assurant que la solution répond aux objectifs du projet et aux attentes du milieu.

1. Copréside le comité directeur

Organigramme



L'accès à Montréal-Trudeau

- Montréal-Trudeau est une infrastructure essentielle pour les affaires, le tourisme, le fret et le développement économique
- 12,8 millions de passagers en 2008
- Croissance annuelle à long terme : 3 %
- Des entreprises de classe mondiale (Bombardier, Exeltech, Air Canada, Air Transat, CAE)
- 25 000 emplois directs sur le site
- Des investissements de plus de 1,5 milliard \$ dans les infrastructures aéroportuaires depuis 2000.

L'accès à Montréal-Trudeau

- L'accessibilité de l'aéroport est un enjeu important pour ADM et la région métropolitaine.
 - ❑ Un aéroport est un nœud intermodal entre deux types de transports : l'aérien et le terrestre.
 - ❑ Le temps d'accès est un facteur de compétitivité :
 - Montréal-Trudeau vs aéroports concurrents (Ottawa, Burlington, Plattsburgh);
 - Avion vs autres modes de transport.
 - ❑ Des accès déficients et congestionnés sont un obstacle à la croissance de l'aéroport et au développement économique de la région métropolitaine.

L'accès à Montréal-Trudeau

- Actuellement, Montréal-Trudeau n'est accessible que par la route et la desserte en transport collectif est actuellement peu développée.
- De nombreux grands aéroports dans le monde disposent d'au moins un accès ferroviaire : train rapide, train de banlieue, navette, métro.
- Un bon exemple est Stockholm-Arlanda qui a une navette ferroviaire rapide entre l'aéroport et le centre-ville: trajet de 20 minutes, départs toutes les 15 minutes.
- L'aéroport de Vancouver aura son lien ferroviaire (Canada Line) à temps pour les Jeux olympiques d'hiver de 2010. Le projet Blue Line de Toronto va de l'avant.
- À Montréal, les premières études sur un lien ferroviaire remontent à 1995, le projet a été reconnu comme une priorité lors du Sommet économique de 2003 et par la Conférence métropolitaine des élus en 2005, et la navette figure dans le Plan de transport de Montréal.

Le transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île

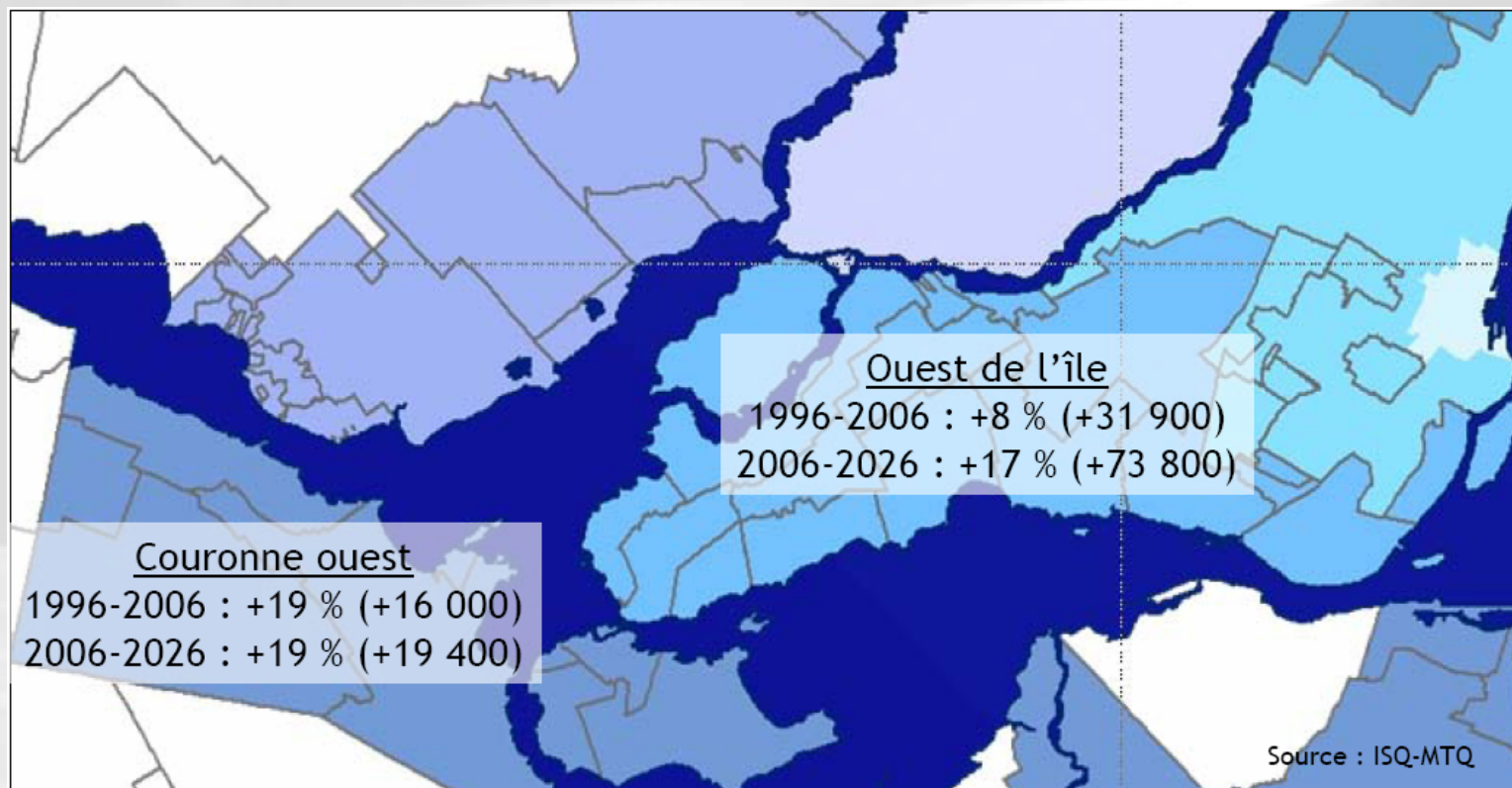
- Les infrastructures existantes ne permettent pas de répondre à la demande grandissante de transport collectif.
- Le corridor CN-CP entre Ste-Anne-de-Bellevue et le centre-ville est l'un des plus achalandés et les trains de marchandises ont priorité.
- Le service ferroviaire passagers est actuellement limité aux périodes de pointe.
- Un service à contre-charge permettrait de répondre à la demande des travailleurs et des étudiants.

Le transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île

- La ligne Dorion-Rigaud : un service saturé
- 27 départs quotidiens
- Achalandage journalier de 15 200 passagers (croissance de 12,4% de 1996 à 2007)
- Près de 1 500 clients dans le train le plus achalandé, dont 26 % debout
- 18 % des passagers debout, en moyenne, à la pointe du matin
- 15 stationnements (3 500 places), dont plusieurs utilisés à pleine capacité

Le transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île

- D'ici 2026, une croissance d'environ 17% de la population pour l'Ouest-de-l'Île et la couronne ouest



Le transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île

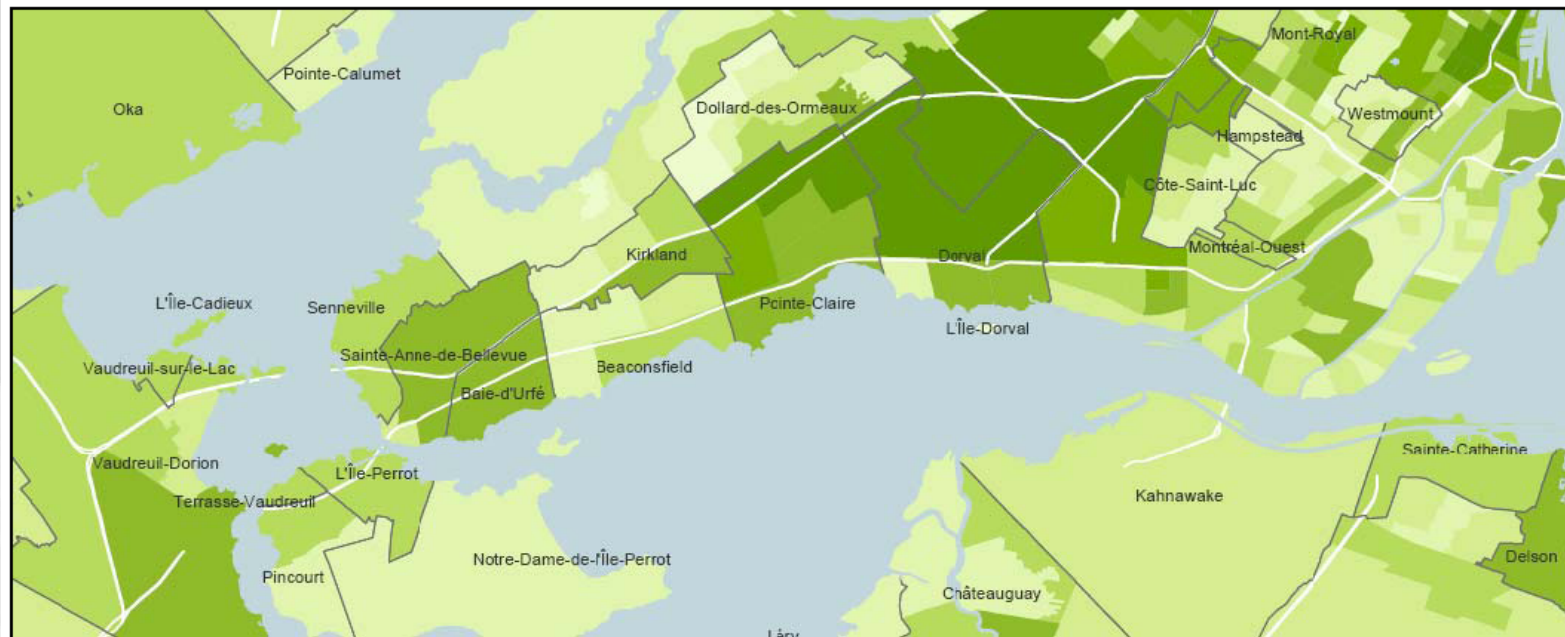
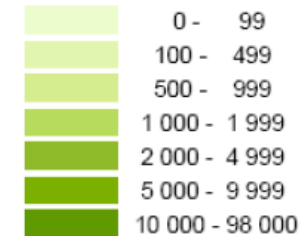
Déplacements motif travail dans le bassin de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud :

1993 ► 114 800

2003 ► 125 200 (+9 %)

2026 ► 143 700 (+15 %)

Déplacements travail 2003



Trains de marchandises actuels

+

Trains de banlieue AMT actuels

+

Trains de VIA Rail

+

Nouveaux trains de banlieue AMT

+

Nouvelles navettes ferroviaires ADM

=

**BESOIN DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES
POUR LES SERVICES PASSAGERS**

Avancement du projet

- ❑ Étape 1: Identification du tracé ferroviaire optimal et ses caractéristiques d'exploitation préliminaires
 - **En cours**
- ❑ Étape 2 : Élaboration d'une solution définitive, évaluation environnementale et mise en place du financement
- ❑ Étape 3 : Réalisation du projet

Étape 1

Mandats et études

- Actualisation des études antérieures (Tecsult) - Terminée
- Perception des besoins et des solutions (Convercité)
 - Perception des besoins - Janvier 2008
 - Perception des solutions - À venir
- Étude de pré faisabilité de tracés ferroviaires (Dessau / Groupe SM / Hatch Mott MacDonald)
 - Rapport à venir
- Modélisation de l'achalandage (interne) - En parallèle
- Conseil stratégique et financier (PricewaterhouseCoopers) - Continu

Étape 1

Identification des tracés

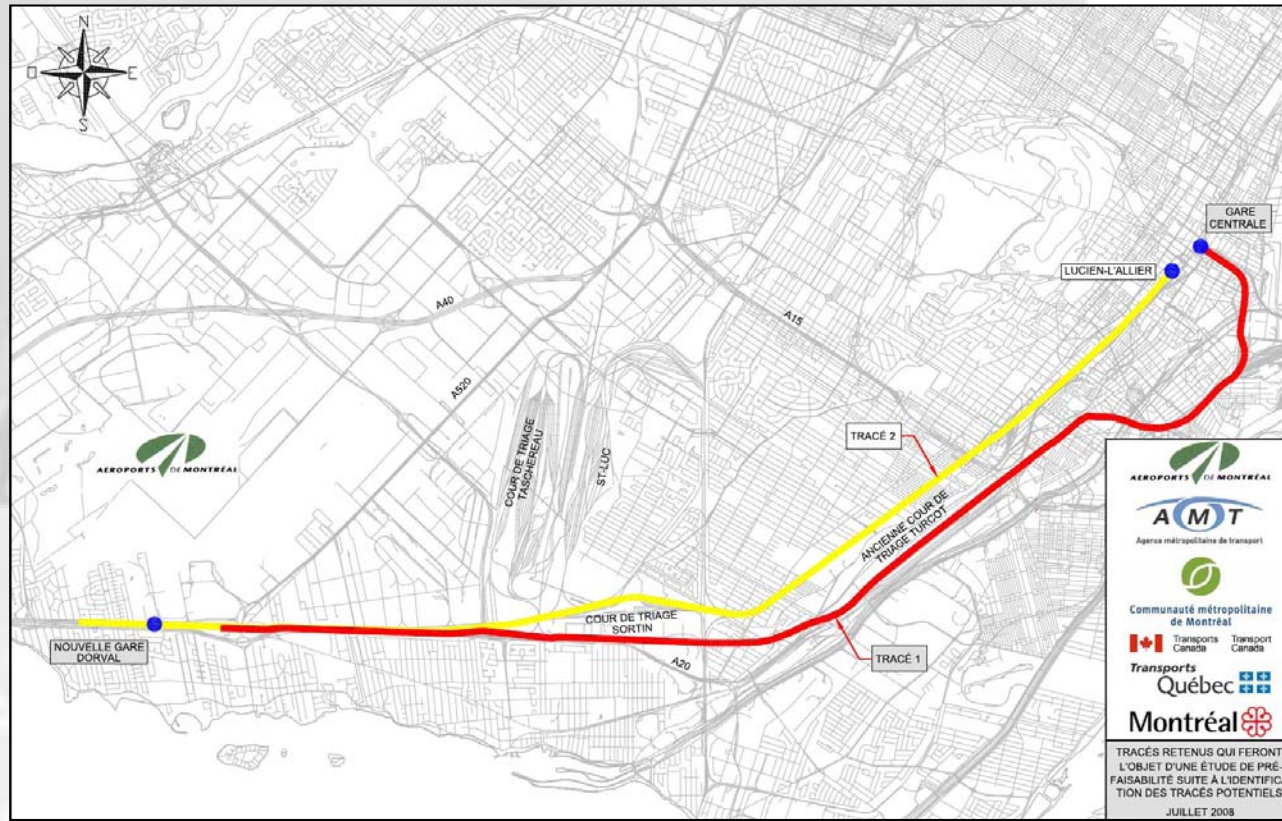
- 9 tracés potentiels analysés sommairement en fonction de 4 critères :
 - ❑ Coût de construction des infrastructures
 - ❑ Temps de parcours
 - ❑ Faisabilité technique
 - ❑ Exploitation/sécurité aéroportuaire

 - 2 tracés retenus pour analyse avantages-coûts et financière :
 - ❑ CN sud – Gare centrale
 - ❑ CP sud - Gare Lucien-L'Allier (Ligne Montréal-Dorion/Rigaud)
- Note : Le tracé CP comporte 2 variantes (2 ou 3 voies) et une autre option consiste à combiner les 2 tracés.

Étape 1

Identification des tracés

Tracés CN sud et CP sud



Étape 1

Identification des tracés

- Tracé optimal identifié à partir :
 - ❑ d'une analyse sommaire en fonction d'exigences préliminaires
 - ❑ de compléments d'études
 - ❑ d'analyses avantages-coûts et financières
 - ❑ de consultations privées et publiques
- Comparaison avec des solutions routières pouvant répondre aux objectifs du projet
- Décision quant au tracé ferroviaire optimal (à confirmer)

- ❑ Mise en place d'un bureau de projet
- ❑ Réalisation d'une analyse avantages-coûts et financière finale
 - Précision des paramètres opérationnels, des données techniques et des prévisions d'achalandage ainsi que des impacts environnementaux
- ❑ Évaluation environnementale

➤ Mise en place de la solution ferroviaire optimale

- Finalisation du dossier d'affaires incluant le montage financier
- Entente quant à l'engagement financier de chacun des partenaires.
- Construction des infrastructures : entre 3 à 5 ans
- Mise en service

Financement des infrastructures

- Le projet Canada Line de Vancouver fournit un exemple duquel on pourra s'inspirer pour le financement de notre projet.
- Répartition du financement selon le projet Canada Line : 2,1 G\$
 - Aéroport de Vancouver
 - Partenaire privé
 - Province de C.-B.
 - Canada
 - TransLink
 - Ville de Vancouver

Bénéfices attendus

- Meilleure accessibilité de l'aéroport, en toute saison, à toute heure du jour
- Meilleur attrait de Montréal comme destination touristique et lieu de congrès et de réunions d'affaires
- Amélioration de l'offre de transport collectif « vers » et « de » l'Ouest-de-l'Île, avec un niveau de service amélioré et une meilleure intégration des divers modes de transport collectif
- Sécurité accrue grâce aux voies dédiées aux trains passagers
- Amélioration de la fluidité des trains de marchandises dans le corridor CN-CP et du niveau de service des trains de VIA Rail (CN)
- Contribution à la réduction des gaz à effet de serre