

262 P NP **DM63**

Projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Montréal

6211-06-124

PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT
À MONTRÉAL, MONTRÉAL-OUEST ET WESTMOUNT

MÉMOIRE CONJOINT DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE
TRANSPORT ET D'AÉROPORTS DE MONTRÉAL



Le 11 juin 2009

Tables des matières

1 INTRODUCTION.....	1
2 PRÉSENTATION DES ORGANISMES.....	2
2.1 L'Agence métropolitaine de transport	2
2.2 Aéroports de Montréal	3
3 LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT	4
3.1 Compréhension du projet présenté.....	4
3.2 Des besoins en déplacement en croissance à l'échelle de la région	6
4 NÉCESSITÉ POUR UN MODE PASSAGER INDÉPENDANT DU RÉSEAU ROUTIER	7
5 PROJET DE SERVICES FERROVIAIRES PASSAGERS ENTRE LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL, L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU ET L'OUEST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	8
6 MESURES DE MITIGATION PENDANT LES TRAVAUX	10
7 CONCLUSION.....	11

1 Introduction

Ce mémoire est présenté dans le cadre de la deuxième partie des audiences publiques en environnement concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot, dont le promoteur est le ministère des Transports du Québec. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) et Aéroports de Montréal (ADM) se sont associés afin de produire un document conjoint dans le cadre du projet de services ferroviaires passagers entre l'aéroport Montréal-Trudeau, l'ouest de l'île et le centre-ville de Montréal.

Rappelons que, à la demande de la Commission du Bureau des audiences publiques, l'AMT a participé à la première partie des audiences en qualité d'organisme ressource. De plus, ADM et l'AMT ont fait une présentation commune du Projet de services ferroviaires passagers entre l'aéroport Montréal-Trudeau, l'ouest de l'île et le centre-ville de Montréal lors de la séance du 14 mai 2009.

L'objet de ce mémoire est de compléter la présentation qui a été faite aux membres de la Commission et au public, et de préciser la vision d'ADM et de l'AMT du Projet de services ferroviaires passagers dans le contexte de la reconstruction du complexe Turcot.

2 Présentation des organismes

2.1 L'Agence métropolitaine de transport

La MISSION de l'AMT :
ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER
L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION
MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est une agence gouvernementale à vocation métropolitaine qui relève de la ministre des Transports du Québec. Elle a commencé ses activités le 1^{er} janvier 1996. Son territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecoeur dans l'axe est/ouest.

Comme responsable de la planification des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT consacre ses efforts à faciliter les déplacements des personnes sur tout le territoire métropolitain, par le biais d'une meilleure intégration des services. Elle a notamment pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Ce faisant, elle participe activement à la préservation de l'environnement et de la qualité de vie urbaine.

Les champs d'action de l'AMT sont variés et complémentaires : elle planifie, coordonne, intègre et fait la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec ses partenaires, les organismes de transport, le ministère des Transports du Québec, les villes et la Communauté métropolitaine de Montréal. L'AMT contribue également à améliorer l'efficacité des routes qui ont une envergure métropolitaine.

Ayant à cœur d'offrir des services qui répondent au mieux aux besoins de sa clientèle, elle exploite 5 lignes de trains de banlieue, un autobus express métropolitains, 16 terminus, 60 stationnements incitatifs et 85 km de voies réservées dans la région métropolitaine de Montréal.

Par ailleurs, l'AMT participe au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région et des 9 organismes de transport adapté participant au projet d'intégration des services. Elle offre également à ses partenaires sa collaboration, son expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de gestion des déplacements.

2.2 Aéroports de Montréal

Aéroports de Montréal (ADM), société à but non lucratif et sans capital-actions, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de l'Aéroport international Montréal-Mirabel en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992.

La mission d'Aéroports de Montréal est triple :

- assurer une prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté tout en recherchant l'efficience, la sûreté et la sécurité
- contribuer au développement économique de la région métropolitaine de Montréal, notamment par la mise en valeur des installations dont elle a la responsabilité
- maintenir une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la protection de l'environnement.

Aéroports de Montréal entend réussir dans ses divers secteurs d'activité - les services aéroportuaires, aéronautiques, immobiliers et commerciaux - et développer chacune de ses deux plates-formes aéroportuaires à son plein potentiel. Dans cette optique, Montréal-Trudeau agit comme plaque tournante du transport passager domestique, transfrontalier et international, tandis que Montréal-Mirabel est développé comme aéroport industriel et tout-cargo.

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 de 3 %;
- Des entreprises de classe mondiale (Bombardier, Exeltech, Air Canada, Air Transat, CAE, etc.);
- 25 000 emplois directs sur le site;
- Des investissements de plus de 1,5 milliard \$ dans les infrastructures aéroportuaires depuis l'année 2000.

3 Le projet de reconstruction du complexe Turcot

3.1 Compréhension du projet présenté

Au plan du transport en commun, le projet déposé par le MTQ innove par l'insertion au centre des voies rapides de l'autoroute 20 d'une voie réservée aux autobus et aux taxis et au covoiturage¹ entre l'échangeur Montréal-Ouest et le nouveau viaduc du boulevard Pullman. Cet itinéraire permet de rejoindre rapidement les stations de métro Place-Saint-Henri et Lionel-Groulx à partir de l'autoroute 20. Une deuxième voie réservée, qui se termine aussi sur le boulevard Pullman, est également prévue sur la rue Notre-Dame.

Le Ministère conserve également une largeur suffisante pour permettre d'augmenter le nombre de voies ferrées dans le corridor du CN. Cette initiative est appréciée, surtout dans le contexte du projet de services ferroviaires entre le centre-ville de Montréal, l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et l'ouest de l'île de Montréal. Le projet en question est présenté au chapitre 5 du présent document.

Deux circuits actuels de la Société de transport de Montréal profiteront particulièrement de la voie réservée de l'autoroute 20, car leurs parcours relient l'ouest de l'île de Montréal, le terminus Dorval situé au carrefour des autoroutes 20 et 520, et la station de métro Lionel-Groulx. Il s'agit des circuits 211 (Bord-du-Lac) et 221 (Métrobus Lionel-Groulx). Il est à noter que d'autres circuits locaux pourraient possiblement profiter des voies réservées, en fonction des opportunités que la STM identifiera.

D'autre part, trois circuits métropolitains opérés par deux Conseils intermunicipaux de transport (CIT) de la Montérégie circulent sur la portion de l'autoroute 20 dans le secteur d'étude. Leurs parcours empruntent les voies rapides de l'autoroute entre le pont Mercier, le terminus métropolitain Angrignon jouxtant la station de métro du même nom et le terminus Centre-ville situé au 1000 de la Gauchetière :

- Huntingdon - Montréal (CIT du Haut-Saint-Laurent)
- Valleyfield - Montréal (CIT du Sud-Ouest)
- Châteauguay - Montréal Centre-ville (CIT du Sud-Ouest)

¹ Référence : Document « Précisions concernant la planification gouvernementale, le développement durable, le transport collectif et actif, ainsi que le logement abordable », PR8.6, p.3

Il est à noter que les déplacements métropolitains en provenance de la partie ouest de l'île et de la couronne ouest sont desservis par la ligne de train de banlieue Dorion–Rigaud, dont le parcours longe l'autoroute 20 jusqu'à la gare Lucien-L'Allier au centre-ville de Montréal. Trois autres lignes de train de banlieue rejoignent aussi le même bassin d'usagers que le complexe Turcot², soit les lignes Deux-Montagnes, Delson–Candiac et Blainville–Saint-Jérôme. Les parcours de ces lignes peuvent être visualisés à la carte de l'annexe A.

D'après le concept du Ministère, la voie réservée proposée sur l'autoroute 20 permet certainement d'accéder efficacement au réseau routier municipal du secteur, et facilitera de façon notable le passage des autobus de la STM en direction de la station de métro Lionel-Groulx à partir des voies rapides de l'autoroute.

Cependant, d'après la configuration présentée par le promoteur, la voie réservée ne répond qu'en partie aux besoins métropolitains de déplacement. À titre d'exemple, les circuits des CIT se rabattent soit au terminus Angrignon soit au terminus Centre-ville, et non à la station Lionel-Groulx.

Étant donné la vocation régionale du complexe Turcot et la présence d'une forte représentation des déplacements à caractère métropolitain et de plus longue distance il y a nécessité de faciliter aussi les déplacements en transport collectif des populations, travailleurs et voyageurs aériens de l'ouest de l'île de Montréal, de la Montérégie, de Laval et de la Rive-Nord, sans compter le reste de la grande région de Montréal. À ce titre, le projet de reconstruction du complexe n'inclut pas de mesures particulières pour répondre à ce besoin. Or, les services de train déjà présents sont conçus à cette fin, et ont prouvé leur popularité et fonctionnalité. De plus, le train exerce un attrait que ne possèdent pas les modes de déplacement par la route et ce, particulièrement pour les voyageurs de l'aéroport et les navetteurs.

² Référence : figures 12 à 15 du rapport principal de l'étude d'impact produite par le Ministère des transports

3.2 Des besoins en déplacement en croissance à l'échelle de la région

Depuis la création de l'Agence métropolitaine de transport en 1996, le nombre de déplacements faits en transport collectif à l'échelle métropolitaine a augmenté significativement. Entre autres, l'achalandage journalier de la ligne de train de banlieue Dorion–Rigaud a cru de 23 % entre 1996 et 2008. Par ailleurs, la croissance de l'achalandage au CIT du Sud-Ouest a été de 50 % au total des 10 années les plus récentes, et celui du CIT du Haut-Saint-Laurent de 72 % pendant cette même période³.

Au niveau démographique, les dernières prévisions de croissance émises par le Ministère des transports font état d'une augmentation importante de la population à l'ouest et du sud-ouest du complexe Turcot. En effet, d'ici 2026, une croissance d'environ 17 % est prévue dans ces secteurs⁴.

De même, l'aéroport Trudeau génère un achalandage très important, tant en ce qui concerne les voyageurs que les travailleurs. Selon les prévisions, l'achalandage actuel de 12,8 millions de passagers/an continuera à augmenter à un taux de croissance annuelle de 3 % à long terme.

³ Source : données internes basées sur les rapports d'exploitation des CIT, traitement AMT

⁴ Scénario prévisionnel, ISQ/MTQ (basé sur l'Enquête origine-destination 2003), traitement AMT

4 Nécessité pour un mode passager indépendant du réseau routier

Pour l'instant les infrastructures ferroviaires existantes ne permettent pas de répondre à la demande grandissante pour le transport collectif. En effet :

- le service ferroviaire passagers est actuellement limité aux périodes de pointe en raison des mêmes contraintes et il existe un besoin pour étendre le service au-delà des heures de pointe;
- un service à contre-charge est requis pour répondre à la demande des travailleurs et des étudiants de l'ouest de l'île;
- le corridor CN-CP entre Sainte-Anne-de-Bellevue et le centre-ville est l'un des plus achalandés pour le transport de personnes, alors que les trains de marchandises ont priorité;
 - Achalandage journalier d'environ 15 000 passagers;
 - 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.

En ce qui concerne les enjeux plus spécifiques à l'aéroport Montréal-Trudeau, il est à noter que :

- À l'heure actuelle, l'aéroport Montréal-Trudeau n'est accessible que par la route et la desserte en transport collectif est peu développée;
- Le temps d'accès est un facteur de compétitivité :
 - Montréal-Trudeau par rapport aux aéroports concurrents (Ottawa, Burlington, Plattsburgh);
 - Avion par rapport aux autres modes de transport interurbain.
- Des accès déficients et congestionnés sont un obstacle à la croissance de l'aéroport et au développement économique de la région métropolitaine.
- La plupart des grands aéroports dans le monde disposent d'au moins un accès ferroviaire : train rapide, train de banlieue, navette, métro;
- L'aéroport de Vancouver aura sa liaison ferroviaire (Canada Line) à temps pour les Olympiques d'hiver de 2010;
- Le projet de liaison ferroviaire Blue Line de entre l'aéroport Pearson et le centre-ville de Toronto va de l'avant.

5 Projet de services ferroviaires passagers entre le centre-ville de Montréal, l'Aéroport Montréal-Trudeau et l'ouest de l'île de Montréal

ADM, l'AMT, la Communauté métropolitaine de Montréal, Transports Canada, Transports Québec et la Ville de Montréal ont créé en décembre 2006 un Comité directeur. 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.

Les objectifs de ce projet sont :

- Améliorer l'offre de transports collectifs desservant Montréal-Trudeau
- Améliorer l'offre de transports collectifs desservant l'Ouest-de-l'Île de Montréal.

Outre l'AMT et ADM, de nombreux acteurs de la région soutiennent l'idée d'un tel projet et l'ont incluse dans leurs plans de développement. Notamment :

- le projet a été reconnu comme une priorité lors du Sommet économique de 2003;
- la Coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun a inscrit le projet de « navette reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal » comme une priorité en 2005⁵;
- la navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville est reconnue comme un projet prioritaire dans le Plan de transport de Montréal⁶. Ce projet constitue le 2^e chantier parmi les 21 chantiers présentés par la Ville.

À titre de rappel, les étapes du Projet de services ferroviaires sont les suivantes :

- Trois mandats d'études octroyés en 2007 et un quatrième, pour l'étude de préféabilité, au début de 2008. Les coûts de ces études sont partagés entre les partenaires;
- Identification de la solution, optimisation des paramètres opérationnels et rédaction du dossier d'affaires à compléter;

⁵ Référence :

http://www.cmm.qc.ca/index.php?id=66&type=98&cond=&cond2=& sujet=&typedoc=&tx_ttnews%5Btt_news%5D=243&tx_ttnews%5BpS%5D=1104555600&tx_ttnews%5BpL%5D=31535999&tx_ttnews%5Barc%5D=1&tx_ttnews%5Bpointer%5D=%7D&pageNum

⁶ Plan de transport 2008, Ville de Montréal, p. 18

- Ententes formelles à mettre en place entre les partenaires avant l'implantation de la solution optimale. L'horizon 2015-2016 est visé pour la première année d'opération, soit approximativement au même moment que la complétion des travaux de reconstruction du complexe Turcot.

Les deux corridors ferroviaires possibles pour l'établissement du projet traversent la zone d'influence du complexe Turcot :

- emprise CN terminant à la gare Centrale;
- emprise CP terminant à la gare Lucien-L'Allier.

Le tracé optimal sera identifié à partir de :

- Analyse sommaire en fonction d'exigences préliminaires;
- Compléments d'études;
- Analyses avantages-coûts et financières;
- Consultations privées et publiques.

D'importants bénéfices sont attendus suite à la réalisation :

- Meilleure accessibilité de l'aéroport, en toutes saisons, à toutes heures 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 de circulation des trains de marchandises dans le corridor CN-CP;
- Contribution à la réduction des gaz à effet de serre.

6 Mesures de mitigation pendant les travaux

Étant donné la longue durée prévue pour le chantier de reconstruction et la complexité engendrée par les travaux, il est permis de croire qu'il y aura un impact majeur sur l'ensemble des déplacements empruntant actuellement le complexe et les réseaux de transport adjacents. Le Ministère doit donc estimer les impacts sur la circulation durant les travaux afin que des mesures de mitigation soient mises en place à l'avance. Il apparaît nécessaire que ces mesures soient pensées pour aider tous les types de déplacements, qu'ils soient locaux, métropolitains ou en lien avec l'Aéroport.

Une liste de projets tirés du PTI de l'AMT et pouvant être mis en place est présentée à l'annexe A.

7 Conclusion

La reconstruction du complexe Turcot, projet promu par le ministère des Transports, s'avère une occasion exceptionnelle de mettre en œuvre les pratiques de développement durable auxquelles sont attachés les acteurs publics de la région métropolitaine. À cette fin, l'inclusion d'une voie réservée pour autobus, covoiturage et taxis permettra d'améliorer les déplacements par autobus vers la station de métro Lionel-Groulx. De même, la préservation d'une largeur adéquate pour ajouter des voies ferrées dans le corridor ferroviaire du CN constitue un élément positif.

L'Agence métropolitaine de transport et Aéroports de Montréal approuvent l'initiative du ministère des Transports du Québec de préserver une emprise permettant l'implantation éventuelle d'un projet de services ferroviaires passagers.

En complément à ces initiatives, la mise en place d'une desserte ferroviaire demeure nécessaire et prioritaire afin de desservir l'ensemble des usagers actuels et futurs du transport collectif : navetteurs, étudiants, voyageurs aériens et employés de la zone aéroportuaire. Les avantages à prévoir sont nombreux pour la région, et l'attractivité de cette nouvelle desserte incitera la population métropolitaine et les visiteurs à reconsidérer leurs habitudes de déplacements.

Les deux organismes remercient d'ailleurs la Commission d'audience publique de leurs avoir permis de faire une présentation de ce projet rassembleur, jugé prioritaire par un grand nombre d'instances dans la région. La Commission est invitée à les contacter pour toute question supplémentaire.

Annexe A

Projets de l'Agence métropolitaine de transport dans le corridor ouest-sud-ouest

PTI 2009-2010-2011

Liste sommaire – Projets ouest de l'Île de Montréal & Rive Sud-Ouest (Turcot)

(Projets autorisés en gras)

- A.4 Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR (Desserte de l'ouest de l'île de Montréal – Desserte dans l'axe de l'antenne Doney)
- B.10 Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount (16 M\$)
- B.11a Déplacement des quais de la gare Montréal-Ouest (7,8 M\$)
- B.11b Étagement de la rue West Broadway (14,1 M\$)
- B.12a Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Corridor Deux-Montagnes et tronçon Vaudreuil-Rigaud (49,9 M\$)
- B.13 Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivisions Vaudreuil et Adirondack (41 M\$)
-
- B.14 Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier (6,6 M\$)
- B.15 Gare intermodale Lucien-L'Allier (40 M\$)
-
- B.26 Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché (0,2 M\$)**
- B.27 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent du stationnement (3 M\$)
- B.28 Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement (1 M\$)
- B.29 Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement (0,45 M\$)
- B.30 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement (0,2 M\$)
- B.31 Allongement des quais – Phase III (5,25 M\$)
-
- B.32 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires (2,6 M\$)
-
- B.33 Infrastructures pour un service accru à Hudson (3,5 M\$)
- B.34 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures (0,75 M\$)
- B.35 Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2 (0,5 M\$)
- B.55 Augmentation de service – Ligne Montréal/Delson-Candiac (0,5 M\$)**
- B.56 Amélioration des infrastructures ferroviaires (6 M\$)
- B.57 Gare Delson – Réaménagement du quai (1 M\$)
- B.58 Gare Lachine-Victoria (5 M\$)
- B.59 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent (2 M\$)
- B.60 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent (2 M\$)
- B.61 Site de garage Delson-Candiac – Aménagement permanent du site (5,7 M\$)
- B.62 Gare Candiac – Aménagement permanent (2 M\$)
- B.64 Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-T vers le centre-ville – Étude (1,3 M\$)**
-

-
- B.68** Électrification des trains de banlieue – Étude de pré faisabilité (0,7 M\$)
- B.70** Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité (0,1 M\$)
- C.3 Terminus centre-ville – développement d'un nouveau terminus (100 M\$)
- C.27** Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Ville Saint-Laurent – Étude (0,15 M\$)
- C.30 Stationnement Mercier A-30/rue Beauchemin – Étude (75 000 \$)
- C.33 Stationnement Châteauguay – Agrandissement (0,4 M\$)
-