

Rapport synthèse : Mémoire thématique

Sujet : L'aéroport de Montréal

1-Diagnostic de la situation :

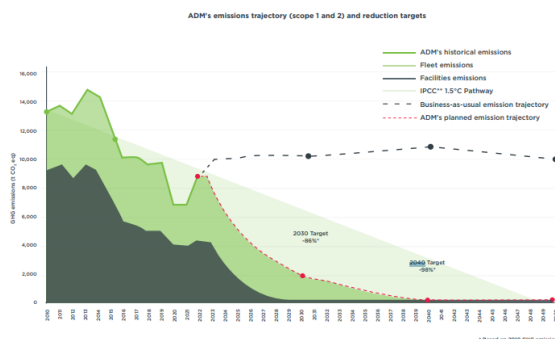
L'aéroport Montréal Pierre-Elliott-Trudeau joue un rôle central dans les flux d'entrée et de sortie de la ville, renforçant ainsi sa connectivité internationale. Il est donc essentiel de bien planifier et aménager les infrastructures de mobilité autour de ce hub, d'autant plus que la forte fréquentation, avec un record de 21 millions de passagers en 2023, engendre des défis tels que la congestion.

Les projets d'aménagement de l'aéroport semblent en décalage avec la vision du Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 de Montréal, qui vise à réduire la dépendance à la voiture en privilégiant les modes de transport actifs et collectifs, avec pour objectif que plus de deux déplacements sur trois soient effectués par ces moyens.

Le 4 avril 2023, lors de sa présentation devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Yves Beauchamp, PDG d'Aéroports de Montréal, a dévoilé un plan d'action pour 2028. Ce plan soulève des contradictions non seulement par rapport au PUM 2050, mais aussi vis-à-vis de leur propre engagement à atteindre la neutralité carbone d'ici 2040, tel que stipulé dans leur stratégie de durabilité.

Effectivement, leur plan de durabilité met de l'avant plusieurs objectifs, tels que

- Atteindre 20% de part modale dédiée au transport public d'ici 2030
- Viser 50 % des déplacements par un mode de transport alternatif à la place de la voiture à essence solo d'ici 2030



Alors que le *Plan de vol 2028 : pour un YUL plus accessible et plus connecté*, suggère plutôt :

- Ajouter des stationnements ; Pour une capacité d'environ 6000 places
- Démolir le stationnement étagé actuel ; Pour un nouveau débarcadère à quatre voies
- Construire un nouveau débarcadère et aménager les accès routiers ; *de construire deux nouveaux débarcadères à quatre voies chacun sur deux niveaux et d'aménager les accès routiers en 2027 et 2028*

De plus, leurs analyses démontrent qu'environ 25 % des voitures qui circulaient sur le débarcadère principal, étaient des gens qui tournaient en rond jusqu'à l'arrivée d'un voyageur. Et la solution qui a été formulée est d'offrir un accès gratuit dans tous les stationnements pour 40 minutes. Il indique que "C'est ça la solution pérenne aux enjeux de congestion sur le site aéroportuaire."

Ces mesures, basées sur l'expansion des infrastructures routières, risquent de renforcer l'utilisation de la voiture, alors que les études démontrent que ce type d'intervention incite davantage au recours à l'automobile, exacerbant ainsi les problèmes de congestion. Cela va à l'encontre des objectifs de mobilité durable du PUM.

Aujourd'hui, notre priorité est de tenter d'intégrer davantage les transports en commun à l'aéroport dans le but d'améliorer la qualité de la mobilité durable et d'offrir une diversité de transports adaptée à la réalité et aux besoins futurs.

2- Principaux enjeux, objectifs et défis :

Enjeu 1 : Encourager les usagers à utiliser les transports en commun davantage afin de réduire la dépendance à l'automobile et la congestion.

Objectif : Inciter les individus à prioriser les modes de transports écologiques.

Défi : La non-concurrence du REM peut en effet limiter la concurrence et être un obstacle en ce qui concerne les potentiels solutions.

Enjeu 2 : Réduire les émissions de Gaz à effet de serre.

- **Objectif :** Diminuer les dommages environnementaux et lutter contre le changements climatiques et l'effondrement de la biodiversité.

Défi : Les coûts financiers peuvent être un obstacle

Enjeu 3 : Fournir diverses options de déplacement vers et hors de l'aéroport pour faciliter et améliorer l'expérience des usagers.

Objectif : Améliorer l'accessibilité à l'aéroport en augmentant la connectivité du réseau de transport.

Défi : L'opposition de la vision de l'aéroport de Montréal avec celle du PUM.

La privatisation de l'aéroport.

Enjeu 4 : Offrir un service plus rapide et efficace en ce qui concerne la durée de trajet que les passagers effectuent pour aller au centre-ville (Berri-UQAM).

Objectif : Optimiser la durée des trajets pour offrir aux passagers les meilleures conditions possibles lors de leur déplacement.

Défi : La privatisation de l'aéroport. (La ligne 747 sera supprimé en 2027 à la mise en service du REM)

Les coûts financiers.

3- Les pistes d'action

- Intégration du REM par le nord et connexion avec d'autres moyens de transport en commun.

- Implantation du Tramway sur le territoire assurant un transport dans toutes les directions.

- Utiliser l'ancienne gare de train qui a été construite en 2008 pour éviter de dépenser plus d'argent. Ce début de projet a coûté près de 25 millions de dollars et mesurait environ 13 mètres de profondeur. Ce dernier est actuellement utilisé par l'hôtel Marriott en tant que stationnement.



L'espace qui devait abriter la nouvelle gare, situé sous l'actuel hôtel Marriott dans la nouvelle partie de l'aéroport Montréal-Trudeau.

[Une gare de train neuve qui ne servira pas à Montréal-Trudeau | Radio-Canada](#)

- Maintenir le bus 747 express qui est en service depuis mars 2010 et qui assure des liaisons directes avec la station Lionel-Groulx, Berri-UQAM ainsi que la Gare centrale et d'autocars.

- Encourager le covoiturage en réservant des voies pour ceci. En effet, cette action servira à réduire le nombre de véhicules qui s'y trouvent.

4- Exemples

Une étude ([Impacts of transportation network companies on urban mobility | Nature Sustainability](#)) réalisée par l'université MIT a révélé que Uber et Lyft augmentaient la congestion dans des villes comme Boston, San Francisco, Washington D.C., Chicago, Los Angeles et Seattle. Un autre rapport ([Do transportation network companies decrease or increase congestion? | Science Advances](#)) montre que ces services sont responsables de plus de la moitié de la hausse de 62% des retards de trafic en semaine à San Francisco entre 2010 et 2016.

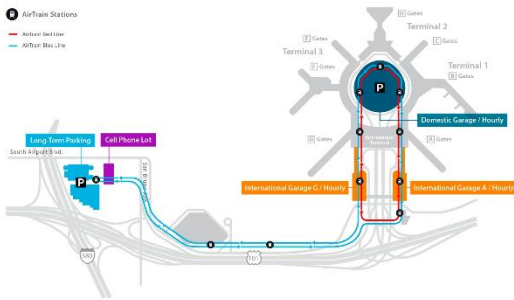
Comme nous avons pu constater durant la période estivale, ces retards peuvent être un cauchemar. Quand des passagers ou des équipages ratent leurs vols, cela cause non seulement du stress à l'aéroport de départ, mais a aussi des répercussions sur les autres destinations.

De plus, une situation propre à Montréal, celle-ci fait face à un problème de taxi illégaux, effectivement, entre janvier et avril 2023 près de 400 contraventions liées à des véhicules opérant sans permis adéquat ont été émises, selon Aéroports de Montréal (ADM).

Le problème persiste en partie à cause du pouvoir limité d'application des règles par l'autorité aéroportuaire, effectivement lorsque ceux-ci soupçonnent des chauffeurs de taxi ou des Uber sans vignettes, les règles actuelles restreignent les actions de l'ADM à des contraventions comme le stationnement illégal ou des véhicules laissés sans surveillance.

Selon Anne-Sophie Hamel, porte-parole de l'aéroport, « Seul Contrôle routier Québec (CRQ), une sous-division de la SAAQ, peut le faire, et leur capacité d'action est limitée, car ils doivent assister directement à la transaction, cependant leur présence à l'aéroport n'est pas continue, alors que l'aéroport fonctionne 24 heures sur 24 avec 500 000 courses de taxi par an. »

Solutions des aéroports



Dans les aéroports où l'expansion n'est pas possible comme l'Aéroport de Montréal, plusieurs ont mis en place des zones désignées pour les services de covoiturage, éloignées du terminal. Par exemple, l'aéroport de San Francisco (SFO) a réorienté en moyenne 1200 véhicules de covoiturage qui arrivent à chaque heure vers un stationnement à 5 minutes à pied de la terminale. De plus, l'aéroport de Boston

limite les *drop-offs* directement au terminal à des plages horaires spécifiques.

De plus, des limites de temps pour les véhicules personnels, devraient être appliquées, voire une interdiction complète pourrait être envisagée. Le bus 747 devrait bénéficier d'une simplification de son fonctionnement en devenant un bus régulier, car son système tarifaire est difficile à comprendre et relativement coûteux, exceptionnellement, une borne de paiement directement dans le bus comme à Laval devrait être installée. Une autre option serait d'implémenter des frais de débarcadère dès que le REM devient fonctionnel à temps plein.

Option : L'implantation de transpondeurs/péages* aux différentes entrées menant à l'aéroport permettrait de dissuader les gens d'utiliser leurs véhicules et par le fait même permettra de subventionner le transport collectif.

Gestion du trafic avec la technologie et la mise en place de permis

Pour lutter contre les retards, certains aéroports utilisent des plateformes de surveillance du trafic ou encore grâce à des données en temps réel issues de capteurs Wi-Fi et radars, ils peuvent anticiper et gérer les congestions. Cette approche permet de réduire significativement le temps d'arrivée.

Informez les passagers

Les aéroports utilisent également les données recueillies pour prévenir les voyageurs de potentiels retards. À New York ([John F. Kennedy International Airport \(JFK\) TSA Security Wait Times - AirlinePorts](#)), les passagers peuvent consulter en temps réel les temps d'attente pour la sécurité et les taxis. Il y a également la possibilité de réserver et payer à l'avance son stationnement pour accéder aux différents garages et également de connaître la disponibilité offerte. ([Parking at SFO | San Francisco International Airport \(flysfo.com\)](#))