

VERS UN NOUVEAU PARADIGME POUR LA RÉALISATION ET LE FINANCEMENT DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES

**Mémoire soumis par Aéroport de Montréal à la Commission
des Finances publiques du Québec relativement au projet de loi n°38
Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec**



TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos

- 1. Commentaires généraux sur le projet de loi 38**
- 2. La navette aéroportuaire, un projet prioritaire**
- 3. Un besoin de plus en plus pressant**
- 4. Un train léger, électrique, en site propre**
- 5. Description sommaire du projet SLRO (Système Léger sur Rail de l'Ouest)**
- 6. Une infrastructure, deux services**
- 7. Le SLRO, le seul apte à desservir les deux clientèles visées**
- 8. Un projet structurant, se prêtant à un financement non traditionnel**
- 9. Une opportunité historique de créer un nouveau réseau de transport collectif reliant la Rive-sud, le centre-ville, l'aéroport et l'Ouest-de-l'île**

Conclusion et recommandations

AVANT-PROPOS

Aéroports de Montréal (ADM) est une corporation privée à but non lucratif et sans capital-actions, responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 et échéant en 2072. Gouvernée par un conseil d'administration apolitique formé de gestionnaires professionnels et indépendants (à l'exception du pdg), la Société ne reçoit pas de subvention gouvernementale et finance ses projets d'infrastructures et autres à même ses fonds auto-générés et sa dette.

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (Montréal-Trudeau) est le plus important aéroport canadien à l'est des Grands Lacs. En 2014, l'aéroport a accueilli près de 15 millions de passagers et 3 millions d'accompagnateurs, et son trafic augmente d'environ 3 % en moyenne par année. Selon des études réalisées avec des experts indépendants, la capacité de l'aéroport est évaluée à 40 millions de passagers/an. Infrastructure essentielle pour les affaires, le commerce et le tourisme, Montréal-Trudeau a fait l'objet d'investissements massifs depuis 2000, totalisant plus de 2 milliards de dollars.

Selon une récente étude d'impacts économiques, les quelque 200 entreprises présentes sur le site créent un grand total de 55 000 emplois, dont 27 000 directs. Cela représente une rémunération totale de 3 milliards de dollars et un pouvoir d'achat de 1,7 milliard. La contribution totale du site au PIB du Québec s'établit à 5,5 milliards de dollars. Les activités économiques sur le site de Montréal-Trudeau génèrent 1,4 milliard de dollars de revenus pour les gouvernements fédéral et provincial, et 37 millions de dollars en taxes municipales.

Malgré son rôle crucial pour la collectivité montréalaise et le fait qu'il compte parmi les principaux générateurs de déplacements sur l'île de Montréal, l'aéroport Montréal-Trudeau n'est toujours pas desservi par un système de transport collectif adéquat.

1. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX SUR LE PROJET DE LOI 38

Aéroports de Montréal remercie la Commission des finances publiques de cette occasion qui lui est offerte de commenter le projet de loi 38 visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec selon un mode novateur. D'emblée, nous sommes enthousiasmés par ce nouveau partenariat entre le gouvernement du Québec et la Caisse qui permettra d'accélérer la réalisation de grands projets d'infrastructures essentiels au développement du Québec, y compris l'établissement d'un lien ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville.

D'une part, la Caisse est extrêmement bien placée pour remplir ce nouveau rôle. Peu d'organisations ont autant de connaissance et de compétence en matière de financement de grands projets d'infrastructures, en particulier de systèmes de transport collectif et de navettes aéroportuaires. La Caisse a également une compétence reconnue internationalement en matière de développement immobilier.

D'autre part, les infrastructures ayant un long cycle de vie représentent un secteur d'investissement de choix pour les investisseurs à long terme comme les fonds de retraite. D'ailleurs, dans notre propre secteur, nous sommes à même d'observer à l'échelle mondiale une tendance très forte à la privatisation des aéroports avec la participation dynamique d'investisseurs privés, dont de nombreux fonds de retraite.

La Caisse compte d'ailleurs parmi les investisseurs institutionnels les plus actifs à cet égard. Si elle peut investir dans des infrastructures à l'étranger, à plus forte raison elle devrait pouvoir le faire ici au Québec.

Bien entendu, la Caisse ne doit absolument pas être instrumentalisée pour réaliser des projets à saveur politique. Son indépendance doit être préservée, et nous croyons que le projet de loi est assez explicite à cet égard. Nous comprenons clairement que la Caisse ne pourra être contrainte d'investir dans des projets qui n'offriraient pas un potentiel de rendement commercial à long terme pour ses déposants. Le fait d'exiger que ce potentiel fasse l'objet d'une validation indépendante est d'ailleurs rassurant.

Qu'il nous soit permis de souligner que nous trouvons tout à fait correct, voire judicieux, que la Caisse en tant qu'organisme indépendant soit autorisée à réaliser des grands projets d'infrastructures. ADM est elle-même un organisme indépendant qui a pour mandat de gérer, exploiter et développer les importantes infrastructures aéroportuaires que sont Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel. Notre conseil d'administration, apolitique, est formé de gestionnaires professionnels ayant un devoir fiduciaire envers l'entreprise. Nos principes et règles de gouvernance, notamment pour le suivi des projets et l'acquisition de biens et services, sont des plus exigeants. Notre feuille de route, particulièrement en regard du respect des budgets et des échéanciers, témoigne de l'adéquation de ce mode de gouvernance.

Le pouvoir de fixer les tarifs est également crucial. De fait, notre expérience en tant qu'administration aéroportuaire est à l'effet qu'une pleine latitude quant à la fixation des tarifs aéronautiques et autres est une condition essentielle à l'obtention de cotes de crédit élevées nous permettant de nous financer à des termes avantageux sur les marchés. Dans la pratique, toutefois, ce pouvoir est fort relatif et évidemment limité par les forces concurrentielles.

La Caisse doit toutefois se garder d'agir en vase clos. Pour assurer le succès des projets, il est impératif d'en susciter l'acceptation sociale et d'impliquer dès le départ tous les intervenants concernés, c'est-à-dire tous les organismes qui contribueront concrètement et activement au projet. Bien entendu, Aéroports de Montréal est un partenaire incontournable pour le projet de navette, et sa collaboration est acquise. La Caisse se doit

également de mobiliser toutes les ressources compétentes disponibles au Québec, tout en faisant appel au besoin à des experts internationaux.

Par ailleurs, le rôle du gouvernement du Québec est bien circonscrit. Entre autres, comme il est mentionné dans le préambule du projet de loi, le gouvernement définit les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public concernant les projets, en plus d'autoriser la solution à mettre en oeuvre parmi les différentes options proposées par la Caisse. Voilà qui tombe sous le sens.

2. LA NAVETTE AÉROPORTUAIRE, UN PROJET PRIORITAIRE

Lors de l'annonce du nouveau partenariat avec la Caisse, le gouvernement du Québec a identifié deux projets prioritaires, à savoir le système de transport collectif de la Rive-Sud passant par le nouveau pont Champlain et le système de transport collectif de l'Ouest de Montréal, incluant la navette entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal.

Cela fait depuis 2002 que nous travaillons activement à ce projet de navette, dans lequel nous avons investi au fil des ans quelque 4 millions de dollars en études et 40 millions en travaux liés à la future gare de Montréal-Trudeau. Nous sommes donc emballés de voir que ce projet des plus pertinents puisse enfin voir le jour, sous le nouveau leadership de la Caisse, et nous remercions le gouvernement du Québec pour sa vision et sa sensibilité l'égard de ce dossier. Rappelons que le gouvernement du Québec avait déjà reconnu une première fois en 2010 l'importance de notre projet de navette : en effet, le ministre des Finances d'alors avait alloué dans son budget une somme de 200 millions de dollars à titre de contribution pour la réalisation du projet.

La qualité des accès terrestres à l'aéroport influe grandement sur sa compétitivité, tant par rapport aux aéroports concurrents comme Burlington et Plattsburgh que par rapport aux autres modes de transport interurbain. L'accessibilité de l'aéroport est aussi une dimension majeure de service à la clientèle. L'aéroport étant une importante porte d'entrée de la ville, un lien ferroviaire accroîtrait également le pouvoir d'attraction de Montréal pour les affaires, le tourisme et la tenue de congrès et d'événements.

La majorité des grands aéroports dans le monde disposent déjà ou planifient d'avoir une desserte ferroviaire rapide, fréquente et fiable. On en compte quelque 200 en activité dans le monde. Certains aéroports comme Heathrow à Londres sont desservis par plusieurs systèmes de transport collectif : métro, navette express, trains régionaux, etc. Au Canada, l'aéroport de Vancouver est desservi par la Canada Line depuis 2009, tandis que la navette entre Toronto Pearson et Union Station entrera en service en juin 2015. À Montréal, le projet de navette est reconnu comme une priorité depuis le Sommet économique de 2002 et il figure dans le Plan de transport de 2008. Mais, il a tardé à se réaliser.

La route est donc actuellement le seul mode d'accès à Montréal-Trudeau. Or, en plus d'être soumis aux caprices de la météo, le réseau routier desservant l'aéroport est le plus souvent congestionné et la pression n'ira qu'en s'intensifiant avec l'accroissement du trafic passagers.

La situation actuelle est une source de frustration pour les passagers et pose des difficultés de recrutement/rétention de personnel pour les employeurs. Sans desserte ferroviaire, le bon fonctionnement et le développement de l'aéroport Montréal-Trudeau risquent aussi d'être compromis par la capacité limitée des débarcadères et des stationnements, par le manque d'espace ou par les coûts exorbitants pour en accroître la capacité. La compétitivité de l'aéroport et de la ville est en outre menacée.

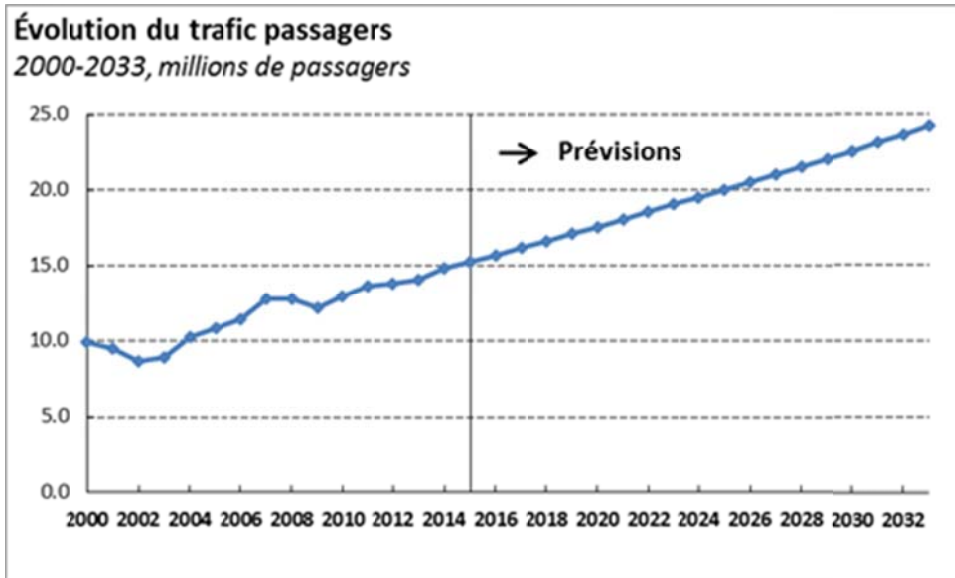
En ce qui concerne le service d'autobus entre l'aéroport et le centre-ville (la «747»), celui-ci n'est pas vraiment express, n'est pas fiable, et ne plaît pas à toutes les catégories de voyageurs, particulièrement aux voyageurs d'affaires. Ainsi, la part modale du transport collectif à Montréal-Trudeau est de seulement 10 %, ce qui est très faible par rapport aux taux de 30, 40, voire 50 % et plus atteints dans d'autres aéroports. Seule une navette ferroviaire rapide, fiable et répondant aux besoins spécifiques des voyageurs permettra d'accroître substantiellement la part du transport collectif.

3. UN BESOIN DE PLUS EN PLUS GRAND ET PRESSANT

Plus le temps passera, plus le besoin d'une navette ferroviaire à Montréal-Trudeau se fera grand et pressant.

L'aéroport Montréal-Trudeau est déjà un des principaux générateurs de déplacements de la région montréalaise, avec des pointes pouvant excéder plus de 73 000 déplacements terrestres par jour, incluant les passagers aéroportuaires et leurs accompagnateurs, sans oublier les 9 000 employés directs de la zone de l'aérogare.

De plus, ces déplacements sont appelés à s'intensifier au cours des prochaines années pour atteindre plus de 105 000 déplacements par jour d'ici 2030, une croissance de 44 %. Comme l'illustre le graphique ci-dessous, le trafic passagers à Montréal-Trudeau a augmenté de façon soutenue depuis 2000, passant d'environ 10 millions par année à près de 15 millions par année aujourd'hui. On prévoit qu'il atteindra 20 millions vers 2025 et 25 millions en 2033.



Source : Aéroports de Montréal et Transports Canada

De surcroît, la croissance du trafic aéroportuaire se fera de pair avec celle du West Island. La zone du West Island et de l'aéroport produit actuellement plus de 132 000 déplacements motorisés vers le centre-ville ou vers les quartiers centraux de l'île durant l'heure de pointe du matin. L'Ouest-de-l'île étant un milieu dynamique, on s'attend que les volumes de déplacements connaîtront une augmentation de 18 % d'ici 2030.

UN TRAIN LÉGER, ÉLECTRIQUE, EN SITE PROPRE

En réponse à ce besoin, ADM a, très tôt, pris l'initiative d'entreprendre des études de préféabilité en lien avec le projet de navette. Tout naturellement, nous avons d'abord examiné le potentiel offert par les corridors ferroviaires existants, en particulier le corridor CN-CP passant juste au sud de l'aéroport et utilisé principalement pour le transport de marchandises entre le Port de Montréal et les marchés nord-américains.

Or, la cohabitation de trains de passagers avec des trains de marchandises s'avère généralement difficile. De plus, les études de tracés potentiels réalisées conjointement avec l'AMT de 2006 à 2009, ainsi que les études que nous avons menées par la suite sur le tracé du CN menant à la gare Centrale, ont permis d'en arriver aux principaux constats suivants :

- Le corridor CN-CP n'offre pas la capacité nécessaire pour pouvoir desservir adéquatement à la fois l'aéroport et la clientèle métropolitaine de l'Ouest-de-l'Île avec des trains de passagers.
- Même en y ajoutant des voies dédiées pour les trains de passagers, la marge de manœuvre pour l'avenir est quasi nulle.
- La capacité des gares d'arrivée au centre-ville pose également problème.
- Les risques opérationnels liés à des voies aménagées à l'intérieur de corridors ou emprises appartenant au CP ou au CN sont incompatibles avec un financement privé.
- Pour le CN et le CP, la priorité sera toujours le transport de marchandises...et c'est tout à normal puisque c'est leur mission.

C'est ainsi que vers la fin de 2010, ADM a été amenée à abandonner cette avenue pour favoriser plutôt le développement d'un système de train léger électrique inspiré de la Canada Line et aménagé en site propre, c'est-à-dire sur des voies résolument dédiées et complètement affranchies du CN et du CP.

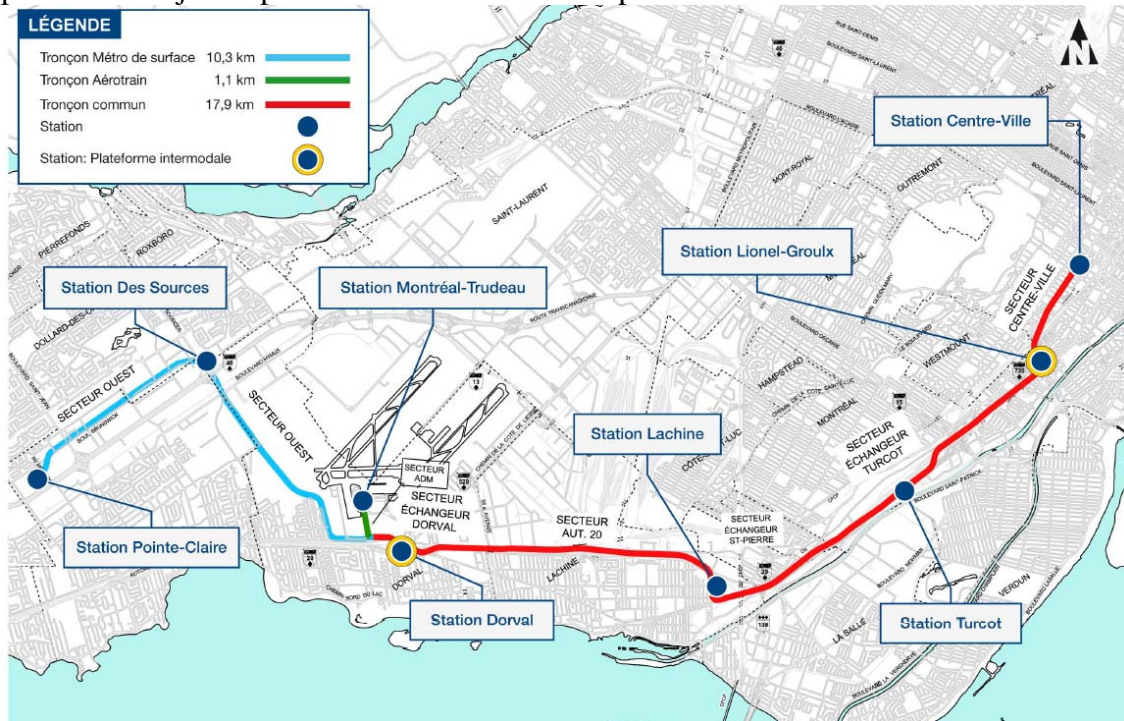
De concert avec la Société québécoise des infrastructures et la Société de transport de Montréal (STM), ADM a du coup initié en 2011 des études sur un projet de SLR apte à desservir à la fois la clientèle aéroportuaire et la clientèle métropolitaine. Ces études ont mené à la production d'un Rapport d'avant-projet préliminaire en 2013.

4. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET SLRO

Connu sous le nom de SLR de l'Ouest (SLRO), le projet développé par ADM en partenariat avec la STM et Infra Québec mise sur un matériel roulant léger, automatique, 100 % électrique, ne générant donc pas d'émissions de GES et peu bruyant, se prêtant en outre à un service urbain, rapide, fréquent, fiable et confortable.

Il existe plusieurs technologies de SLR, mais peu importe celle retenue, le grand avantage d'un tel système est qu'il peut s'insérer facilement dans le tissu urbain existant et qu'il offre une grande flexibilité de conception, tant à l'égard du type d'infrastructure qu'à celui du tracé et de l'emplacement des gares. Il peut notamment être aménagé en tranchée, au niveau de la rue, en structure surélevée ou en souterrain.

On trouvera ci-dessous un plan montrant le tracé actuel du SLRO. Celui-ci comporte huit gares (station Pointe-Claire, à proximité de Fairview, station Des Sources, station Montréal-Trudeau, station Dorval, station Lachine, station Turcot, station Lionel-Groulx et station Centre-ville) et trois tronçons (Centre-ville-Dorval, Dorval-Montréal-Trudeau, Dorval-Pointe-Claire) pour un total de près de 30 km. D'autres stations intermédiaires pourraient s'ajouter pour un meilleur service de proximité dans certains secteurs.



Tracé du Système léger sur rail de l'ouest (SLRO)

Le SLRO jouera le rôle d'épine dorsale d'un réseau efficient de transport collectif multimodal pour l'aéroport et l'Ouest de Montréal, particulièrement pour les secteurs populeux situés au centre de l'île et actuellement non desservis par un système lourd. Entre autres, il sera complété par les éléments d'intermodalité suivants :

- Une connexion facile avec le Métro à la Station Lionel-Groulx.
- Des correspondances avec les trains intercitys de VIA Rail et les trains de banlieue de l'AMT à la gare intermodale Dorval.
- Des rabattements d'autobus de la STM et des Conseils Intermunicipaux de Transport (CIT) au terminus Fairview, à la gare intermodale Dorval et à la station Lachine.
- Des stationnements incitatifs au terminus Fairview et à Lachine.

Ainsi, le SLRO améliorera grandement le transport collectif dans plusieurs secteurs de la ville en offrant :

- Un service performant de métro de surface pour les arrondissements Sud-Ouest, Lachine, Pierrefonds, Cité de Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, etc.
- Une desserte améliorée pour plusieurs secteurs de la couronne ouest (tels que Vaudreuil et Île Perrot) en rabattant les autobus CIT vers le terminus Fairview.
- Une desserte améliorée du parc industriel de Saint-Laurent par des rabattements d'autobus STM vers la station Des Sources.



Gare intermodale de Dorval

5. UNE INFRASTRUCTURE, DEUX SERVICES

Le SLRO est conçu pour permettre d'offrir deux services distincts sur une même infrastructure : l'Aérotrain, qui desservira Montréal-Trudeau, et le Métro de surface, qui desservira la clientèle métropolitaine. Nous sommes cependant conscients que le projet qui sera réalisé par la Caisse pourra différer.

Le service Aérotrain est un service semi-express entre l'aéroport et le centre-ville. Il fera des arrêts aux stations de correspondance Dorval et Lionel-Groulx, favorisant une intermodalité pour les voyageurs aéroportuaires. Les voitures, les horaires et les fréquences seront adaptés aux besoins spécifiques des voyageurs aéroportuaires.

Les projections d'achalandage sont d'environ 10 000 passagers/jour, ce qui équivaut à une part modale conservatrice de 19 % des passagers aéroportuaires origine/destination. Soulignons que ce chiffre d'achalandage provient d'une étude de qualité *Investment grade* réalisée par une firme indépendante reconnue internationalement. En comparaison, le service d'autobus 747 transporte en moyenne 4000 passagers/jr, bien que ce service ne

soit pas vraiment express, ni fiable, ni susceptible d'attirer certaines catégories de voyageurs comme les voyageurs d'affaires.

Fait important, le service Aérotrain justifiera une tarification supérieure qui aidera à rentabiliser l'ensemble du projet. À titre d'exemple, mentionnons que la Canada Line de Vancouver exige un supplément de 5 \$ des passagers au départ de l'aéroport. Il faut savoir aussi que les usagers de l'autobus 747 paient actuellement 10 \$ par passage : ils seront donc prêts à payer une plus forte somme pour un service rapide, fiable et confortable.

Quant au service de Métro de surface, il s'agira d'un service omnibus à partir de la station Pointe-Claire, à proximité du complexe Fairview. Plusieurs arrêts intermédiaires s'effectueront à Des Sources, à Lachine, à Turcot, à Dorval et à Lionel-Groulx. Les projections d'achalandage sont d'environ 50 000 passagers/jour.

Dans sa forme actuelle, le SLRO générera donc un achalandage de 60 000 passagers/jr, un chiffre conservateur qui a été validé par le Plan de mobilité de l'Ouest. Cet achalandage est appelé à croître avec le temps, compte tenu notamment de l'effet d'ensemencement.

6. LE SLRO, LE SEUL APTE À DESSERVIR LES DEUX CLIENTÈLES VISÉES

Après plus de dix ans d'études réalisées avec différents partenaires et portant sur une multitude de tracés, Aéroports de Montréal a acquis la conviction que le SLRO est le seul système de transport collectif apte à desservir à la fois l'aéroport et l'Ouest de Montréal et qui sera encore pertinent dans 40 ou 50 ans. Cette conviction a d'ailleurs été entérinée par les spécialistes du Plan de mobilité de l'Ouest (PMO).

Rappelons que le Plan de mobilité de l'Ouest (PMO) a été créé à l'initiative du gouvernement du Québec avec le mandat d'établir par voie consensuelle le mode de transport collectif optimal pour desservir à la fois l'aéroport et l'Ouest-de-l'Île. Coprésidé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT), il regroupe 11 autres organismes concernés par le transport collectif. Le Comité technique du PMO a analysé un total de quatre projets, dont deux variantes du SLRO (tracé court et tracé long), un projet axé principalement sur le train de banlieue ainsi qu'un quatrième projet axé principalement sur l'autobus.

Le consensus auquel le Comité technique est parvenu est à l'effet que le SLRO (tracé long) est le projet qui répond le mieux aux besoins des deux clientèles visées, métropolitaine et aéroportuaire. Le tracé court est conservé au cas où le financement serait insuffisant.

Le Comité technique a jugé que le train de banlieue ne peut pas desservir la clientèle aéroportuaire, en plus de ne pas contribuer aux objectifs du gouvernement du Québec en matière d'électrification des transports ni à ceux du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD). Elle est donc exclue.

Quant à la solution basée sur l'autobus avec voie réservée, le Comité technique a statué que cette option n'est pas optimale pour les usagers. De plus, sa faisabilité technique et économique n'a pas été démontrée et sa réalisation se heurte à de sérieux enjeux d'acceptabilité sociale. Pour ADM, cette solution ne représente qu'un statu quo amélioré et n'est pas à la hauteur d'un aéroport international. Il est illusoire de croire qu'un aéroport qui comptera bientôt 20 millions de passagers puisse se passer d'un lien ferroviaire.

7. UNPROJET STRUCTURANT, SE PRÊTANT À UN FINANCEMENT NON TRADITIONNEL

En plus de servir d'épine dorsale à un nouveau réseau de transport intermodal pour l'aéroport et l'Ouest de Montréal, le SLRO agira comme catalyseur du développement urbain. S'alignant résolument sur le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), le projet favorisera la densification urbaine et la mobilité active, et permettra de mettre en valeur le potentiel important de développement urbain le long de son parcours, particulièrement à proximité des nouvelles stations. Les terrains disponibles pourront être développés dans la logique des TOD (*Transit oriented development*), notamment au terminus Fairview, à la station intermodale Dorval, à Lachine et dans l'ancienne cour Turcot.

Selon une évaluation sommaire, ce potentiel s'établit comme suit :

- Plus de 360 hectares de terrains à développer dans un rayon de 1 km des stations, sans compter l'effet de stimulation sur le développement du centre-ville.
- Plus de 45 000 nouveaux logements à construire à l'intérieur de TOD.
- De nouvelles zones commerciales à créer autour de certaines stations, dont Des Sources et Fairview.



Ce potentiel de développement immobilier et commercial ouvre la voie à un nouveau levier de financement, soit la capture de la plus-value de la valeur foncière des terrains bénéficiant de l'impulsion créée par le SLRO. Selon le rapport intitulé *La captation de la plus-value foncière comme source de financement du transport collectif pour le Grand Montréal*, les projets de SLR dans l'axe de l'autoroute 10 (jusqu'à Brossard) et le SLR aéroportuaire sont des candidats idéaux à ce type de financement. Selon le même rapport, ce nouveau levier pourrait financer jusqu'à 35% des coûts d'infrastructure.

D'autre part, l'intention était de réaliser le projet SLRO selon un mode PPP (public-privé) avec des contributions tant du secteur public que du secteur privé. PPP Canada avait démontré un intérêt certain pour le projet, car celui-ci rencontrait ses critères. De plus, le projet pourrait bénéficier d'autres sources potentielles de financement, dont :

- Des contributions d'Hydro-Québec en vertu du programme d'électrification des transports collectifs.
- Des contributions d'Aéroports de Montréal en retour d'une amélioration de la qualité de service à sa clientèle et de la réduction de ses besoins en immobilisations.

Une fois l'infrastructure en place, le SLRO serait économique à exploiter grâce à l'électrification et à l'automatisation des trains, en plus générer des économies de fonctionnement pour la STM et les CIT via les rabattements d'autobus. De plus, comme il a déjà été mentionné, le service Aérotrain a le potentiel de dégager des revenus additionnels grâce à une tarification supérieure.

8. UNE OPPORTUNITÉ HISTORIQUE DE CRÉER UN NOUVEAU RÉSEAU RELIANT LA RIVE-SUD, LE CENTRE-VILLE, L'AÉROPORT ET L'OUEST-DE-LÎLE

Le nouveau partenariat avec la Caisse présente en outre une opportunité unique et tout à fait emballante de réaliser les deux projets de SLR (Rive-Sud et Ouest de Montréal) d'une manière intégrée, avec le même matériel roulant, en vue de réduire les coûts de réalisation et d'exploitation tout en maximisant l'achalandage et l'intermodalité du système.

En combinant les deux projets, on créerait un nouveau réseau qui serait beaucoup plus grand que la somme de ses deux composantes. Un tel projet qui relierait la Rive-Sud à l'Ouest-de-l'Île, en passant par le centre-ville et l'aéroport, sans oublier l'Île-des-Sœurs, la Cité du Multimédia, Lachine, etc. aurait pour effet de créer encore plus de valeur foncière et de susciter un élan au niveau de l'ensemble de l'agglomération montréalaise.

Imaginons un peu tout l'effet qu'un tel projet pourrait avoir sur le développement économique et urbain de Montréal, compte tenu de tous les autres projets déjà prévus le long de son parcours: le développement continu du Dix30, le nouveau pont Champlain, la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, Griffintown, le nouvel échangeur Turcot, la mise en valeur de l'ancienne cour Turcot, le nouvel échangeur Dorval ainsi que tout le réaménagement qu'Aéroports de Montréal envisage pour le côté ville de Montréal-Trudeau (débarcadères, stationnements, bureaux, etc.). Le visage de Montréal sera littéralement transformé.



Tracé du projet conjoint SLRO et SLR Rive-Sud

Plus particulièrement, la combinaison et l'harmonisation des deux projets pourraient donner lieu à des économies d'échelle substantielles, tant à l'étape de la réalisation qu'à celle de l'exploitation. Entre autres, les coûts d'infrastructure du SLRO seraient grandement réduits en convertissant le terminus Centre-ville en station intermédiaire. L'extension du territoire couvert par le service Aérotrain en augmenterait substantiellement l'achalandage et, par conséquent, les revenus. À plus long terme, un tel réseau offrirait en outre des possibilités de ramification vers des secteurs non encore desservis par un système de transport collectif.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

En conclusion, Aéroports de Montréal tient à réitérer son enthousiasme et sa confiance face à ce partenariat novateur entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec pour la réalisation de grands projets d'infrastructures, y compris la mise en place d'une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal. Cette solution à *la québécoise* devrait normalement rallier toutes les forces vives du Québec.

Le projet de navette aéroportuaire est absolument essentiel, tant pour l'aéroport que pour la ville. Il répond à un besoin réel démontré par nos études d'achalandage. L'absence d'une desserte ferroviaire est déjà source de problèmes. Avec la croissance continue du trafic passagers, lequel atteindra 20 millions par année vers 2025, ce besoin deviendra impérieux. Nous avons suffisamment étudié la question et visité assez d'aéroports dans le monde pour être convaincus du bien-fondé de notre projet.

Il est important aussi de souligner que le projet de SLRO profitera également à l'ensemble de l'Ouest de Montréal, non seulement le West Island mais aussi Lachine et le Sud-Ouest. Grâce aux performances techniques du SLR, un mode de transport collectif de plus en plus répandu dans le monde, la clientèle métropolitaine de plusieurs secteurs de l'Ouest de Montréal, et même de la couronne Ouest, aura ainsi accès à une desserte urbaine de qualité, comparable à celle offerte par le Métro.

La Caisse ne part pas de zéro puisque le projet de SLRO est déjà passablement avancé et qu'il existe un consensus autour de ce projet conçu pour assurer une desserte optimale de l'aéroport et de l'Ouest de Montréal. Une mise en chantier vers 2020 est tout à fait possible. Mais il n'y a plus de temps à perdre.

Aéroports de Montréal tient à assurer le gouvernement du Québec et la Caisse de son entière collaboration. La Caisse aura plein accès à toutes nos études techniques et d'achalandage. Nous sommes également tout disposés à partager notre expertise et notre savoir-faire, notamment en matière de gouvernance et gestion de grands projets. Nous serons évidemment un partenaire incontournable, à toutes les étapes du projet. Outre les investissements déjà consentis, notamment concernant l'enveloppe de la gare de Montréal-Trudeau, nous sommes prêts à participer à la réalisation et au financement de la portion du projet se trouvant sur le territoire aéroportuaire en contrepartie des gains au chapitre du service à la clientèle et des dépenses d'immobilisations évitées.

La Caisse doit impliquer aussi tous les autres intervenants dès le départ, en particulier les partenaires opérationnels que seront la STM et les CIT ainsi que tous les autres organismes qui contribueront concrètement et activement au projet. Quant à nous, les organismes qui n'auront rien à contribuer n'auront pas leur place à la table.

Nous sommes d'avis que les trois paliers de gouvernement ont chacun une contribution à faire, car ils bénéficieront des retombées du projet.

Au niveau fédéral, il existe des programmes et des enveloppes pour les projets d'infrastructures où il sera sûrement possible d'aller puiser. Rappelons que PPP Canada était prêt à contribuer substantiellement au projet de SLRO. Il lui suffirait de modifier ses règles ou de faire preuve de flexibilité. Mais, d'autre part, rien n'empêche aussi que les projets appelés à être réalisés en vertu du nouveau partenariat public—public soient structurés de manière à pouvoir être admissibles aux programmes fédéraux. En effet, il serait dommage de se priver de fonds fédéraux pour des questions de structure ou de nomenclature.

Au niveau provincial, les sommes que le gouvernement du Québec devrait autrement affecter pour un terminus d'autobus au centre-ville et des voies réservées, entre autres, pourraient être réaffectées au projet de SLR, sans compter les économies de fonctionnement des sociétés de transport.

Les villes et arrondissements, qui seront les premiers bénéficiaires des retombées du projet, ont aussi un rôle à jouer, notamment au plan de l'acceptation sociale du projet, de la mise en place de mesures de mitigation, de la facilitation des travaux, de l'octroi de droits de passage, et ainsi de suite.

Enfin, le gouvernement du Québec et la Caisse se doivent de saisir cette opportunité historique de fusionner les deux projets de SLR convergeant vers le centre-ville afin de créer un nouveau réseau de transport collectif moderne reliant la Rive-Sud à l'Ouest de Montréal, en passant par l'aéroport.

Franchement, il serait tout à fait regrettable de ne pas considérer les synergies, les économies et les gains de toutes sortes qui pourraient résulter d'une intégration des deux projets. Dans ce cas-ci, nettement, un vaut mieux que deux : un tracé unifié de bout en bout, une équipe de projet, un type de matériel roulant, un opérateur, un centre d'entretien, etc.

Tous ensemble, faisons preuve de vision à long terme comme nous l'avons déjà fait en lançant le projet du Métro de Montréal dans les années 60. Aujourd'hui, nous avons la chance de pouvoir lancer un projet plus grand encore que la somme de ses composantes et de créer un nouvel élan à l'échelle de toute l'agglomération montréalaise. Si, comme société, nous croyons dans le transport collectif, dans l'électrification des transports, dans l'urbanisation durable et verte, c'est le moment de le prouver ! Ne manquons pas cette occasion unique !