

## L'aéroport international P.E.T. déborde

Chronique du 11 octobre 2023

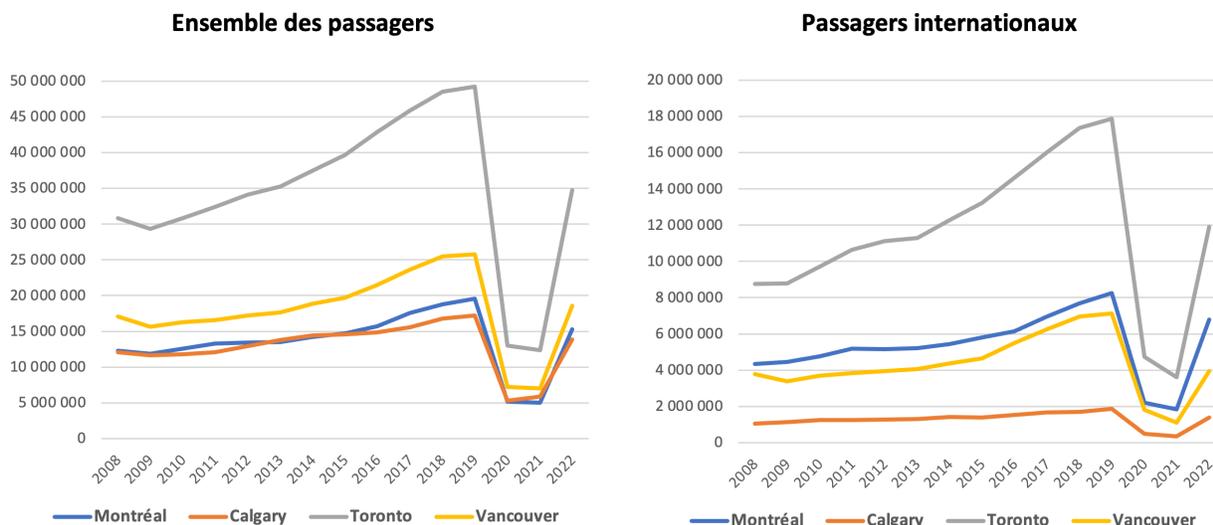
La troisième semaine d'août, je suis allé accueillir ma fille à l'aéroport. Je n'avais jamais vu pareil désordre : 300 personnes faisaient la file dans la section des taxis, autant dans celle des autobus de la STM, sans compter que ceux-là avaient déjà fait la file une demi-heure devant le distributeur de titres de transport, et j'en passe; dehors, au niveau des rampes d'accès véhiculaire, rien ne bougeait tant la congestion était intense.

Je ne vous apprends rien puisque les médias ont beaucoup parlé ces derniers temps des problèmes de notre aéroport international. Tentons d'y voir clair.

### La cause première

Comment notre aéroport a-t-il pu devenir un pareil capharnaüm ? Tout simplement parce que la population est prise d'une véritable boulimie de voyages... partout au pays.

Nombre de passagers aux quatre principaux aéroports canadiens, 2008 à 2022



Source : Statistique Canada. Tableau 23-10-0253-01 Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel

Ce qui est le plus significatif aux courbes ci-haut, c'est qu'entre 2015 et 2019, la croissance annuelle du nombre de passagers à l'aéroport de Montréal fut de 8 %, et même de 10 % pour ce qui concerne les vols internationaux. Vancouver et Toronto ont connu des poussées similaires, bien que depuis plus longtemps et à une autre échelle à Toronto.

La crise COVID a temporairement calmé le jeu, mais la reprise ne s'est pas fait attendre. L'an dernier, l'aéroport de Montréal a accueilli 16 millions de passagers. Cette année, on atteindra sans doute les 23 millions... une croissance de 44 % en une seule année !

## Statistiques récentes et future de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (YUL)

		2019	2020-2021*	2022	2023**	2035***
<b>Trafic passagers</b>	(millions)	<b>20,3</b>	<b>5,3</b>	<b>16,0</b>	<b>23,0</b>	<b>35,0</b>
<b>Mouvements aériens YUL</b>	(milliers)	<b>237</b>	<b>97</b>	<b>179</b>	<b>210</b>	<b>325</b>

\* Moyenne de chacune des deux années

\*\* Projection, sur la base des 8 premiers mois de l'année

\*\*\* Chiffre approximatif en ce qui concerne les mouvements aériens

Sources : Site internet d'ADM et données officielles ADM

Déjà dans la panade avec 23 millions de passagers, Aéroports de Montréal (ADM) ne craint pas d'en annoncer 35 millions d'ici une douzaine d'années.

### Où le problème se situe-t-il ?

Aéroports de Montréal (ADM) a investi beaucoup d'argent au cours des 15 dernières années. Pour qui a connu « l'ancien aéroport », ça paraît :

- Une fois que les désagréables contrôles de sécurité sont derrière nous, c'est un vrai plaisir de parcourir les nouvelles jetées jusqu'à la section correspondant à notre porte d'embarquement. Tout est vaste et lumineux, le mobilier est confortable, on a l'embarras du choix pour se sustenter, etc.;
- À l'arrivée, le parcours de l'avion jusqu'à la sortie, une fois que l'on a récupéré ses bagages, est à mon sens à l'abri de tout reproche un tant soit peu fondé.

Le problème est concentré au niveau des halls d'accès et de sortie, qui correspondent à la partie étroite et ancienne de l'aérogare :

- Inauguré en 1960, cet aérogare accueillait 4,5 millions de passagers en 1968. Aujourd'hui que l'achalandage est multiplié par 5, rien ne va plus;
- Particulièrement au niveau des rampes d'accès véhiculaire niveau départs (à l'étage, ci-contre) et arrivées (au sol, sous le niveau départs), demeurées aujourd'hui tel qu'elles étaient en 1961.



Photo de 1964. Collection Ville de Montréal.

### Une première solution : le REM

Il y avait longtemps que l'on songeait à implanter un système de transport collectif de haut niveau (navette) entre le centre-ville et l'aéroport. Tous les projets qui furent proposés au fil des ans avaient en commun de partir de la Gare centrale et d'utiliser le corridor sud, parallèle à l'autoroute 20.

Quel aurait pu être l'achalandage d'une telle navette qui n'aurait compté que les deux stations Gare centrale et Aéroport international P.E.T. ? À mon sens bien faible. Car on n'imagine pas que les gens seraient partis d'un peu partout dans le vaste espace métropolitain, encombrés de lourdes valises, pour rejoindre le centre-ville de Montréal à seule fin d'y emprunter la navette aéroportuaire. En fait, ce concept avait été imaginé par les gens d'affaires concentrés au centre-ville... et n'aurait été utilisé que par eux.

Le réseau REM de CDPQ-Infra offre une solution beaucoup plus satisfaisante. Car les usagers pourront sans transfert accéder à l'aéroport en partant d'aussi loin que Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue ou Brossard. Le REM sera également connecté aux lignes Verte, Bleue et Orange du métro, ainsi qu'aux lignes Mont-Saint-Hilaire, Mascouche et Saint-Jérôme du réseau de trains de banlieues. Bref, à condition de ne pas être trop chargé, le REM permettra d'aller prendre l'avion à partir de pratiquement n'importe où dans le Grand Montréal.

C'est pourquoi on pourra s'attendre à un achalandage relativement élevé, ce qui soulagera les actuels problèmes d'accès à l'aéroport. Dommage que ce ne soit qu'à partir de 2027. Au moins, ce sera beau, à tout le moins si l'on se fie aux images diffusées.



JODOIN LAMARRE PRATTE ARCHITECTES / SAUCIER PERROTTE ARCHITECTES concepteur signature

## La solution principale : un aérogare agrandi

À partir de 2027, une fois que le REM sera en service, ADM lancera un vaste projet (2,5 G\$) d'agrandissement de la partie avant de l'aéroport, cette partie même qui fait présentement problème. À nouveau, ce qui s'en vient s'annonce spectaculaire.



## Et ensuite, que se passera-t-il ?

Forte de son ultime projet d'agrandissement et d'un REM qui aura d'ici là fait le plein d'utilisateurs, l'aéroport international P.E.T. pourra vraisemblablement accueillir adéquatement les 35 millions de voyageurs prévus en 2035 :

- Ce sera la limite, car un aéroport international contraint par un périmètre non extensible et ne disposant que de deux pistes ne pourra jamais être plus achalandé.

Que faire si la demande continue de croître, jusqu'à tendre vers les 50 ou 60 millions de passagers ?

Ma réponse est qu'il faudra se poser la question du **droit illimité et pour tous aux déplacements par avion**. Cette question s'est déjà posée ailleurs dans le monde :

- Le gouvernement néerlandais a décidé de réduire de 500 000 à 452 500 le nombre annuel de vols à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol, le douzième plus achalandé au monde (72 millions de passagers en 2019) (La Presse, 2 octobre 2023);
- Le gouvernement français interdit depuis le 23 mai de cette année les vols entre villes desservies en moins de 2h30 par TGV. Sont pour l'heure concernés les trajets entre Paris-Orly et Bordeaux, Lyon et Nantes;
- Je ne sais pas si vous connaissez un dénommé Jean-Marc Jancovici, ingénieur français célèbre pour avoir proposé de limiter à 4 le nombre de voyages en avion durant toute la vie d'une personne.

Ce sont là trois exemples d'usage de la contrainte visant à limiter les déplacements par avion, deux de type *soft*, le troisième on ne peut plus *hard*.

Nous avons le temps de voir venir. Mais tôt ou tard, il faudra envisager sérieusement d'emprunter cette voie.