

SOURCE : <http://www.journaldemontreal.com/2012/04/05/une-navette-dans-les-airs>

Transport | Train

Une navette dans les airs

ADM et les gouvernements veulent s'inspirer du Skytrain de Vancouver pour la navette de l'aéroport



Jean-Louis Fortin @

Journal de Montréal, Publié le: jeudi 05 avril 2012, 22H00 | Mise à jour: jeudi 05 avril 2012, 22H04



PHOTO AGENCE QMI, CARMINE MARINELLI

Le Skytrain de Vancouver est plus léger, plus confortable et plus silencieux qu'une navette posée au sol.

Difficile de s'entendre

2006 : Une étude est commandée à la firme Pricewaterhouse Coopers pour étudier le meilleur scénario d'un nouveau lien ferroviaire vers l'aéroport et l'ouest de l'île de Montréal.

2010 : L'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui veut desservir les voyageurs de l'ouest de l'île, et Aéroports de Montréal (ADM), qui vise offrir un service aux clients de l'aéroport, ne peuvent s'entendre sur le tracé. Ils se dissocient et comptent travailler sur des projets distincts.

Juin 2010 : La Ville de Montréal, la Société de transport de Montréal (STM) et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain annoncent qu'ils appuient le projet de ADM, plutôt que celui de l'AMT.

Avril 2012 : Le ministre des Transports assure que l'AMT aura aussi son projet de "Train de l'Ouest", évalué à presque 900 millions.

Début 2012 : ADM et les gouvernements misent maintenant sur un train léger qui circulerait sur des voies surélevées entre l'aéroport et le centre-ville.

Si elle voit le jour, la navette ferroviaire entre le centre-ville de la métropole québécoise et l'aéroport Montréal-Trudeau circulera vraisemblablement sur des voies surélevées, à l'image du Skytrain, qui fait la réputation de la ville de Vancouver depuis 25 ans.

Selon ce qu'a appris le Journal, Aéroports de Montréal (ADM) et des représentants gouvernementaux planchent actuellement sur un projet de train léger qui n'empruntera pas les voies ferrées conventionnelles.

Une telle infrastructure, dont les coûts de construction dépasseraient le milliard de dollars, présente l'avantage d'être plus légère, plus confortable et plus silencieuse qu'une navette posée au sol.

Les rails surélevés, qui aboutiraient près de la gare centrale, au centre-ville, présenteraient également moins de problèmes de construction au croisement des routes.

Mais surtout, la navette de l'aéroport n'entrerait pas en concurrence avec les trains de marchandises du Canadien

National (CN), qui ont la priorité lorsque vient le moment d'établir le partage des emprises ferroviaires.

Au cours des derniers mois, selon nos informations, des représentants d'ADM et du ministère des Transports du Québec se sont même rendus à Vancouver pour comprendre comment fonctionne le Skytrain.

«Très sérieux »

« C'est très sérieux », résume une source très au courant du dossier.

En plus des autorités aéroportuaires, des représentants des deux paliers de gouvernement, ainsi que de la Société de transport de Montréal (STM), seraient également assis à la table.

À Vancouver, le Skytrain, qui opère sans chauffeur, est un succès sur toute la ligne. Un premier tronçon a été inauguré, en 1986, à l'occasion de l'Exposition internationale qui avait lieu à Vancouver.

Un deuxième segment d'une vingtaine de kilomètres, qui relie le centre-ville à l'aéroport et la banlieue de Richmond, a été complété, à l'été 2009, à temps pour les Jeux olympiques d'hiver 2010. Un autre devrait être achevé en 2016.

L'équipement, qui utilise la technologie de la firme québécoise Bombardier, s'est révélé performant et fiable, même dans des conditions hivernales.