

Entre 1993 et 1997, l'ADM a budgeté 150 millions \$ pour un vaste programme quinquennal de modernisation des deux aéroports. Trois fois plus que le montant investi au cours des cinq années précédentes.

Et dans le but d'améliorer le service des transports terrestres des usagers des deux aéroports, ADM, de concert avec diverses agences gouvernementales étudie différentes options pour faciliter les relais par voies routières ou ferroviaires à l'intérieur du triangle Dorval/Mirabel/Montréal.

Autre priorité d'ADM: promouvoir les avantages compétitifs des aéroports de Montréal en terme de services air cargo nationaux et internationaux. Car 40% des installations manufacturières et près de 30% de la population des États-Unis est à une nuit de distance par camion, de Montréal. Au Canada 75% des usines et 70% de la population peuvent être rejointes de nuit, par camion, dans le même laps de temps.

DORVAL

Construit en 1941 et situé au coeur d'une dynamique zone industrielle, à peine à 20 minutes du centre-ville de Montréal, **Dorval** est l'aéroport le plus important de la ville pour les vols domestiques et frontaliers. Il est relié par services de transports routiers ou ferroviaires aux principales cités du nord-est américain.

En plus de ses terminaux, pistes d'atterrissage et moyens de transports, Dorval offre toute une série de services auxiliaires répartis entre plusieurs zones d'opération, y compris les opérations air cargo basées dans une zone mixte juste à l'ouest de l'aéroport.

MIRABEL

Inauguré en 1975 à quelques 54 km au nord du centre-ville et à proximité d'une zone industrielle en pleine expansion, **Mirabel** se spécialise dans les services destinés aux passagers internationaux et aux cargos aériens. Opérant 24 heures sur 24, l'aéroport offre aux transporteurs une très grande flexibilité d'horaires et un service intermodal de camionnage permettant de relier jour et nuit des destinations inscrites dans un rayon de 800 km.

LE PORT DE MONTRÉAL

Centre animé d'échanges domestiques et internationaux à l'année longue, le **Port de Montréal** qui s'étend sur plus de 25 kilomètres de quais est un point de transbordement majeur pour les cargos transatlantiques de marchandises en vrac. La ville lui doit une large partie de son essor.

Le Port offre à ses usagers des installations et des équipements capables de manutentionner tous les types de frets. Il compte cinq terminaux à conteneurs modernes, 22 hangars de transit, trois terminaux pour les vrac solides, des postes à quais pour la manutention des vrac liquides, deux silos à céréales et des grues de fortes capacités de levage.

Au cours des 10 dernières années, le Port de Montréal a manutentionné en moyenne, chaque année, plus de 21 millions de tonnes d'un trafic très diversifié composé de conteneurs, de marchandises diverses non-conteneurisées, de céréales, de produits pétroliers et autres vrac solides et liquides. De plus, le Port accueille annuellement plus de 30 000 passagers de navires de croisières.

Dans une perspective globale, près de 40 lignes maritimes relient Montréal aux cinq continents et à quelques 200 ports à travers le monde.

LIAISONS FERROVIAIRES

Du Port de Montréal, les chemins de fer canadiens s'enfoncent profondément à l'intérieur du marché américain. Les voies ferroviaires construites par les deux chemins de fer transcontinentaux **Réseau CP Rail** et **CN Amérique du Nord** sont plus récentes et suivent des trajets plus directs que les chemins de fer américains.

De plus, CN Amérique du Nord devient la voie ferroviaire la plus efficace et la plus directe pour toutes destinations à travers le continent. En intégrant ses lignes américaines au réseau CN Amérique du Nord, la compagnie offre, de Montréal via Chicago, un service qui s'étend à travers tout le continent, incluant le Mexique.

Autre exemple d'efficacité: les expéditeurs trouvent au Port de Montréal un service ferroviaire capable d'acheminer leurs cargaisons à Toronto en 10 heures et à Détroit en 25 heures. De plus, dû à une étroite et constante collaboration avec leurs partenaires du rail, les entrepreneurs en manutention et les lignes maritimes, le temps de transit entre le Port et Chicago a été réduit à près de 30 heures. Une amélioration remarquable sur les 72 heures requises en 1984!

Le port de Montréal exploite son propre réseau ferroviaire qui dessert presque tous les postes à quais sur plus de 100 km de voies ferrées. Il possède six locomotives et une capacité d'aiguillage de 700 wagons à conteneurs par jour. 