

Sommaire

Traduction

Objectif de l'étude

L'entretien du terminal de Mirabel coûte actuellement plus de trois millions de dollars par année à la société Aéroports de Montréal (ADM). Les nombreux efforts déployés pour lui trouver une autre vocation se sont malheureusement révélés infructueux.

L'objectif de la présente étude consiste à évaluer si le terminal de Mirabel et ses annexes (aéroquai et parc de stationnement en élévation) sont encore adaptés aux tendances actuelles en matière de traitement des passagers et d'installations commerciales et peuvent gérer la mixité et le niveau de l'achalandage d'un grand aéroport international canadien, ou bien s'ils ne conviennent plus à aucune activité aéroportuaire.

La présente étude aborde les questions relatives au débit et à la planification d'aérodromes. Une étude distincte s'intéresse à la portée et aux coûts des systèmes de bâtiments, des codes actuels, des normes de sécurité et d'autres problèmes techniques.

Constatations

Cette analyse montre clairement que le terminal de Mirabel, tel qu'il existe aujourd'hui, est incapable de gérer le niveau d'achalandage d'un grand aéroport international canadien, comme celui de Montréal-Trudeau.

Côté piste : Dans sa configuration actuelle (24 portes dont 18 sont accessibles par véhicule transbordeur [VT]), l'aire de trafic nécessiterait des travaux d'agrandissement et de reconfiguration importants pour ajouter au moins 50 portes, dont la plupart devraient être accessibles par des passerelles d'embarquement passagers.

Côté aérogare : La superficie du parc de stationnement en élévation et des stationnements de surface devraient plus que doubler. L'espace à proximité du terminal étant limité, il faudrait mettre en place un service de navettes.

Terminal : Toutes les installations de traitement du terminal et les concessions exigeraient une expansion et une reconfiguration en profondeur afin de gérer la demande de trafic tri-sectorielle. Par exemple, les installations de prédédouanement américaines nécessiteraient à elles seules un agrandissement de 50 % du niveau des départs. Les contraintes des installations existantes rendent difficile ou très coûteux l'aménagement optimal nécessaire pour parvenir à un niveau de service aux passagers concurrentiel et maximiser les possibilités commerciales requises dans un grand aéroport international canadien. Si on ajoute à cela le besoin de mettre à niveau les principaux systèmes de bâtiments, il serait plus économique d'en construire de nouveaux.

Développement à long terme : Des études récentes sur l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau ont montré qu'il pouvait continuer de répondre au niveau d'achalandage pour de nombreuses années à venir. Les exigences relatives aux installations de Mirabel seront alors plus importantes qu'indiquées ci-dessus.

Conclusion

À la lumière des considérations qui précèdent, le terminal actuel ainsi que son aéroquai et son parc de stationnement en élévation ne sauraient remplir la fonction d'un grand aéroport international canadien. C'est pourquoi, *du point de vue du débit et de la planification d'aérodromes*, ces installations peuvent être qualifiées d'obsolètes.