

**AÉROPORTS DE MONTRÉAL LANCERA UN APPEL D'OFFRES POUR LE
DÉMANTÈLEMENT DU BÂTIMENT DE L'ANCIENNE AÉROGARE DE MIRABEL
EN VUE DE LA MISE EN VALEUR DES TERRAINS SOUS-JACENTS**

Montréal, le 1^{er} mai 2014 – À l'occasion de son assemblée annuelle publique, Aéroports de Montréal a annoncé aujourd'hui que son conseil d'administration avait donné le feu vert au lancement d'un appel d'offres pour le démantèlement du bâtiment de l'ancienne aérogare de Montréal-Mirabel, inoccupé depuis la fin novembre 2004. Le bâtiment en question occupe seulement 15 acres sur les 6000 acres de la zone opérationnelle de l'aéroport Montréal-Mirabel, converti depuis en un pôle aéronautique de calibre mondial.

Faisant suite à dix années d'efforts avec des partenaires locaux et internationaux pour trouver une nouvelle vocation au bâtiment désaffecté, la démarche d'Aéroports de Montréal s'appuie sur deux rapports d'experts (Groupe Altus et ARUP) qui démontrent que l'ancienne aérogare est aujourd'hui totalement désuète et que son potentiel de récupération à des fins commerciales autres qu'aéroportuaires est quasi nul et économiquement injustifié.

Transports Canada, le propriétaire-locateur, a reçu copie des rapports d'experts, a convenu que le bâtiment en question était bel et bien désuet et a confirmé que le bail foncier permettait son démantèlement en vertu de la clause de désuétude, comme ce fut d'ailleurs le cas au début des années 2000 pour plusieurs composantes de l'ancienne aérogare de Montréal-Trudeau qui ont été rasées pour faire place aux nouvelles jetées internationale et transfrontalière.

L'approbation finale quant à l'octroi du contrat visant le démantèlement du bâtiment de l'ancienne aérogare de Mirabel sera donnée par le conseil d'administration d'ADM en septembre prochain.

« Maintenir indéfiniment un bâtiment inoccupé, désuet et non économiquement récupérable serait irresponsable. Depuis la fin 2004, nos dépenses pour entretenir minimalement ce bâtiment ont totalisé plus de 30 millions \$ en vain : c'est assez ! En plus, des réparations majeures d'au moins 15 millions \$ sont requises de manière urgente. Il est de temps de tourner la page et de penser à l'avenir, a déclaré le président-directeur général, M. James C. Cherry.

« De concert avec nos partenaires du Grand Montréal et conformément à notre mission, nous entendons plutôt faire porter nos efforts sur la recherche de projets porteurs d'avenir et créateurs d'emploi pour les terrains sous-jacents. »

Rapport du Groupe Altus

Selon le rapport du Groupe Altus, expert indépendant en immobilier, le potentiel de récupération du bâtiment de l'ancienne aérogare de Mirabel est grandement limité en raison de sa localisation. En effet, les conditions de localisation sont inférieures à celles généralement recherchées pour un projet commercial. L'environnement n'est pas attractif pour le grand public et la position du site est marginale par rapport aux secteurs à forte densité de population.

Des travaux majeurs de mise aux normes seraient en outre nécessaires dans le cas où les bâtiments seraient réutilisés à des fins autres qu'aéroportuaires. Les coûts sont évalués à 27 millions \$ pour le bâtiment de l'aérogare et à 36 millions \$ pour l'ensemble du complexe d'aérogare (stationnement étagé

et aéroquai compris), et ce, sans compter les investissements requis pour adapter les bâtiments pour une autre vocation.

Même après les travaux de mise aux normes, le bâtiment de l'ancienne aérogare présenterait encore des désuétudes fonctionnelles incurables liées, notamment, à l'aménagement intérieur inorthodoxe, à des hauteurs libres soit trop grandes soit trop faibles, à l'inefficacité énergétique de l'enveloppe en verre ainsi qu'à la présence importante d'amiante.

Rapport d'ARUP

Selon le rapport d'ARUP, expert mondial en planification et ingénierie aéroportuaire, le complexe d'aérogare de Mirabel est totalement désuet et n'a ni la capacité physique ni l'aménagement approprié pour accueillir le trafic passagers d'un aéroport international de l'importance de Montréal-Trudeau, lequel pourra répondre aux besoins au moins jusqu'en 2072. De plus, le concept de l'aérogare de Mirabel, basé sur l'utilisation de transbordeurs («VTP») pour l'embarquement des passagers, est aujourd'hui dépassé.

Le bâtiment de l'ancienne aérogare de Mirabel a servi pendant 30 ans et est désaffecté depuis 10 ans. Il aura près de 100 ans à la fin du bail d'ADM, en 2072. Or, la vie économique probable d'un complexe d'aérogare varie de 40 à 50 ans. L'expérience dans le monde démontre que le sort des anciennes aérogares est généralement la démolition, soit pour construire de nouveaux terminaux conformes aux nouvelles normes, soit pour valoriser les terrains sous-jacents.

Étude d'impacts économiques

Par ailleurs, une mise à jour toute récente de l'étude d'impacts économiques des entreprises établies sur le site de l'aéroport Montréal-Mirabel révèle que plus de 3700 personnes travaillent directement au sein de ces entreprises, dont 86 % dans le secteur à forte valeur ajoutée de l'aéronautique. Grâce au projet de la CSeries de Bombardier Aéronautique et à ses effets d'entraînement, ce chiffre devrait augmenter dans les années à venir.

« Il est important de distinguer l'aéroport, qui est en plein essor, de l'ancienne aérogare, qui est un bâtiment inutilisé depuis près de 10 ans. Loin d'être un éléphant blanc, l'aéroport de Mirabel fera l'objet d'investissements d'ADM totalisant quelque 100 millions de dollars au cours des prochaines années, incluant notamment 40 millions pour la réfection de la piste 06-24, et ce, sans compter les investissements de nos locataires », de souligner M. Cherry.

À propos d'Aéroports de Montréal

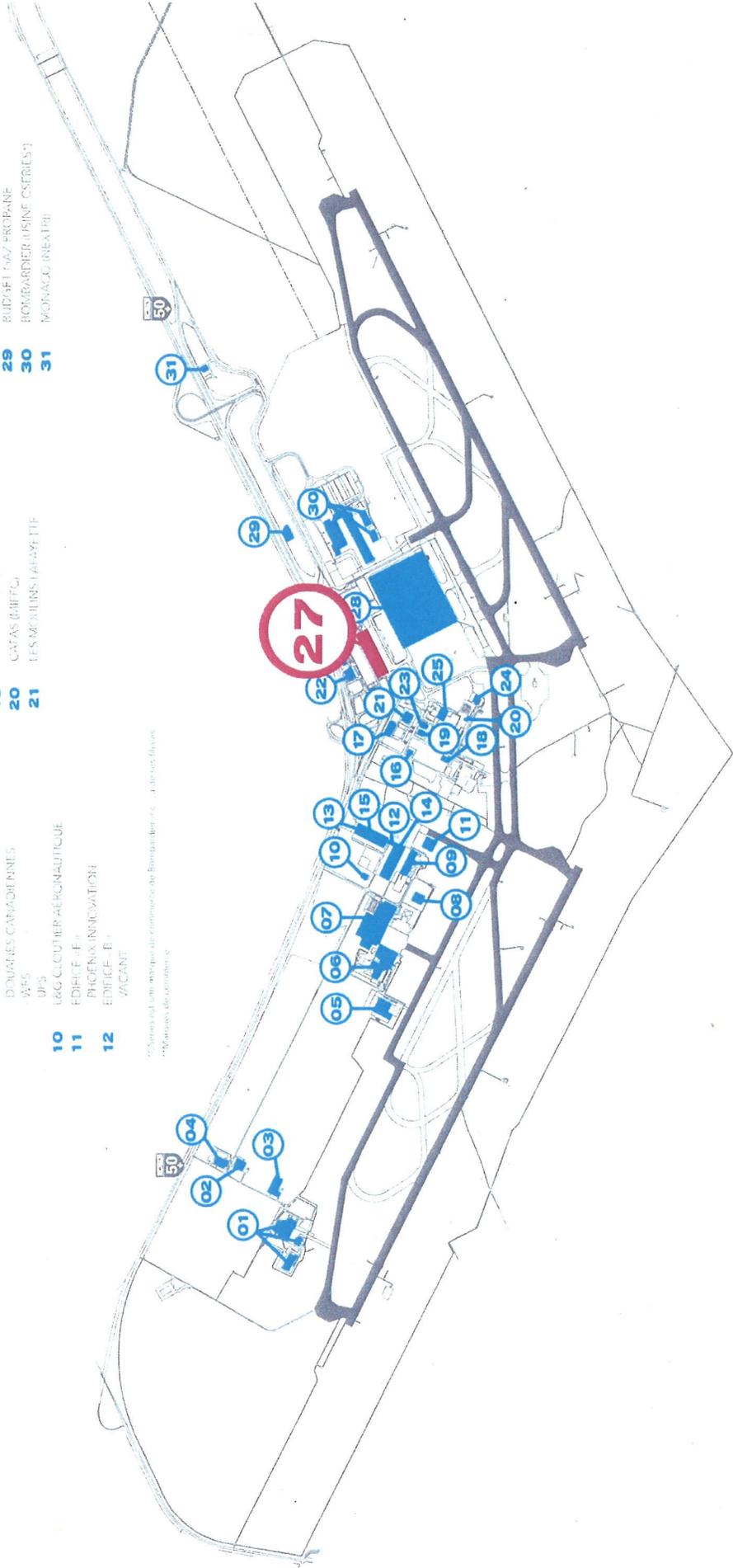
Aéroports de Montréal est l'administration aéroportuaire locale responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel, depuis 1992. La société emploie quelque 650 personnes qui sont réparties sur les deux sites aéroportuaires.

PLATEFORME AÉRONAUTIQUE DE MIRABEL

Ci-contre: le plan de l'aéroport illustre l'ensemble des activités industrielles, commerciales et logistiques qui se déroulent actuellement à Montréal-Mirabel et qui procurent de l'emploi à plus de 4 000 personnes au total.

- | | | | | | |
|-----------|-------------------------------|-----------|------------------------------|-----------|---------------------------------|
| 01 | COMMUNICATION PLUS (CANADIAN) | 13 | FEDERAL PAPERS | 22 | HOTEL SYSCOMAX |
| 02 | BOMBARDIER | 14 | EDIFICE A | 23 | ECOLE DE FORMATION AERONAUTIQUE |
| 03 | TURBOMECA (GROUPE SAFRAN) | | AVANOR | 24 | HEUBELUE |
| 04 | MONTONI | | TRANSPOUR ROBERT | 25 | ENTREPOT/UREAUX COMMUNICATION |
| 05 | MELACHROME INTERNATIONAL INC | 15 | LA LINE MATHEQUE OUBRECOISE | 26 | SYSCOMAX EDIFICE ADMINISTRATIF |
| 06 | PRATT & WHITNEY CANADA | | EDIFICE C | 27 | BATIMENT DE L'ANCIENNE AEROGARE |
| 07 | AVANOR / INCLINER | 16 | AEROTHERM (DEX PURGATOR DHU) | | |
| 08 | ABBQUA CANADA | | ETI (GARAGE) | | |
| 09 | AEROMAG | 17 | GROUPE AVANOR (AEROTHERM) | | |
| | DOUANES CANADIENNES | 18 | GRPE LE PETIT EQUIPAGE 3 | | |
| | UPS | 19 | GROUPE AVANOR | 28 | ICAP |
| 10 | LEG CLOUTIER AERONAUTIQUE | 20 | CATAS (MIFC) | 29 | BUDGET (SAZ PROPANE) |
| 11 | EDIFICE F | 21 | LES MOULINS LAZARETTE | 30 | BOMBARDIER (USINE CSERIES) |
| 12 | PHOENIX INNOVATION | | | 31 | MONACO (THEATRE) |
| | EDIFICE B | | | | |
| | VACANT | | | | |

27 BÂTIMENT DE L'ANCIENNE AEROGARE



*Services et services de commerce de Bombardier et de Airbus Helicopters
 **Maison de commerce

SOMMAIRE EXÉCUTIF

But de l'étude

Estimation du potentiel de récupération de l'aérogare avec le stationnement étagé sur le site de l'aéroport de Mirabel, dans un contexte d'utilisation pour des activités autres qu'aéroportuaires.

Description du sujet

- L'aérogare de Mirabel est exposée à un **faible débit autoroutier** : environ 20 600 véhicules par jour sur l'autoroute 50, contre 102 000 sur l'autoroute 15 (tronçon immédiatement au sud de l'autoroute 50).
- L'aérogare de Mirabel est **excentrée par rapport au bassin de population** de la couronne nord de Montréal et des Laurentides.
- L'environnement du site est dominé par les usages agricole et industriel.
- **L'offre en transport en commun est inexistante** vers l'aérogare.
- La superficie brute totale de l'aérogare est d'environ un million de pieds carrés. Cependant :
 - L'aire la plus attrayante n'est que 326 610 pieds carrés (**33 % de l'ensemble**), soit celle du niveau de l'**ancien traitement des passagers** (niveau 3), plus celle de la mezzanine (niveau 4) moins celle de la section du niveau 3 sous la mezzanine.
 - **Le niveau 3 se trouve divisé sur la longueur en raison de la mezzanine portant la hauteur libre à 9,5 pieds sous celle-ci**, diminuant grandement l'attrait et la flexibilité de son utilisation potentielle.
 - **La hauteur libre de 35,5 pieds de part et d'autre de la mezzanine est excessive** pour la plupart des usages et engendrerait des coûts d'aménagement et d'exploitation (énergie, entretien, etc.).
 - **La superficie sous la mezzanine est importante**, soit 127 902 pieds carrés (39 %) par rapport aux 198 708 pieds carrés en pleine hauteur (61 %).
 - Compte tenu de la capacité et de la configuration de la structure, **la mezzanine ne peut être ni agrandie ni démolie pour avoir une aire dégagée sans obstacle**.
 - **Les autres espaces de l'aérogare sont difficilement récupérables** en raison de leur hauteur limitée, de l'absence de fenestration, de leur accessibilité difficile, etc.
- En occupation vacante, les **dépenses d'exploitation** actuelles représentent 8,00 \$ le pied carré de la superficie du niveau 3. **Dans le cas d'une occupation du bâtiment, ce taux serait encore plus élevé.**
- **D'importants travaux de mise aux normes seront requis dans le cas où l'aérogare devrait être récupérée.** Le coût des travaux pourrait totaliser environ 36 millions \$, dont 27,6 millions \$ pour l'aérogare (enlèvement de l'isolant à l'amiante, toiture, murs rideaux, mécanique, installation de gicleurs, etc.). **Pour l'aérogare, ces travaux représentent 84,50 \$ le pied carré de la superficie du niveau 3.**

Analyse des usages potentiels

- **Commercial / récréotouristique / centre de foire**
 - **La position du site est marginale par rapport aux zones densément peuplées.**
 - Les usages industriels et agricoles qui dominent l'environnement de l'aérogare offrent une **synergie plutôt faible** avec la fonction commerciale et/ou récréotouristique.

- **Les principaux centres commerciaux concurrents sont nettement mieux positionnés** au centre de leur marché sur des sites à haute visibilité.
 - Un projet commercial d'importance est actuellement en construction à la sortie 28 de l'autoroute 15, soit à moins de 15 kilomètres de l'aérogare de Mirabel : le **projet Premium Outlet / Smartcentre**.
 - Le site de l'aérogare est positionné **hors du circuit touristique habituel** de la région de Montréal.
 - Les récents projets pour des centres de foires ou de congrès au Québec sont d'environ 60 000 pieds carrés d'exposition (Drummondville et Sherbrooke). **La superficie de l'aérogare est beaucoup trop grande pour être utilisée exclusivement par un centre de foire**; elle se compare davantage à celle de la Place Bonaventure (315 000 pieds carrés d'exposition en plein cœur de la métropole).
 - **L'entreprise Syscomax a déjà annoncé l'implantation, à l'horizon 2015, d'un complexe multifonctionnel à proximité immédiate de l'aérogare.**
- **Industriel**
 - Les **prix de vente** attribuables aux bâtiments industriels inoccupés de grande superficie (excluant le coût du terrain) **varient entre 5,63 \$ à 27,52 \$ le pied carré.**
 - Le bâtiment de l'aérogare à l'étude est âgé de 40 ans et possède des caractéristiques très spécifiques qui ne **s'apparentent aucunement à ceux d'un édifice industriel standard.**
 - **Des investissements majeurs et récents** dans des projets liés à l'aéronautique par Bombardier, Pratt & Whitney Canada et Aéroliia ont eu lieu dans les alentours de l'aéroport, mais aucun d'eux n'a envisagé la récupération de l'aérogare.

Conclusion

- Le bâtiment de l'aérogare de Mirabel est âgé de 40 ans, donc très près de la fin de sa vie économique pour une utilisation aéroportuaire. Notre vérification de projets d'autres aérogares abandonnés en Amérique du Nord témoigne que **la récupération d'une aérogare est très peu probable et que les tentatives se soldent généralement par leur démantèlement et leur démolition pour un redéveloppement du terrain.**
- Même après les travaux de mise aux normes, **la configuration de l'aérogare limitera encore l'attrait et la flexibilité du bâtiment pour toutes sortes d'utilisations possibles.**
- La **localisation en retrait** de l'aérogare est largement défavorable.
- Le site de l'aérogare est ouvertement disponible aux investisseurs depuis plusieurs années. **Aucun projet n'a depuis été concrétisé et aucun n'est présentement à l'étude.** Plus le temps passe, plus le coût de mise aux normes du bâtiment risquerait d'augmenter et plus les frais d'entretien s'accumuleront.

Nos analyses sur l'utilisation des bâtiments aux fins commerciales, récréotouristiques et/ou industrielles démontrent que le potentiel est quasi nul et qu'il est économiquement injustifié. Le coût de maintien du bâtiment risquerait également d'augmenter année après année.

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.

Constataions

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.

PRÉLIMINAIRE

Aéroports de Montréal Site de Mirabel

Impact économique des activités du site de Mirabel 2013

25 avril 2014

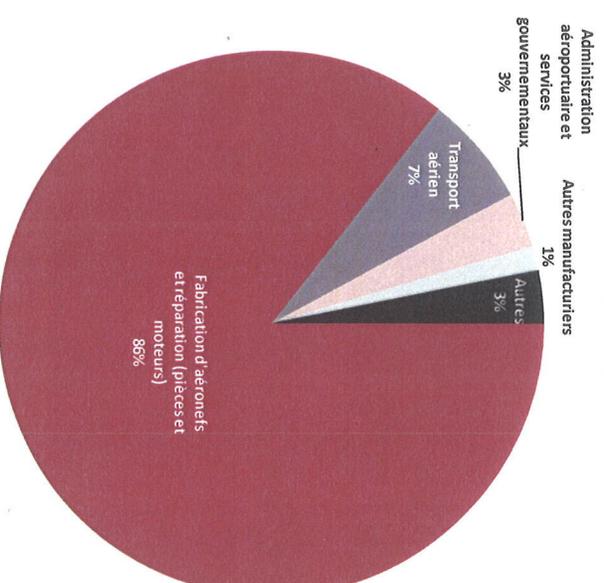
**E&B
DATA**

L'information économique et d'affaires au Canada

VII. Éléments de conclusion

- Alors que la mission première de l'aéroport de Mirabel était le transport de passagers, le site a réussi sa conversion puisque 86% des 3 700 emplois du site sont désormais dédiés au secteur industriel de l'aéronautique, et ce, en dépit d'une **compétition internationale** particulièrement vive.
- En comprenant les activités reliées au transport aérien de marchandises en plus du secteur industriel de l'aéronautique, c'est 96% de l'emploi du site de Mirabel qui s'inscrit dans la nouvelle vocation du site (90% en 2009).
- En fait, la croissance de l'emploi total relié au site de Mirabel a été de 2,9%, plus de trois fois plus rapide que la croissance de l'emploi au Québec (0,8%) dans son ensemble depuis 2009. On peut donc affirmer que le site industrialo-portuaire de Mirabel a contribué à la croissance économique du Québec.

Répartition par secteur d'activité du nombre d'emplois directs reliés aux opérations courantes sur le site de Mirabel – 2013



Source : E&B DATA à partir de données de source primaire (entreprises) et secondaire (bases de données).