



**MONTRÉAL-TRUDEAU,
D'HIER À DEMAIN**

**70
ANS**



**DE PRÉSENCE DANS LA
COMMUNAUTÉ**

LES DÉBUTS DE L'AÉROPORT



L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal a 70 ans! C'est en effet le 1^{er} septembre 1941 que l'aéroport, alors appelé Aéroport international Dorval de Montréal, ouvre officiellement ses pistes sur le site d'un ancien hippodrome acquis par le gouvernement du Canada.

La mission première du nouvel aéroport est essentiellement militaire. Il doit servir principalement à la formation des pilotes des pays du Commonwealth et à l'envoi d'appareils militaires pour soutenir l'effort de guerre. De fait, d'ici la fin de la Deuxième Guerre mondiale, près de 10 000 avions militaires seront livrés à la Grande-Bretagne via Dorval.

Aujourd'hui, l'aéroport est une infrastructure indispensable aux affaires, au commerce et au tourisme, accueillant 13 millions de passagers annuellement et desservant quelque 130 destinations sans escale.



UNE CROISSANCE FULGURANTE



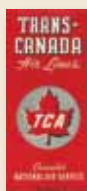
Au lendemain de la guerre, l'aéroport Dorval se consacre pleinement à l'aviation civile, alors en croissance rapide. Déjà en 1945, l'aéroport est desservi par quatre lignes aériennes transportant quelque 500 passagers par jour.

B·O·A·C



L'année suivante, BOAC, aujourd'hui British Airways, établit le premier service transatlantique

régulier. En octobre 1950, Air France débute ses opérations à Montréal. Puis en 1951, c'est au tour de Trans-Canada Airlines, qui deviendra plus tard Air Canada, à lancer sa liaison Montréal-Paris.



En 1955, Dorval est le plus gros aéroport canadien avec un million de passagers par année. Il doit en partie sa position dominante au fait qu'il est l'unique porte d'entrée canadienne pour tous les vols en provenance d'Europe.

Puis en décembre 1960, une nouvelle aérogare, alors décrite comme la plus grande au Canada et l'une des plus grandes au monde, est inaugurée à la suite d'un investissement de 30 M\$. Au cours de la décennie qui suivra, l'aéroport et la ville connaîtront un essor remarquable, notamment en raison d'Expo 67.



LES ANNÉES 70 À 90



En 1968, le trafic de Dorval atteint 4,5 millions de passagers. Des perspectives optimistes poussent alors le gouvernement du Canada à envisager la construction d'un nouvel aéroport capable d'absorber la croissance du trafic bien au-delà de l'an 2000. Le site de Ste-Scholastique est retenu et l'aéroport de Mirabel voit le jour en 1975.

Selon le plan initial, le transfert des vols vers Mirabel doit se faire en deux étapes: d'abord les vols internationaux, en prévision des Jeux Olympiques de 1976, puis les vols domestiques et transfrontaliers. Toutefois, avant même que le nouvel aéroport de Mirabel ne soit inauguré, les hypothèses sur lesquelles le projet avait été fondé commencent à s'effriter. La récession de 1970, le choc pétrolier de 1973 et la perte du statut de porte d'entrée unique ont pour effet de freiner la croissance du trafic.

En 1982, le gouvernement du Canada opte pour le maintien des vols domestiques et transfrontaliers à Dorval. Suit une longue période d'incertitude au cours de laquelle le partage du trafic entre Mirabel et Dorval rend les correspondances difficiles et nuit au développement des deux aéroports en plus d'engendrer des duplications.

Avec l'entrée en scène d'Aéroports de Montréal, en 1992, s'amorce une réflexion sur l'avenir du système aéroportuaire montréalais. Forte de l'appui de nombreux intervenants de la collectivité du Grand Montréal, la Société accorde aux transporteurs le choix d'opérer des vols internationaux réguliers à Dorval. En 1997, tous les vols internationaux réguliers, sans exception, y sont transférés. Puis, en 2004, suivent les vols nolisés. Dorval, renommé Montréal-Trudeau, redevient ainsi l'unique aéroport international de passagers du Grand Montréal.



À l'aube des années 2000, ADM lance un vaste projet d'agrandissement et de modernisation de l'aérogare. De 2001 à 2009, celle-ci est presque complètement rebâtie à neuf, sa capacité doublée et le niveau de service offert aux passagers grandement amélioré. D'une valeur de l'ordre de 1,5 G\$, le projet est réalisé dans le respect du budget et de l'échéancier. Au plus fort des travaux, le chantier de l'aéroport est le plus important du Grand Montréal, avec plus de 1000 travailleurs de la construction.

Le projet est également l'occasion d'une mise à niveau environnementale. Une nouvelle centrale thermique est notamment mise en service en 2003; toutes proportions gardées, celle-ci consomme quatre fois moins d'énergie que l'ancienne. Le bâtiment de l'aérogare intègre également différents dispositifs permettant d'économiser l'énergie. En 2009, il obtient la certification BOMA BEST en reconnaissance des efforts déployés en matière de gestion environnementale.



Sur le plan de la technologie et des processus, Montréal-Trudeau n'a rien à envier aux meilleurs aéroports du monde. Tous les équipements, comptoirs, salles d'attente, portes et passerelles d'embarquement sont génériques et le libre-service y est très répandu. Montréal-Trudeau a été le premier aéroport du monde à offrir l'auto-étiquetage des bagages dans un environnement à utilisation partagée. Le système de manutention des bagages sortants pour les vols vers les États-Unis, permettant d'en retirer n'importe quel bagage en tout temps, représente également une première mondiale. L'équipe de Montréal-Trudeau est en outre reconnue mondialement pour son expertise en déneigement et en dégivrage.

Autre caractéristique, l'aérogare de Montréal-Trudeau a été aménagée pour faciliter les correspondances et réduire le temps d'escale des aéronefs. L'objectif d'Aéroports de Montréal est d'ailleurs d'accroître l'utilisation de Montréal-Trudeau comme plaque tournante entre l'Amérique et l'Eurasie, et ce, dans le but d'offrir les meilleurs services aériens possibles à la collectivité montréalaise. Cette stratégie a déjà commencé à porter fruit comme en témoigne l'ajout de nouvelles destinations et routes vers l'Europe et le Moyen-Orient au cours des dernières années.



UN AVENIR PROMETTEUR



Le trafic passagers de Montréal-Trudeau augmente d'environ 3% en moyenne par année et, selon les prévisions à long terme établies par Transports Canada, cette croissance devrait se poursuivre dans le futur. Le secteur des vols internationaux est celui qui connaît la croissance la plus rapide et la plus soutenue. De fait, on prévoit qu'il deviendra bientôt plus important que le secteur domestique.

Cette situation amène ADM à entreprendre d'importants travaux d'agrandissement de ses installations aéroportuaires. La jetée internationale sera notamment prolongée : un total de huit nouvelles portes d'embarquement, dont six munies de passerelles pour gros porteurs, seront ajoutées d'ici 2016. Le hall des départs pour les vols internationaux et domestiques, situé dans le bâtiment central, sera également réaménagé de manière à accroître la capacité d'accueil et d'enregistrement.





Par ailleurs, les efforts pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport se poursuivront au cours des prochaines années. Construites dans le cadre du projet du réaménagement de l'échangeur Dorval, des bretelles permettront d'accéder directement à l'aéroport à partir des autoroutes 20 et 520, et vice-versa. De plus, à compter de 2017, selon l'échéancier actuel, une navette ferroviaire reliera l'aéroport à la gare Centrale en 20 minutes, toutes les 20 minutes.

À plus long terme, le réseau de pistes devrait, moyennant certaines améliorations, permettre de faire face à l'accroissement des mouvements aériens pour encore plusieurs décennies.



Ouverture
de l'aéroport
Dorval,
le 1^{er} septembre

Lancement d'une liaison
commerciale transatlantique
par BOAC

1941 1946

1946-

Prolongement des pistes 10-28





Ouverture
d'une troisième
piste (06D-24G)

1958



Agrandissement de la jetée
internationale pour Expo 67

1960

1951

et 06-24 (06G-24D)

1960

Ouverture
alors l'une



Décision du gouvernement

Transfert des vols
internationaux
de Dorval à Mirabel

67

1975

1000

1970

Mise en ligne du
Boeing 747 par Air France

d'une nouvelle aérogare,
des plus grandes du monde



DATES CLÉS

du Canada de maintenir
les vols domestiques
et transfrontaliers à Dorval

1986

Prise en charge des
aéroports de Dorval
et de Mirabel par
Aéroports de Montréal

Début de travaux
au niveau de l'aérogare
et des débarcadères

1992

1992 -

1995

Travaux de modernisation
de l'aérogare et construction
du stationnement étagé

1993

Entrée en service de la
nouvelle tour de contrôle

1997

Retour des vols internationaux réguliers à Dorval

Ouverture du nouveau centre de dégivrage et de nouveaux aménagements dans l'aérogare



Ouverture de la nouvelle jetée transfrontalière et mise en service de la nouvelle centrale thermique

2000

2001

Lancement d'un vaste programme d'agrandissement et de modernisation



03



2004

L'aéroport est renommé en l'honneur de Pierre Elliott Trudeau

Ouverture du nouveau complexe des arrivées internationales

Transfert des vols nolisés de Mirabel à Dorval

2005

Ouverture de la nouvelle jetée internationale

2006-

Modernisation du s et des halls publ



Ouverture du nouveau secteur des départs transfrontaliers et de l'hôtel Marriott intégré à l'aérogare

2009



Mise en ligne de l'Airbus A380 par Air France

Début des travaux d'agrandissement de la jetée internationale

2011

-2009

secteur domestique
des arrivées



2010
Approbation du projet de navette ferroviaire par le gouvernement du Québec

MONTRÉAL-TRUDEAU EN CHIFFRES

13 millions de passagers par année

31 compagnies aériennes

130 destinations desservies sans escale

600 vols par jour, en moyenne

210 000 atterrissages et décollages par année

55 portes d'embarquement

85 boutiques, restaurants et services

11 500 places de stationnement

28 000 emplois, dont 8 000 en aérogare

4,5 G\$ de valeur ajoutée