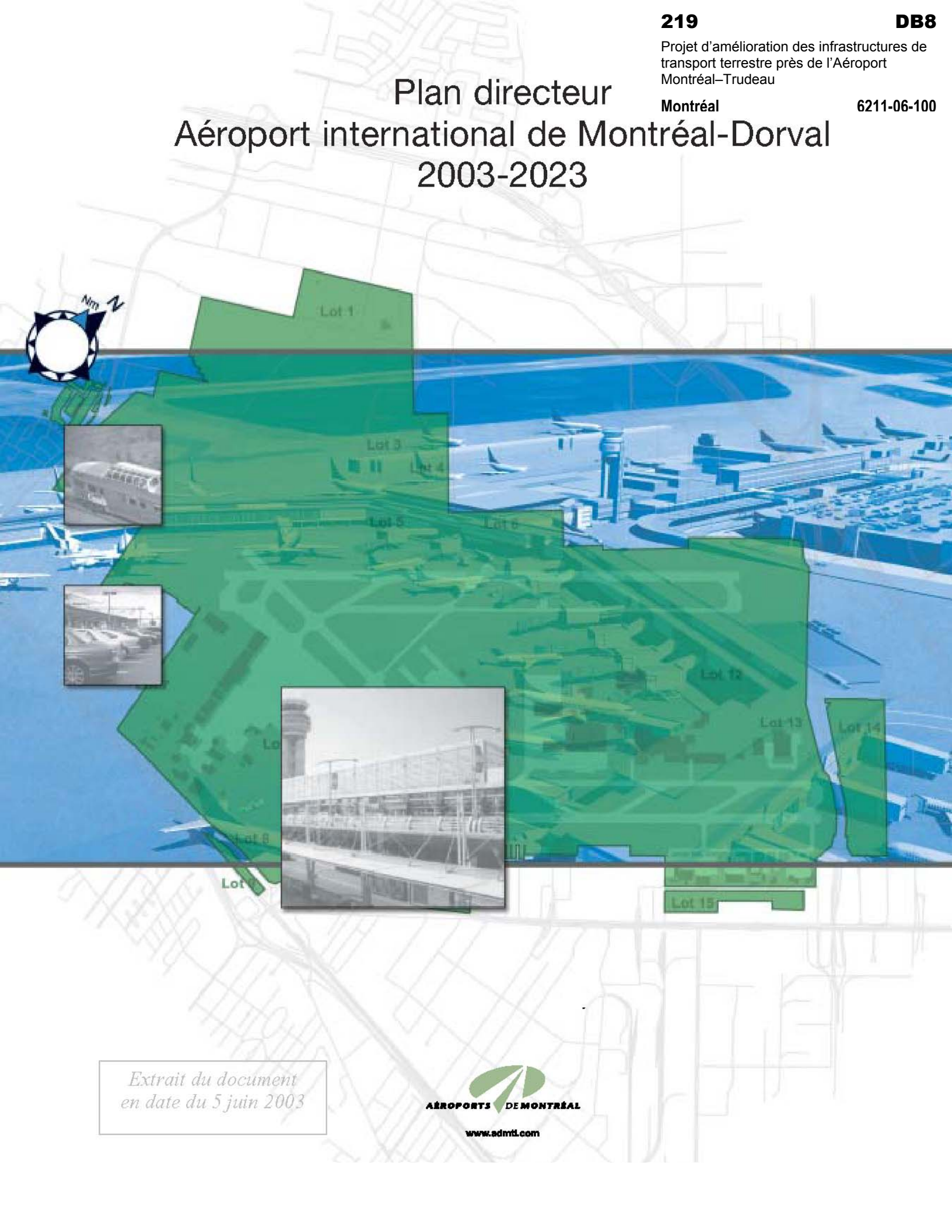


# Plan directeur Aéroport international de Montréal-Dorval 2003-2023



*Extrait du document  
en date du 5 juin 2003*



[www.admtl.com](http://www.admtl.com)

## Avant-propos

L'objectif général du Plan directeur de l'Aéroport international de Montréal-Dorval est d'identifier les grandes orientations de développement de l'ensemble des constituants aéroportuaires pour la période 2003-2023, l'emphase étant placée sur les dix premières années. De ces grands axes de développement découlent des projets de développement et de modernisation dont la priorité de mise en oeuvre est identifiée.

Le présent document intègre les résultats de l'analyse de projets d'investissement spécifiques, d'études sectorielles et des exercices prévisionnels réalisés par Aéroports de Montréal concernant les installations et services de l'Aéroport international de Montréal-Dorval.

Outil de planification privilégié, le Plan directeur constitue un guide pour l'amélioration, la modernisation et le développement des installations relevant de la responsabilité de la Société à l'Aéroport international de Montréal-Dorval, sur l'horizon temporel désigné. Il circonscrit le cadre général à l'intérieur duquel chacune des fonctions aéroportuaires pourra s'effectuer de la manière la plus efficace et la plus sécuritaire. La pertinence des projets mis de l'avant dans ce Plan pourra être revue en fonction des changements qui influenceront, sur l'horizon de planification, les facteurs déterminant les besoins en infrastructures aéroportuaires, notamment les prévisions de trafic.

Le Plan directeur constitue également un document d'information à l'intention des transporteurs et des autres exploitants, des agences gouvernementales, des collectivités locale et régionale et des investisseurs actuels et potentiels concernant les principaux projets planifiés par Aéroports de Montréal.

Soulignons qu'il s'agit du deuxième Plan directeur des installations de l'Aéroport international de Montréal-Dorval réalisé par la Société, le premier Plan datant de 1995.

## Sommaire

Aéroports de Montréal, une société à but non lucratif et sans capital-actions, est responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux de Montréal-Dorval et de Montréal-Mirabel, en vertu d'un bail d'une durée de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992. Les responsabilités de la Société incluent également le financement, la promotion et la planification des installations et des services aéroportuaires montréalais.

Le mandat d'Aéroports de Montréal est triple :

1 – Assurer la prestation de services aéroportuaires de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté tout en recherchant l'efficacité, la sûreté et la sécurité ;

2 – Contribuer au développement économique de la grande région de Montréal, notamment par la mise en valeur des installations qu'elle prend sous sa responsabilité ; et

3 – Assurer une cohabitation harmonieuse avec le milieu, en particulier quant à la qualité de l'environnement et à la sécurité.

Le présent document constitue le Plan directeur des installations de l'Aéroport international de Montréal-Dorval. Il présente les grandes orientations de développement des installations et services aéroportuaires pour la période 2003-2023 et constitue un guide pour l'amélioration, la modernisation et le développement des installations de l'Aéroport international de Montréal-Dorval.

La réalisation de ce Plan, le deuxième produit par la Société, était d'autant plus nécessaire que plusieurs événements ont considérablement modifié, depuis quelques années, l'envergure et la nature du trafic qui transite aux aéroports montréalais ; le plus important demeure le changement apporté par Aéroports de Montréal, en 1997, à la politique d'assignation des vols réguliers internationaux qui permettait dorénavant aux transporteurs d'exploiter cette catégorie de vols à partir de l'aéroport de Montréal-Dorval. Cet important changement d'orientation stratégique a créé un environnement propice au trafic de correspondance et a permis à Montréal de jouer pleinement son rôle de plaque tournante internationale.

Depuis, Aéroports de Montréal a conclu à la nécessité de spécialiser ses deux plates-formes aéroportuaires. En effet, la baisse de la demande et la présence à Montréal-Mirabel, à la fin de 2001, d'un seul transporteur y opérant des vols pour passagers durant toute l'année ; les pressions des transporteurs faisant principalement affaire à Montréal-Dorval pour ne plus supporter les coûts de l'aéroport de Montréal-Mirabel ; la nécessité, pour la Société, de demeurer concurrentielle et de dégager les ressources financières nécessaires au développement d'installations et de services de qualité à Montréal-Dorval et à Montréal-Mirabel ; le fort potentiel de l'Aéroport international de Montréal-Mirabel en matière de développement industriel et de fret aérien de même que la capacité actuelle et potentielle que possède l'Aéroport international de Montréal-Dorval de répondre adéquatement aux besoins prévus quant au transport des passagers sont autant d'éléments sur lesquels cette décision a été fondée.

C'est ainsi qu'Aéroports de Montréal veut dorénavant assurer le développement de ses deux aéroports selon trois axes spécifiques : le transport de passagers, le fret aérien et le développement industriel. Dans cette perspective, le rôle premier de l'Aéroport international de Montréal-Dorval sera de desservir les secteurs du transport des passagers et de l'aviation générale. Montréal-Dorval accueillera dorénavant l'ensemble des vols de passagers.

Ce rôle crée de nouvelles exigences d'exploitation sur les infrastructures aéroportuaires à Montréal-Dorval, exigences auxquelles devront satisfaire les interventions mises de l'avant dans le présent Plan directeur.

Les interventions projetées sur l'horizon de planification veulent permettre de répondre adéquatement à l'augmentation prévue du trafic de passagers et d'aéronefs de grand gabarit à Montréal-Dorval. Tout au long de la mise en œuvre du Plan directeur des installations de l'Aéroport international de Montréal-Dorval, la Société veillera à ce que les interventions suivent la croissance réelle du trafic et respectent la capacité financière de l'entreprise de même que les objectifs visés quant à la qualité des services offerts.

## L'aérogare

Aéroports de Montréal désire améliorer l'efficacité du traitement des passagers pour qui Montréal constitue l'origine ou la destination finale de leur voyage. La Société veut également renforcer la position de l'Aéroport international de Montréal-Dorval comme aéroport de correspondance efficace.

La Société veut offrir à sa clientèle les installations et les services qui permettront de répondre à l'ensemble des besoins reliés au traitement des passagers et des bagages ainsi qu'aux opérations des compagnies aériennes. Elle désire également offrir des installations souples qui soient les mieux adaptées aux modes d'exploitation actuels et prévus des transporteurs. Les passagers en correspondance doivent, entre autres, pouvoir compter sur des services rapides et intégrés qui assureront des liens directs entre les vols intérieurs et transfrontaliers et les vols internationaux. De plus, Aéroports de Montréal veut augmenter de manière importante la qualité des services offerts aux diverses clientèles de l'aérogare et continuer d'améliorer la sécurité des services aériens.

Les principales interventions prévues à l'aérogare sont :

- la construction d'une nouvelle jetée transfrontalière (ouverture en 2003) ;
- l'expansion du bloc principal de l'aérogare au nord-est et le réaménagement majeur de certains espaces fonctionnels (complété en 2003) ;
- l'agrandissement de l'aérogare et la construction d'une nouvelle jetée internationale (2003-2005) ;
- l'agrandissement de l'aérogare vers le sud-ouest et le parachèvement du secteur transfrontalier (2006-2009) ;
- le prolongement vers l'ouest des jetées internationale et transfrontalière, la construction d'une nouvelle jetée des vols intérieurs, la construction de voies de circulation nord-sud parallèles sur l'aire de trafic à l'ouest de l'aérogare (2010-2023).

## Le terrain d'aviation

Le réseau actuel des pistes et des voies de circulation offre une grande flexibilité opérationnelle, occasionne très peu de retards et réduit au minimum les distances de circulation. Différentes interventions sont prévues pour permettre d'augmenter la capacité actuelle des pistes de 80 mouvements à 102 mouvements à

l'heure sur l'horizon de planification. À la fin des horizons 2013 et 2023, la demande à l'heure de pointe ne représentera jamais plus de 85 % de la capacité horaire du réseau des pistes.

Parmi les interventions prévues, on retrouve :

- la normalisation de tous les feux d'approche du réseau de pistes d'ici 2005 ;
- l'installation d'ici 2005-2006 de feux axiaux sur l'ensemble des voies de circulation menant aux postes de stationnement d'aéronefs ;
- le dédoublement, sur la période de planification, de la voie de circulation Bravo desservant les pistes 06L-24R ;
- l'aménagement de deux réseaux de voies de circulation : l'un au nord-est de l'aéroport afin de desservir le nouveau secteur industriel, d'entretien d'aéronefs et de fret aérien, et l'autre au nord-ouest pour la desserte du nouveau secteur de manutention du fret aérien et de développement industriel.

## Les installations de fret aérien

En 2001, 135 000 tonnes métriques de fret ont été transbordées à l'Aéroport international de Montréal-Dorval. Ce volume est transporté en soute par les sociétés aériennes régulières pour passagers ou, encore, dans des avions tout-cargo dont la masse au décollage ne dépasse pas 34 000 kg.

Le rôle de l'Aéroport international de Montréal-Dorval, en matière de fret aérien, est circonscrit au traitement des marchandises transportées par les sociétés aériennes régulières pour passagers. Les analyses prévisionnelles indiquent que le volume de fret aérien transporté en soute devrait connaître une croissance soutenue au cours des deux prochaines décennies.

Le transport des marchandises représentant une part importante des revenus de certains transporteurs, Aéroports de Montréal veut maintenir l'efficacité des services offerts à l'Aéroport international de Montréal-Dorval. Suite à l'expansion prévue de l'aérogare après 2009, deux zones sont ciblées pour la relocalisation des activités de fret aérien : une première zone au nord-est du terrain aéroportuaire et une deuxième, au nord-ouest du secteur actuel.



## **Le secteur de l'aviation générale**

Aéroports de Montréal reconnaît l'importance de l'aviation générale pour sa clientèle d'affaires et veut permettre, le cas échéant, la croissance de ce secteur.

## **Les infrastructures de transport terrestre**

La problématique de développement des infrastructures de transport terrestre s'articule autour de trois principaux éléments : l'augmentation prévue de la clientèle, les projets d'agrandissement de l'aérogare de même que les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire envisagés par les différents paliers gouvernementaux, la Ville de Montréal et ses arrondissements ainsi que par les organismes de transport.

Les principales interventions prévues sont :

- le réaménagement de l'échangeur Dorval par le ministère des Transports du Québec (2003-2004)

Ce projet revêt une grande importance pour Aéroports de Montréal, qui en finance d'ailleurs une partie, puisqu'il permettra de résoudre les problèmes actuels d'accès routiers aux différentes installations aéroportuaires ;

- la mise en place des infrastructures nécessaires pour accueillir les nouveaux liens ferroviaires (2006-2009)

La Société désire faciliter l'accès à ses installations en élargissant l'éventail des modes de transport se rendant à l'aérogare. Le projet de mise en place d'un lien ferroviaire régional accessible sur le site même de l'aéroport élaboré par Aéroports de Montréal et VIA Rail et le projet de navette ferroviaire vers le centre-ville mis de l'avant par Aéroports de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport sont d'une grande importance pour la Société, qui s'est d'ailleurs engagée à participer au financement de la gare ;

- le réaménagement du réseau routier aéroportuaire et des parcs de stationnement publics.

## **La gestion environnementale**

Pour faire face à ses nombreuses obligations et pour maîtriser les risques et impacts environnementaux, Aéroports de Montréal a adapté son système de gestion environnementale à la norme ISO 14001. Les résultats des programmes de suivi de la qualité du milieu attestent de la saine gestion environnementale d'Aéroports de Montréal. La qualité des cours d'eau

est en progression, celle de l'air ambiant se conforme à la réglementation et le climat sonore affecte, année après année, un nombre décroissant de citoyens. D'ailleurs, des améliorations seront enregistrées jusqu'en 2009, puis la croissance du trafic aérien élargira l'empreinte sonore, mais sans pour autant entraîner un retour à la situation actuelle.

## **Le Plan d'utilisation des sols**

À moyen et à long terme, le traitement d'un volume plus important de passagers et d'aéronefs exigera des modifications au Plan d'utilisation des sols de l'Aéroport international de Montréal-Dorval.



## Foreword

The general objective of the Master Plan for Montréal-Dorval International Airport is to identify the main development orientations for all airport facilities for the 2003–2023 period, with emphasis on the first ten years. From these main orientations emerge development and modernization projects whose implementation priority has been identified.

This document reports on results of the analysis of specific investment projects, sectoral studies, and forecasting exercises carried out by Aéroports de Montréal on the facilities and services at Montréal-Dorval International Airport.

A key planning tool, the Master Plan serves as a guide for the improvement, modernization and development, over a designated period, of the facilities under the Authority's responsibility at Montréal-Dorval International Airport. It outlines the general framework within which each airport function can operate in the most effective and secure manner possible. The projects put forward in the Plan are subject to review in the event that changes during the planning period cause airport infrastructure needs to evolve, particularly traffic forecasts.

The Master Plan also serves as an information document for carriers and other operators, government agencies, local and regional communities, and current and potential investors with regard to the main projects planned by Aéroports de Montréal.

This is the second Master Plan for Montréal-Dorval International Airport facilities prepared by the Authority. The first plan was drawn up in 1995.

## Summary

Since 1992, under the terms of a 60-year lease signed with Transport Canada, Aéroports de Montréal, a non-profit and non-stock corporation, has been responsible for the management, operation and development of Montréal-Dorval and Montréal-Mirabel international airports. The corporation's responsibilities also include the financing, promoting, and planning of Montréal's airport facilities and services.

Aéroports de Montréal has a threefold mandate:

- Ensure the provision of quality airport services that satisfy the specific needs of the community, while striving for efficiency, safety, and security
- Contribute to the economic development of the Greater Montréal area, particularly by enhancing the potential of the facilities under its responsibility
- Operate in harmony with the surrounding community, particularly from a standpoint of safety and environmental quality

This document is the Master Plan for the facilities at Montréal-Dorval International Airport. It presents the main development orientations for the airport facilities and services for the 2003–2023 period and serves as a guide for the improvement, modernization, and development of Montréal-Dorval International Airport.

Preparation of this Plan, the second to be produced by the Authority, was made all the more necessary due to several events in recent years that have considerably altered the volume and nature of the traffic passing through the Montréal airports. The most important was the change made by Aéroports de Montréal in 1997 to its international scheduled-flight assignment policy, allowing carriers to operate this category of flight from Montréal-Dorval. This major strategic change created an environment that was conducive to connecting traffic and allowed Montréal to fully assume its role as an international hub.

Since then, Aéroports de Montréal has come to fully appreciate the need to focus the missions of its two airport platforms. Decreased demand and the presence at Montréal-Mirabel at the end of 2001 of a single carrier operating passenger flights throughout the year; pressure from carriers conducting business

mainly at Montréal-Dorval to no longer pay the aviation costs associated with Montréal-Mirabel; the need for the Authority to remain competitive and spend the necessary financial resources to develop high-quality facilities and services at Montréal-Dorval and Montréal-Mirabel; the significant potential of Montréal-Mirabel International Airport in terms of industrial development and air cargo; and the existing and potential capacity of Montréal-Dorval International Airport to serve all anticipated needs with regard to passenger traffic—these were considerations that worked in favour of this decision.

Accordingly, Aéroports de Montréal is now intent on developing its two airports in accordance with three specific focuses, namely passenger transport, air cargo, and industrial development. As such, the principal role of Montréal-Dorval International Airport will be to serve the passenger transport and general aviation sectors. From now on, Montréal-Dorval will handle all passenger flights.

This role creates new operating requirements with regard to the airport infrastructures at Montréal-Dorval, requirements that must be met by the actions outlined in the Master Plan.

The actions identified for the planning period should make it possible to fully respond to the anticipated increase in passenger and high-capacity aircraft traffic at Montréal-Dorval International Airport. Throughout the Master Plan implementation period, the Authority will ensure that these actions reflect actual traffic growth at Montréal-Dorval and the Authority's financial capacity to respond to it, and that they are in keeping with Authority's objectives with regard to the quality of the services it provides.

### **The air terminal**

Aéroports de Montréal wishes to improve the efficiency of the processing of passengers whose trips start or end in Montréal. The Authority also wishes to reinforce Montréal-Dorval International Airport's status as an efficient connector airport.

The Authority's aim is to provide its customers with facilities and services capable of responding to all

passenger- and baggage-processing requirements, as well as airline operations. It also seeks to provide flexible facilities that are better adapted to carriers' current and anticipated operating methods. For instance, connecting passengers must have access to fast and integrated services that ensure direct connections between domestic, transborder, and international flights. In addition, Aéroports de Montréal is striving to increase the quality of the services it offers its various customers at the terminal, and to continue to improve the security of air services.

The main actions planned at the terminal are the following:

- Construction of a new transborder jetty (2003 opening)
- Expansion of the main air terminal building to the northeast and major redevelopment of selected operating areas (to be completed by mid-2003)
- Expansion of the air terminal building to the west and construction of a new international jetty (2003–2005)
- Expansion of the air terminal building to the southwest and relocation of the transborder preclearance facilities (2006–2009)
- Expansion to the west of the international and transborder jetties, construction of a new jetty for domestic flights, and construction of parallel north-south taxiways in the apron area west of the air terminal building (2010–2023)

### **The airfield**

The existing network of runways and taxiways offers extensive operating flexibility and keeps delays and taxiing to a minimum. Various actions have been planned to eventually increase runway capacities to 102 movements per hour from the current 80 movements. At the end of the 2013 and 2023 periods, peak-period demand will never represent more than 85% of the hourly capacity of the runway network.

The planned actions include the following:

- Standardization of all the approach lights throughout the runway network by 2005
- Installation by 2005–2006 of taxiway centre-line lights

- Doubling of the Bravo taxiway serving runway 06L-24R
- Development of two networks of taxiways: one to the northeast of the airport to serve the new aircraft maintenance, air, and industrial cargo sector; and the other to the northwest to serve the new air cargo handling and industrial development zone

### **Air cargo facilities**

In 2001, 135,000 metric tons of cargo was transhipped through Montréal-Dorval International Airport. This volume was transported in the cargo holds of scheduled passenger aircraft, or in cargo aircraft with a takeoff mass not exceeding 34,000 kilograms.

The role of Montréal-Dorval International Airport with regard to air cargo is to process the cargo transported by scheduled passenger aircraft. Forecast analyses indicate that the volume of air cargo transported in cargo holds will grow steadily in the coming two decades.

Since air freight represents a major portion of the revenues of some carriers, Aéroports de Montréal intends to maintain the efficiency of the services offered at Montréal-Dorval International Airport. Two zones have been targeted for relocation of air cargo activities following the planned expansion of the terminal after 2009. One zone will be located to the northeast of the airport site, the other to the northwest of the existing area.

### **The general aviation sector**

Aéroports de Montréal recognizes the importance of general aviation to its business customers and, if possible, would like to facilitate the growth of this sector.

### **Land transport infrastructures**

Development of land transport infrastructures faces three main considerations: an anticipated increase in clientele, terminal expansion projects, and road and rail transport infrastructure projects planned by the various levels of government, including the City of Montréal and its boroughs, as well as by transportation organizations.

The following main projects are planned:

- Construction of a new interchange near Dorval Circle by the Ministère des Transports (2003–2004)



This project is highly significant for Aéroports de Montréal, which is in fact financing a portion of it, since it will help solve the problems now facing motorists trying to access airport facilities.

- Creation of the infrastructures needed to accommodate new rail links (2006–2009).

The Authority also wishes to facilitate access to its facilities by broadening the selection of transit options for airport users. Projects include the creation of a regional rail link accessible from the airport itself, developed jointly by Aéroports de Montréal and VIA Rail, and a downtown rail shuttle project sponsored by Aéroports de Montréal and Agence métropolitaine de transport. Both are of strategic importance to the Authority, which has committed to contributing to the financing of the station.

- Reconfiguration of the airport road network and public parking facilities.

### **Environmental management**

To meet its many obligations and to overcome environmental risks and impacts, Aéroports de Montréal has adapted its environmental management system to the ISO 14001 standard. The results of the environmental quality monitoring programs attest to the sound environmental management exercised by Aéroports de Montréal. The quality of the runoff is improving, that of the ambient air complies with regulations, and every year, the sound affects a decreasing number of local residents. Sound level improvements should be noted through 2009, after which increased air traffic will augment the noise footprint without, however, causing a relapse to current levels.

### **Land use plan**

In the medium and long terms, the processing of a greater number of passengers and aircraft will require amendments to the Montréal-Dorval International Airport Land Use Plan.

## 9. Les infrastructures de transport terrestre

Les infrastructures de transport terrestre, notamment les réseaux routiers régional et local, les débarcadères, les parcs de stationnement ainsi que les services de transport en commun constituent des composantes essentielles de la qualité de l'offre de service aéroportuaire.

L'Aéroport international de Montréal-Dorval est l'un des plus importants générateurs de déplacements sur l'île de Montréal. En effet, le véhicule privé et le taxi sont les deux modes les plus employés par le public voyageur, et ce, tant à l'arrivée qu'au départ. Le véhicule privé constitue le mode de déplacement le plus utilisé par les passagers des vols transfrontaliers et internationaux, tandis que le taxi est le mode privilégié par les passagers des vols intérieurs. Plus de 60 % des usagers ont comme point d'origine ou de destination l'île de Montréal et la majorité d'entre eux, soit 35 %, le centre-ville même.

Les employés de l'aéroport utilisent en grande majorité l'automobile ; seuls 3 % empruntent les services de transport en commun pour se rendre à leur travail.

La plupart d'entre eux résident dans la grande région montréalaise, dont plus de 40 % sur l'île de Montréal.

Compte tenu de l'importance des déplacements engendrés par les activités aéroportuaires, il importe, pour Aéroports de Montréal, d'assurer le meilleur accès possible à ses installations et de permettre des déplacements sûrs et efficaces à l'intérieur de même qu'à proximité de l'enceinte aéroportuaire. Pour ce faire, la Société veut, sur la présente période de planification, améliorer les infrastructures et services de transport existants ainsi qu'élargir l'éventail des modes de transport accessibles à sa clientèle.



## 9.1 État actuel des installations

### Accès à l'aéroport

L'Aéroport international de Montréal-Dorval est situé à proximité de plusieurs axes majeurs du réseau routier supérieur québécois, soit les autoroutes 13, 15, 20, ainsi que les autoroutes 40 et 520 (figure 9.1). La trame de ce réseau, avec ses jonctions et ses échangeurs, permet aux usagers d'effectuer des déplacements entre l'aéroport et les quatre points cardinaux. Cependant, afin d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport, il importe d'accroître l'efficacité des raccordements entre ces autoroutes et le réseau routier qui donne accès à l'aéroport.

Du côté de l'aérogare, l'accès s'effectue en empruntant le boulevard Roméo-Vachon via l'échangeur Dorval. Celui-ci présente des problèmes récurrents de conges-

tion lors des heures de pointe du matin et de l'après-midi, affectant directement la circulation à l'entrée et à la sortie de l'aérogare. Le ministère des Transports du Québec s'est engagé, conjointement avec la Ville de Montréal et Aéroports de Montréal, à réaménager cet échangeur de manière à améliorer les accès routiers aux différentes installations aéroportuaires et à accroître la sécurité et l'efficacité des déplacements sur le réseau.

À proximité de l'Aéroport international de Montréal-Dorval, on retrouve une gare de VIA Rail (corridor intercity Québec/Windsor) ainsi qu'une gare et une station de train de la ligne Rigaud – gare Windsor, service offert par l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Ces infrastructures ne sont cependant pas directement accessibles aux usagers de l'aéroport. C'est ainsi



Figure 9.1 – Réseau routier régional

qu'un service d'autobus est offert au débarcadère des arrivées par la Société de transport de Montréal. Son trajet permet de relier la gare de train de banlieue de Dorval et l'aérogare. Aéroports de Montréal offre également un service de navette entre les deux aéroports internationaux de Montréal–Dorval et de Montréal–Mirabel de même qu'entre les aéroports et le centre-ville de Montréal (toutes les 30 minutes). Aéroports de Montréal veut, sur la période visée par le Plan directeur, améliorer la disponibilité des services de transport en commun sur son site.

Du côté est des terrains aéroportuaires, l'accès à la zone d'entretien des aéronefs, sise entre les deux pistes parallèles, s'effectue via le chemin Côte-Vertu. Bien que le ministère des Transports du Québec ait récemment procédé à l'élargissement de l'emprise de cette route, et donc contribué à améliorer les conditions de circulation lors des heures d'arrivée et de départ des travailleurs, les problèmes de congestion y demeurent encore importants.

#### **Le réseau routier local et les débarcadères**

La zone de l'aérogare est desservie par cinq routes locales qui forment le réseau de circulation interne de l'aéroport (figure 9.2).

Le boulevard Roméo-Vachon constitue la route d'accès principale pour les voyageurs. Reliant l'échangeur Dorval, l'autoroute 520 et la rue Cardinal aux parcs de stationnement publics et aux débarcadères, il représente l'interface entre les réseaux routiers régional et local et l'aérogare. Il compte deux voies par direction dans sa partie plus au sud, voies qui s'élargissent dans la zone des parcs de stationnement publics et des débarcadères. À cet endroit, les multiples points de décision, concentrés sur une courte distance, diminuent la fluidité de la circulation.

La rue Albert-de-Niverville donne accès aux parcs de stationnement des employés, au bureau régional de Transports Canada et à certaines entreprises sises en bordure. La rue Stuart-Graham rend accessible la zone de fret aérien et d'entretien d'aéronefs du secteur ouest de l'aéroport ainsi que le garage d'entretien et la centrale thermique d'Aéroports de Montréal. Trois autres routes relient les voies d'accès et permettent le déplacement des usagers dans la zone aéroportuaire.

Le débarcadère des départs, constitué de trois voies, possède une capacité estimée à 875 véhicules/heure et fonctionne présentement à pleine capacité en période de pointe. Le débarcadère public des arrivées,



Figure 9.2 – Réseau routier local et débarcadères



situé au rez-de-chaussée, possède trois voies et une importante réserve de capacité. Le niveau de service du débarcadère professionnel des arrivées, constitué de deux voies, est actuellement déficient; il serait nécessaire d'y ajouter des espaces à l'usage des taxis.

**Les parcs de stationnement**

Il existe quatre parcs de stationnement publics : un parc de stationnement de courte durée (291 places), un parc étagé (3 046 places), un parc extérieur (851 places) et un parc de stationnement de longue durée (1 476 places). Un service gratuit de navette accessible au public voyageur ainsi qu'aux employés fait le lien entre les parcs de stationnement les plus éloignés et l'aérogare. De plus, l'Aéroport international de Montréal-Dorval offre un service de voiturier d'une capacité totale de 312 places. La capacité actuelle des parcs de stationnement publics, à l'Aéroport international de Montréal-Dorval, totalise ainsi près de 5 900 places (figure 9.3).

En haute saison, certains parcs de stationnement fonctionnent presque à pleine capacité. Cependant, la capacité disponible varie d'un parc à l'autre. Alors que le parc de courte durée est nettement le plus fréquenté, le parc de stationnement de longue durée possède une bonne réserve de capacité. Avec la hausse prévue de l'achalandage et la consolidation des vols de passagers à Montréal-Dorval, il sera nécessaire, à court terme, d'augmenter le nombre de places de stationnement.

À l'exception de l'aire d'entreposage du service de voiturier, tous les parcs de stationnement sont contrôlés par un système de péage automatisé. Ainsi, les parcs ont leur entrée distincte. Par contre, les parcs de stationnement de courte durée, étagé et extérieur, partagent une sortie unique.

À proximité immédiate du terrain aéroportuaire (Hôtel Hilton), on retrouve un parc de stationnement privé d'une capacité estimée à 800 places.

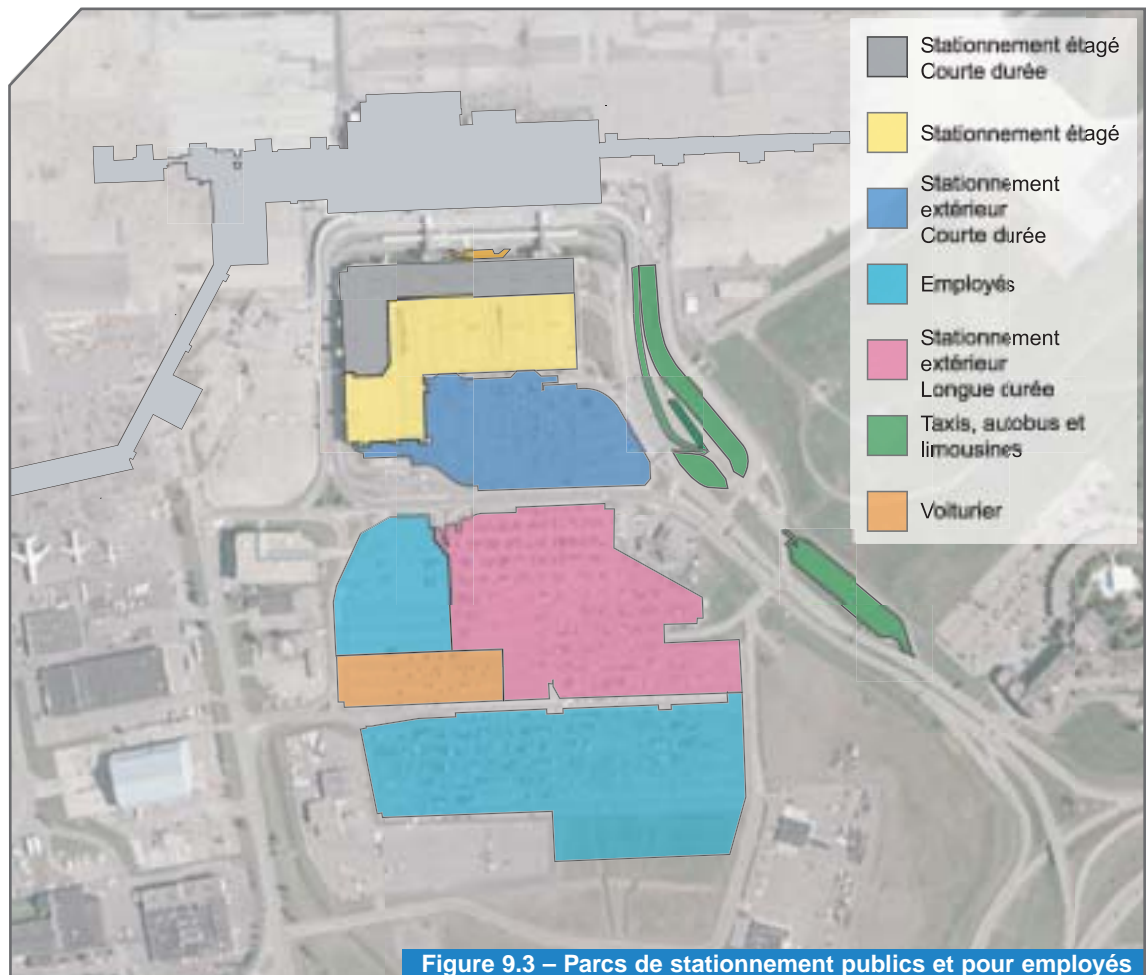


Figure 9.3 – Parcs de stationnement publics et pour employés



De plus, on compte environ 1 950 places dans des parcs de stationnement dédiés aux employés et partenaires d'Aéroports de Montréal détenant des permis réguliers, spéciaux ou privés.

## 9.2 Plan de développement des infrastructures

### 9.2.1 Principaux enjeux

La problématique de développement des infrastructures de transport terrestre s'articule autour de trois éléments principaux : l'augmentation prévue de la clientèle sur l'horizon de planification, les projets d'agrandissement de l'aérogare de même que les projets d'infrastructures de transport prévus par le ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal et ses arrondissements, ainsi que par les organismes de transport.

L'augmentation prévue du nombre de passagers à l'Aéroport international de Montréal-Dorval créera une pression sur les infrastructures et services de transport terrestre existants. La consolidation des vols de passagers accroîtra de manière importante la clientèle du secteur international dont le mode de déplacement privilégié est le véhicule privé.

Les projets de développement prévus à l'aérogare, notamment l'agrandissement des installations le long de la jetée transfrontalière, exigeront la révision de la géométrie du boulevard Roméo-Vachon, à la sortie du débarcadère, à l'étage des départs.

La planification des infrastructures de transport terrestre tient compte également du réaménagement de l'échangeur Dorval de même que des projets de liens ferroviaires mis de l'avant par Aéroports de Montréal, VIA Rail et l'Agence métropolitaine de transport.

#### **Accès routier**

Le réaménagement de l'échangeur Dorval par le ministère des Transports du Québec devrait s'effectuer au cours de la période 2003-2009. Ce projet revêt une grande importance pour Aéroports de Montréal, puisqu'il permettra de résoudre les problèmes des accès routiers reliant les installations aéroportuaires aux différentes autoroutes, aux secteurs occupés par des entreprises reliées au fret aérien situées à l'ouest et au sud-ouest de l'aéroport, de même qu'aux secteurs à vocation commerciale et industrielle situés au sud-est de l'aéroport. La Société

participe au financement de ce projet et en tient compte dans la planification de ses infrastructures de transport terrestre.

Sur l'horizon de planification, Aéroports de Montréal prévoit également améliorer l'accès à la zone d'entretien, sise au nord-est des terrains aéroportuaires, par la mise en place d'une route reliant les chemins Côte-Vertu et Saint-François. Aéroports de Montréal veut également que soient réaménagés, à partir du chemin Côte-Vertu, les accès aux autoroutes 13 et 40. Des demandes à cet effet ont déjà été faites au ministère des Transports du Québec.

Du côté de la zone de développement commercial située au nord-ouest des terrains aéroportuaires (secteur du terrain du grand golf), Aéroports de Montréal compte aménager un nouveau lien routier qui rejoindra le chemin Saint-François et le boulevard des Sources.

#### **Accès ferroviaire**

Aéroports de Montréal veut faciliter l'accès à ses installations pour l'ensemble de ses usagers en améliorant les infrastructures existantes et en élargissant l'éventail des modes de transport donnant accès à l'aéroport. C'est ainsi que la mise en place de liens ferroviaires accessibles sur le site même de l'aéroport, projets développés conjointement par Aéroports de Montréal, VIA Rail et l'Agence métropolitaine de transport, revêt une importance primordiale pour la Société, qui s'est d'ailleurs engagée à participer au financement de la gare.

Aéroports de Montréal et VIA Rail étudient actuellement la possibilité de relocaliser la gare Dorval à proximité immédiate de l'aérogare. Ce lien ferroviaire régional permettrait à la Société de mieux rejoindre sa clientèle actuelle de l'est ontarien et possiblement d'élargir sa zone d'influence.

Aéroports de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal veulent, quant à elles, offrir un service de navette ferroviaire rapide entre l'aérogare et le centre-ville de Montréal. Ce service assurerait un lien direct avec le réseau de transport en commun de la région montréalaise. Deux tracés sont présentement à l'étude (figure 9.5, page 53).

Les impacts de ces projets d'importance sur le développement du réseau routier local et sur la

demande de places de stationnement sont donc considérés dans le présent Plan directeur.

### **Le développement du réseau routier local et des débarcadères**

L'agrandissement de l'aérogare du côté est de la jetée transfrontalière exige le prolongement du débarcadère des départs; la route de sortie de l'aérogare devra ainsi être prolongée pour permettre aux usagers de se déplacer aisément et en toute sécurité. L'augmentation de l'achalandage prévue au cours des vingt prochaines années et la consolidation des vols de passagers à l'Aéroport international de Montréal-Dorval obligent Aéroports de Montréal à augmenter la capacité des parcs de stationnement publics et du débarcadère des départs. Le stationnement étagé serait donc agrandi vers le sud, ce qui forcerait la relocalisation de la partie sud de la boucle du boulevard Roméo-Vachon. Enfin, afin d'assurer une intégration harmonieuse des réseaux routiers local et régional, il sera nécessaire de reconfigurer le boulevard Roméo-Vachon Nord, suite au réaménagement de l'échangeur Dorval.

Aéroports de Montréal veut simplifier la signalisation routière et réduire les risques associés aux entrecroisements que l'on retrouve actuellement dans le secteur

des parcs de stationnement et des débarcadères du boulevard Roméo-Vachon.

### **Les parcs de stationnement**

L'augmentation graduelle de la clientèle prévue au cours des vingt prochaines années, combinée à la consolidation des vols de passagers à Montréal-Dorval, aura pour effet d'augmenter la demande de places de stationnement sur la période de planification.

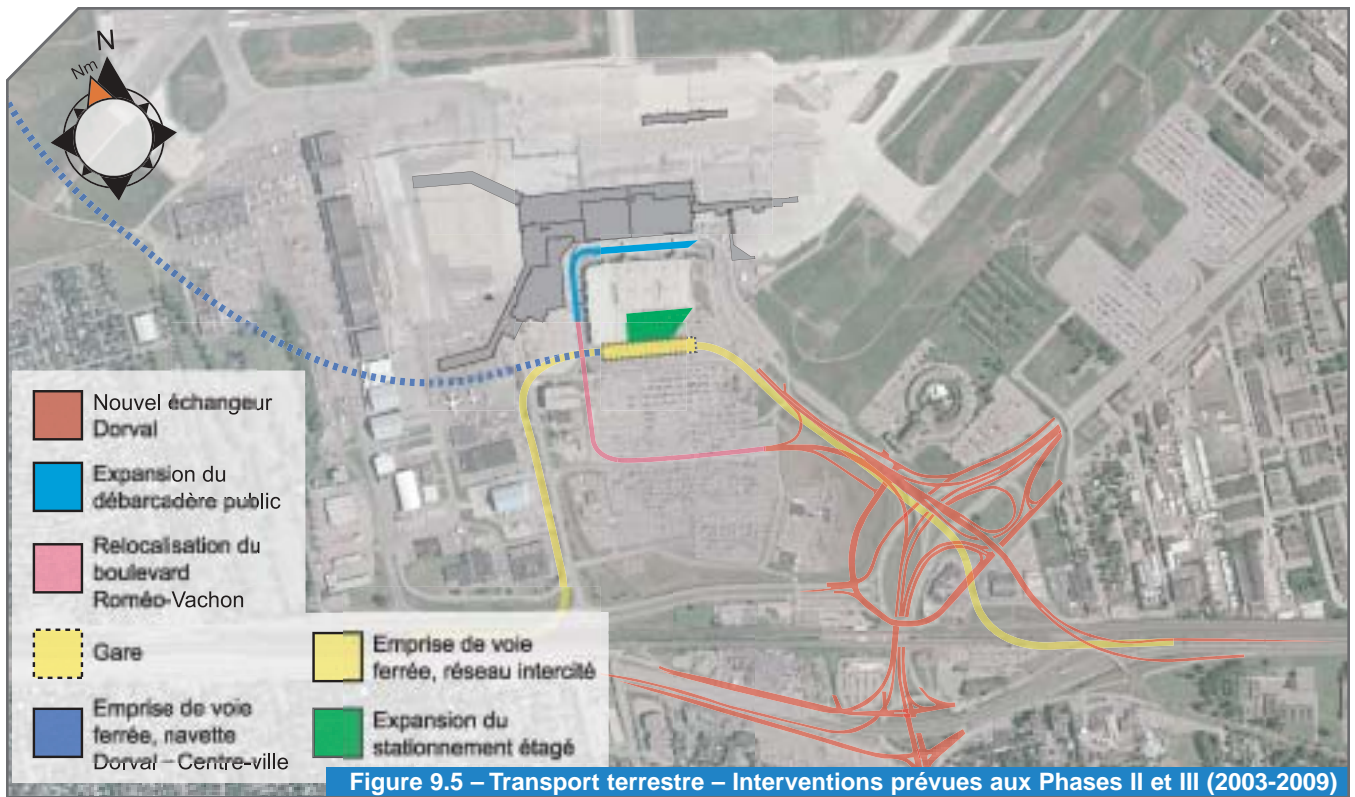
La croissance de la demande de stationnement devrait cependant être amoindrie par la disponibilité d'un lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aérogare. Il est prévu une réduction d'environ 4 % de la demande en espace de stationnement à moyen terme, suite à la mise en place des services de train. Selon les analyses effectuées, 2 500, 1 000 et 2 600 places de stationnement supplémentaires seront requises respectivement à court, à moyen et à long terme.

#### **9.2.2 Interventions sur la période de planification**

Les différentes analyses réalisées dans le but d'assurer des accès efficaces et sécuritaires ont conduit à l'établissement du calendrier suivant en matière de développement des infrastructures terrestres. À terme, les interventions planifiées (figures 9.4, 9.5 et 9.6)



Figure 9.4 – Transport terrestre – Interventions prévues à la Phase I (2000-2003)





sur le réseau routier favoriseront le déplacement sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises, ce qui permettra à Montréal-Dorval de maintenir sa position concurrentielle et d'assumer pleinement son rôle d'outil de développement économique régional.

### **Période 2000-2003 (Phase I)**

- Augmentation de la capacité des parcs de stationnement publics de courte et de longue durée ainsi que de l'aire de prise en charge du service de voiturier au débarcadère des arrivées ;
- Augmentation de la capacité des parcs de stationnement réservés aux employés.

### **Période 2003-2009 (Phases II et III)**

- Amélioration de l'accès à l'Aéroport international de Montréal-Dorval ;

Ce projet vise d'abord à résoudre les problèmes des accès routiers reliant les installations aéroportuaires aux différentes autoroutes, aux secteurs occupés par des entreprises reliées au fret aérien situées à l'ouest et au sud-ouest de l'aéroport, de même qu'aux secteurs à vocation commerciale et industrielle situés au sud-est de l'aéroport.

Il vise également à améliorer la sécurité et l'efficacité de l'échangeur Dorval. Ce projet impliquera la reconfiguration des voies d'accès et de sorties de l'aéroport. Les interventions prévues sur la voie d'accès principale visent à simplifier la signalisation routière et à réduire les risques associés aux zones d'entrecroisements que l'on retrouve actuellement dans le secteur des parcs de stationnement et des débarcadères. La figure 9.5 présente un des concepts d'aménagement proposés.

- Relocalisation du boulevard Roméo-Vachon Sud ;

La relocalisation du boulevard Roméo-Vachon Sud exige les interventions suivantes : – le déplacement des bornes de sortie des parcs de stationnement publics ; – le déplacement de l'accès ainsi que des bornes d'entrée et de sortie du parc de stationnement des employés (rue Arthur-Fecteau) ; – la relocalisation du stationnement du bureau régional de Transports Canada et d'une partie du terrain de la compagnie Avis ; et le réaménagement de la sortie de la zone de livraison des marchandises.

- Implantation de liens ferroviaires et aménagement d'une gare ;

Ces projets sont d'une importance primordiale pour Aéroports de Montréal.

Le projet mis de l'avant par VIA Rail et Aéroports de Montréal consiste à relocaliser la gare Dorval à proximité immédiate de l'aérogare, soit à la limite sud du parc de stationnement étagé. Ce lien ferroviaire régional desservira le corridor Québec-Windsor.

De plus, Aéroports de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport veulent offrir un service de navette ferroviaire entre l'aérogare et le centre-ville. Deux tracés sont jusqu'à présent envisagés : le premier, le parcours nord, relie l'aéroport à la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes et prend fin à la gare centrale ; le deuxième, le parcours sud, qui comporte deux variantes, relie l'aéroport à la gare centrale en empruntant la voie du Canadien National. Les terrains requis, peu importe le tracé finalement privilégié, sont déjà réservés à cet usage.

- Relocalisation des aires de prise en charge des voitures de location ;
- Relocalisation du stationnement du service de voiturier près de la gare ;
- Construction de routes de service de part et d'autre de la voie ferrée pour desservir le stationnement du voiturier et la nouvelle zone de livraison (jetée internationale) ainsi que la zone de fret aérien ;
- Prolongement du débarcadère et déplacement de la rue Albert-de-Niverville vers l'est, dans l'axe de la sortie du débarcadère ;
- Expansion du stationnement étagé ;
- Construction d'un accès pour desservir le nouveau parc industriel et commercial au nord-ouest ;
- Mise en place d'un lien routier entre les chemins Côte-Vertu et Saint-François pour améliorer l'accès à la zone d'entretien sise au nord-est de l'aéroport.

### **Période 2010-2023 (Phase ultérieure)**

- Poursuite de l'agrandissement du stationnement étagé ;
- Aménagement d'une route desservant l'extrémité sud-ouest de l'aéroport ;
- Ajout d'espaces à l'usage des taxis et réorganisation du débarcadère professionnel

## 10. Les autres installations aéroportuaires

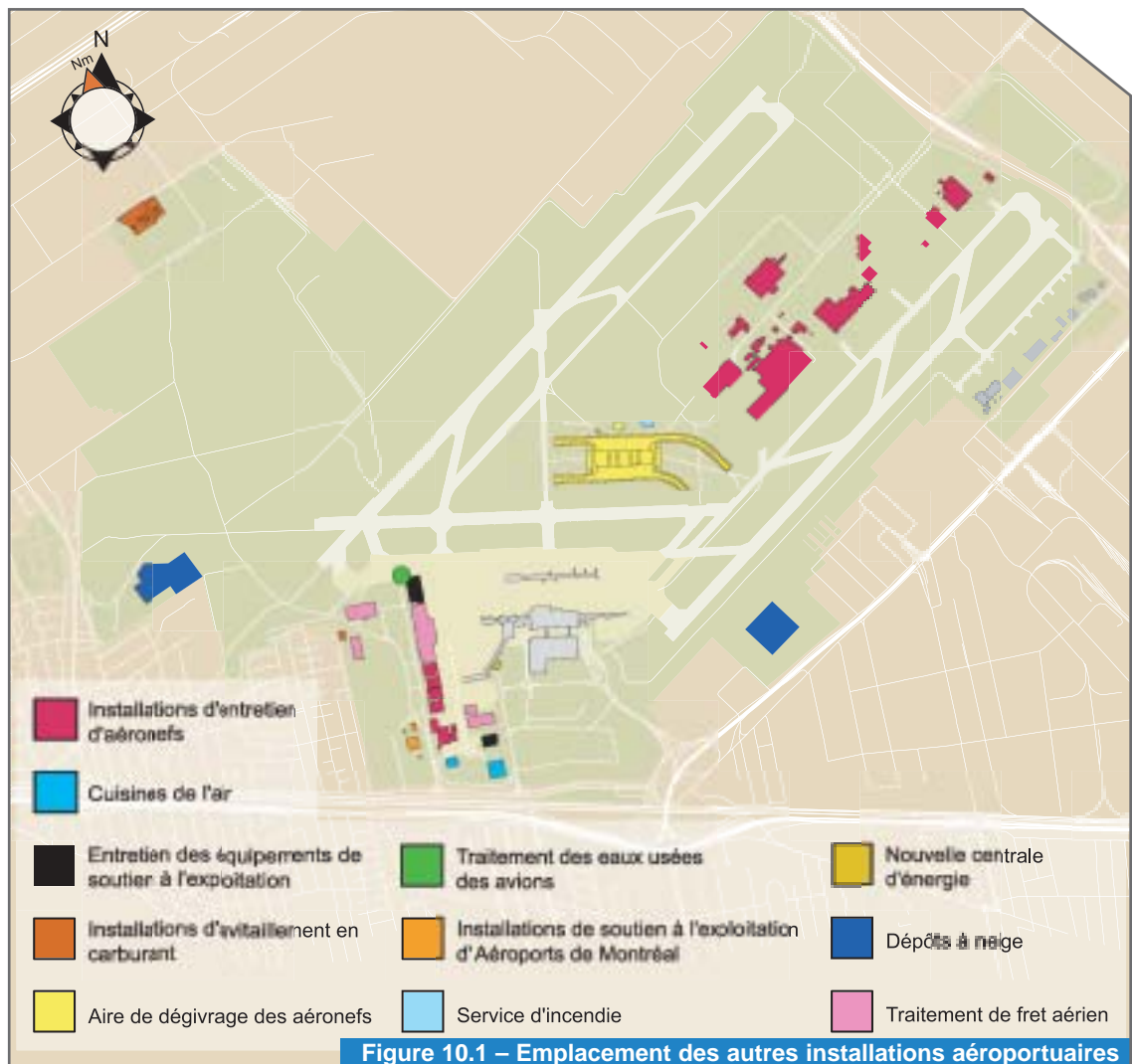
L'exploitation d'un aéroport et des différents services aériens offerts à la clientèle suppose la présence de nombreux services de soutien dont les installations sont localisées à l'intérieur même de l'enceinte aéroportuaire. On pense ici aux services d'entretien des aéronefs, aux services de cuisine de l'air, aux installations d'avitaillement en carburant, etc.

L'expansion de l'aérogare, comprenant l'aire de trafic principale, aura un impact très important sur la relocalisation de ces installations à l'Aéroport international de Montréal-Dorval. La figure 10.1

indique l'emplacement de ces différentes installations de même que la zone où elles seraient relocalisées, le cas échéant.

### 10.1 Installations d'entretien d'aéronefs

On compte, au total, sept hangars d'entretien pour divers types d'appareils, dont cinq sont situés dans le secteur sud-ouest de l'aéroport, le long de la rue Stuart-Graham.





La plupart de ces hangars, à l'exception du hangar d'Hydro-Québec, appartiennent à Aéroports de Montréal et sont loués à divers exploitants. Deux autres de ces bâtiments, de loin les plus importants en volume, appartiennent à Air Canada et sont situés entre les pistes parallèles, au nord de la piste 10-28.

À moyen terme, les hangars situés le long de la rue Stuart-Graham devront être démolis pour faire place à des postes de stationnement d'aéronefs et à de nouvelles voies de circulation.

Il est toutefois prévu de relocaliser les activités d'entretien d'aéronefs au nord-est de l'aéroport, plus précisément au lot 12, qui est bordé par l'autoroute 13, par la voie de circulation Bravo et par le chemin Côte-Vertu.

L'expansion prévue de l'aérogare n'aura aucun impact sur les installations d'Air Canada.

## **10.2 Cuisines de l'air**

Les cuisines de l'air préparent les repas, les goûters et les boissons servis sur la plupart des vols. Les services en vol étant un des éléments importants de la chaîne de services offerts par les transporteurs aériens, la fonction de préparation d'aliments et de boissons constitue donc une priorité.

Cette activité engendre un volume de trafic véhiculaire élevé entre les installations des cuisines de l'air et les aéronefs stationnés sur l'aire de trafic principale.

Pour cette raison, et parce que les délais de livraison sont habituellement courts, les cuisines de l'air sont situées à proximité de l'aire de trafic principale et possèdent un accès direct du côté air. Il n'est pas prévu à l'intérieur de l'horizon considéré par le Plan directeur de relocaliser les installations existantes.

## **10.3 Entretien des équipements de soutien à l'exploitation**

Les transporteurs, ainsi que leurs agents désignés, exploitent et entretiennent d'importants parcs de véhicules et d'équipements conçus spécifiquement pour les activités nécessaires à l'accomplissement des vols. On compte présentement, à l'Aéroport

international de Montréal-Dorval, deux transporteurs utilisant leurs propres équipements ainsi que cinq compagnies offrant ce service à d'autres transporteurs.

La construction de la nouvelle jetée transfrontalière a nécessité le transfert, dans de nouveaux locaux, des activités d'un seul prestataire de ce type de services. À court terme, il n'est pas prévu en déplacer d'autres. Cependant, on devra prévoir, à long terme, la relocalisation du garage d'entretien d'Air Canada ainsi que celle des installations de Hudson General. Ces activités seront relocalisées dans la partie sud du lot 7B, à l'ouest de l'aéroport.

## **10.4 Installations d'avitaillement en carburant**

La plus grande partie des activités d'avitaillement en carburant à Montréal-Dorval est réalisée par Consolidated Aviation Fueling and Services (CAFAS), qui agit au nom de la compagnie Montreal International Fuel Facilities Corporation (MIFFC), propriétaire du système de stockage et de distribution de carburant de l'aéroport.

Le stockage de carburant se fait principalement au nord-ouest du domaine aéroportuaire, à la limite du lot 1. De cet emplacement, un système de pipelines, dont le tracé apparaît à la figure 10.2, amène le carburant jusqu'à l'aire de trafic principale, où un réseau de distribution souterrain alimente les postes de stationnement d'aéronefs.

Ce réseau de distribution a fait l'objet de modifications importantes pour qu'il puisse s'adapter aux nouveaux besoins créés par la construction de la jetée transfrontalière. D'autres modifications au réseau de distribution de carburant seront apportées au fur et à mesure de la réalisation du plan de développement de l'aérogare et de l'aire de trafic.

Par ailleurs, un nouveau centre d'opération de CAFAS/MIFFC a été mis en service à la fin de l'année 2001, le centre d'opération existant ayant dû être déplacé à cause de la construction de la nouvelle jetée transfrontalière. Les autres installations de stockage et de distribution de carburant sont illustrées à la figure 10.2.

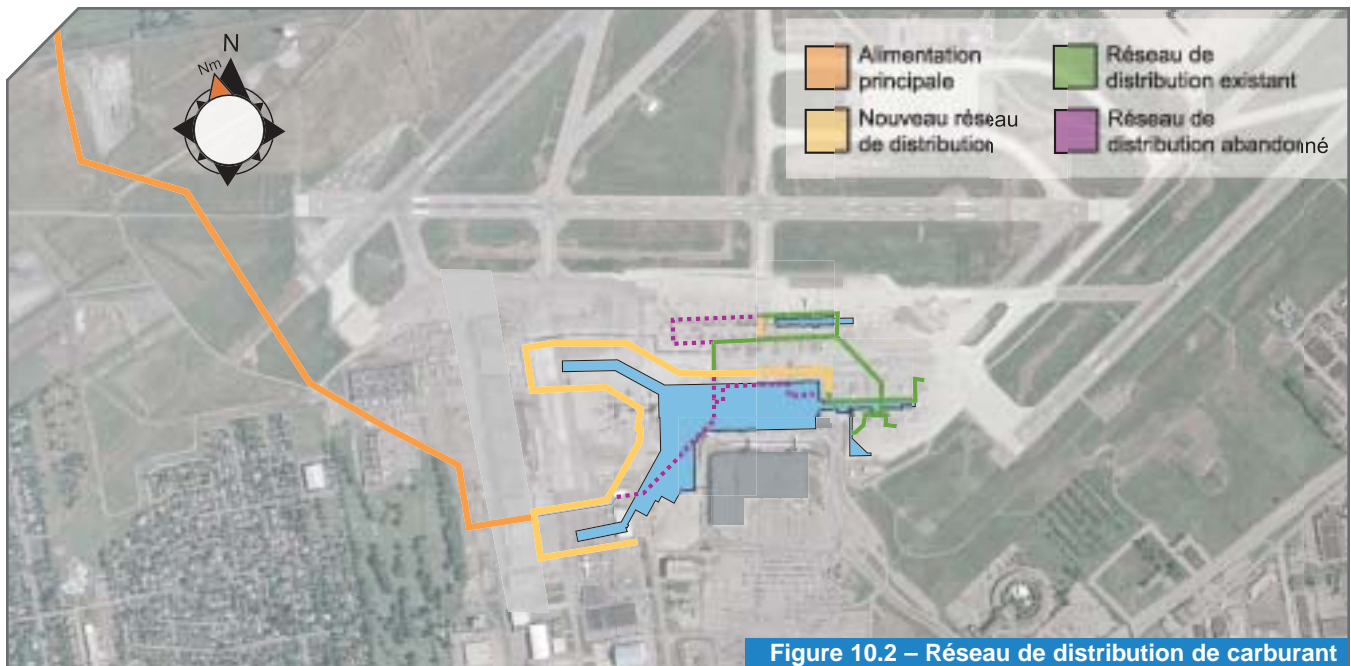


Figure 10.2 – Réseau de distribution de carburant

### 10.5 Aire de dégivrage des aéronefs

Les activités de dégivrage impliquant l'utilisation de liquides déglaçants sont centralisées, depuis 1997, au nord de la piste 10-28.

La centralisation des activités de dégivrage d'aéronefs avait été décidée par Aéroports de Montréal dès la prise en charge de l'Aéroport international de Montréal-Dorval, et ce, pour des considérations environnementales afin d'améliorer les performances des opérations de dégivrage, jusqu'alors dispensées sur quatre sites distincts de l'aire de trafic principale.

Le centre de dégivrage compte cinq baies. Il est équipé de systèmes de stockage et de préparation des dégivrants ainsi que d'un système de collecte des liquides usés. Il possède la capacité nécessaire pour le traitement du trafic aéroportuaire anticipé à court et à moyen terme. L'introduction d'une nouvelle méthode de nettoyage des ailes et des fuselages d'aéronefs, à l'aide d'air forcé, va sans doute contribuer à en réduire les besoins d'agrandissement.

À plus long terme, advenant le cas où une expansion deviendrait nécessaire, il y a amplement d'espace, de part et d'autre du centre de dégivrage, pour en augmenter la capacité.

### 10.6 Traitements des eaux usées des avions

Un nouveau centre de traitement des eaux usées a été aménagé en 1996-1997 à l'emplacement de l'ancienne installation.

Le système de traitement des eaux usées devra toutefois être relocalisé, à long terme (2010-2023), en raison de l'expansion de la nouvelle jetée internationale et de la construction de voies de circulation parallèles à l'extrémité ouest de l'aire de trafic. Deux emplacements sont possibles pour la relocalisation de cette installation, soit au sud du lot 7B ou, encore, au nord du lot 7B situé au sud-ouest des terrains aéroportuaires.

### 10.7 Installations de soutien à l'exploitation d'Aéroports de Montréal

Les services d'entretien et de sécurité fournis par Aéroports de Montréal se traduisent, entre autres, par la nécessité d'exploiter et d'entretenir un important parc de véhicules et d'appareils. Ces derniers doivent être entreposés et entretenus dans des bâtiments situés dans l'enceinte aéroportuaire.

Le bâtiment principal où est effectuée cette activité est le centre d'entretien des véhicules d'Aéroports de Montréal, situé dans la partie sud du lot 7B. Il est prévu, à court terme, d'agrandir et de moderniser ce centre d'entretien, mais sa localisation demeurera inchangée.

### **10.8 Service d'incendie**

---

À l'intérieur des limites aéroportuaires, le Service d'incendie d'Aéroports de Montréal est le premier intervenant, pour toute situation d'urgence impliquant un aéronef. La caserne de pompiers est située dans la portion nord du centre de dégivrage. Cet édifice a été construit en 1996; il ne sera pas affecté par les travaux d'agrandissement prévus à Montréal-Dorval.

### **10.9 Nouvelle centrale thermique**

---

La centrale thermique actuelle sera démolie d'ici 2005 et reconstruite juste derrière la nouvelle jetée transfrontalière. Elle sera alimentée par un nouveau réseau électrique interne et un nouveau gazoduc. La

mise en place de cette centrale se traduira par des gains énergétiques substantiels.

### **10.10 Dépôts à neige**

---

Aéroports de Montréal opère deux dépôts à neige : l'un est situé sur le lot 10 et l'autre, à l'ouest du terrain aéroportuaire. L'aménagement de ces dépôts est conforme aux normes édictées en matière de gestion des neiges usées.

