

# ➔ Des infrastructures aéroportuaires à optimiser

Bien que les besoins à court terme puissent être sensiblement comblés par l'une ou l'autre des aérogares privées localisées sur le site, la construction d'une **aérogare** s'avère une condition essentielle pour soutenir le développement des activités de services aériens réguliers et nolisés à l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert.

Cette évaluation a tenu compte d'un plan de protection (zones de transition associées au système de limitation d'obstacles et aux procédures d'approches avec chacune des pistes), de la localisation des aides à la navigation ainsi que de l'analyse de capacité et des conditions (existantes et futures) et du réseau routier local. Basée sur des critères rigoureux, elle a débouché sur la conclusion que le site situé entre les deux pistes du côté Est (24G et 24D), entre le boulevard Clairevue et la voie de circulation R, s'avère la meilleure option.

En conséquence, YHU compte **construire la nouvelle aérogare entre les deux pistes 24D et 24G de sorte que son accès principal soit par l'Autoroute 30 et le boulevard Clairevue**. Situé à proximité des seuils des deux plus importantes pistes, ce site pose très peu de contraintes environnementales, réduit les temps de déplacement des aéronefs et rencontre les spécifications du système de limitation des obstacles. En plus d'être adéquatement desservi par les réseaux d'eau et d'égout sanitaire, il offre suffisamment d'espace pour les services connexes des expansions futures.

L'approche responsable du développement de l'Aéroport a cependant pour corollaire une **implantation progressive du terminal qui s'échelonnera sur plusieurs phases** :

- **Phase 1** - Utilisation d'un terminal privé, incluant une mise à niveau des infrastructures actuelles.
- **Phase 2** - Construction d'un terminal.
- **Phases 3 et 4** - Expansions selon la croissance.

Cette approche nécessitera cependant la reconfiguration de diverses voies de circulation sur le site de l'Aéroport.

