

La nouvelle aérogare du MET

Ce qu'en pense un passager ...

Par Pierre GILLARD

Le lundi 15 juin 2026, la nouvelle aérogare de l'Aéroport métropolitain de Montréal (MET), connu jusque-là comme étant l'aéroport de Saint-Hubert, est inaugurée avec un an et demi de retard sur l'échéancier initial. Les travaux, débutés en août 2023, se soldent aussi par un dépassement de budget au-delà de 100%, ce qui représente, selon les dernières informations divulguées, un investissement de plus d'un demi-milliard de dollars.

Voulant l'essayer sans tarder, une opportunité est venue avec l'invitation d'un ami à Winnipeg. C'est ainsi que le vendredi 19 juin 2022, j'ai embarqué à bord du vol Porter Airlines PD431 à destination de l'aéroport James Armstrong Richardson de Winnipeg (YWG).

Je vous livre donc, dans les lignes qui suivent, mes commentaires suite à cette première expérience, moi qui ai suivi l'évolution des travaux de construction avec l'impatience de pouvoir un jour profiter de cette nouvelle aérogare située à 10 minutes de mon domicile.

L'accès.

L'accès à l'aérogare s'effectue par le boulevard Clairevue et la route de l'Aéroport à Saint-Hubert. Aucun aménagement particulier n'a été réalisé sur ces infrastructures d'accès, si ce n'est que des poteaux de signalisation d'arrêts ont été implantés pour l'entrée du stationnement sur Clairevue ainsi que pour l'accès au débarcadère devant l'aérogare.

À plusieurs endroits, l'asphalte des chaussées est défoncé et plusieurs emplacements sont encore en chantier, certains cachés derrière des panneaux en contreplaqué comme il se doit. Il est quand même étonnant qu'avec un an et demi de retard, l'ensemble des travaux ne soit pas encore terminé afin d'accueillir les passagers dignement. On imagine que ceci sera réglé au cours des prochains mois.

Évidemment, lors de ces premiers jours, le trafic routier se rendant à l'aérogare est loin d'être intense et est donc parfaitement fluide. Mais j'émetts quelques doutes concernant l'accessibilité au moment où quatre millions de passagers (soit près de 11.000 passagers par jour !) transiteront par



Aux abords de l'aérogare, il subsiste plusieurs endroits inachevés ou encore en chantier (photo Pierre Gillard).

l'aérogare si l'on en croit les annonces prévisionnelles des responsables de l'aéroport.

Il faut se rendre compte qu'une majorité de vols en matinée partent en pleine heure de pointe. Le trafic se rendant à l'aérogare s'ajoutera, dès lors, au trafic habituel, notamment celui des gros employeurs de l'aéroport que sont Pratt & Whitney Canada et l'École nationale d'aérotechnique.

À ce fait, il convient d'ajouter qu'il n'y a pas de liaison express rapide et directe de masse en transport en commun vers le centre-ville comme un métro ou un train. Donc, si l'on tient compte de tous ces éléments, il est fort probable qu'il faudra s'attendre à de la congestion à certaines heures une fois que l'aérogare aura atteint son « régime de croisière ».

Et ce n'est pas le bien nommé METBus de la RTL qui, se fau-

filant dans les artères embou-



Dès l'entrée dans l'aérogare, on est impressionné par le nombre de comptoirs d'enregistrement (photo Pierre Gillard).

Elliott-Trudeau (YUL) de Dorval et décourager bon nombre d'utilisateurs.

J'espère donc me tromper sur ce point.

À l'intérieur de l'aérogare.

Dès que l'on pénètre à l'intérieur de l'aérogare, on est surpris par la taille du bâtiment et le nombre de comptoirs d'enregistrement. De la place, il y en a ! Par contre, le nombre de bornes d'enregistrement est très limité, ce qui devrait créer de l'attente en cas d'affluence.

Tout est évidemment beau, propre et net et, à partir de ce moment, on ne verra plus de travaux ou d'espaces en chantier.

Il y a trois lignes de contrôles de la sécurité. Lors de mon passage, deux étaient ouvertes et, malgré le fait qu'il n'y avait pas beaucoup de monde à ce moment-là, il y avait saturation, car beaucoup de bagages passaient à la fouille manuelle



La salle d'attente est conviviale et agréable. On note ici le comptoir de restauration rapide « Café Dépôt ». Définitivement, il s'agit de mon coup de cœur à l'aéroport (photo Pierre Gillard).

après le *screening* et il y avait trop peu d'agents pour les inspecter. Par ailleurs, les machines utilisées pour les bagages à main ne sont pas de la dernière technologie, exigeant le fait de devoir sortir ses appareils électroniques, ses ordinateurs portables et ses contenants de liquides de ses sacs et valises. Bien évidemment ceci ralentit le processus. Probablement qu'avec l'expérience la fluidité des contrôles sera accélérée.

La salle d'attente est conviviale et très agréable, probablement une des plus belles que je connaisse dans un aéroport. Différents styles de chaises et de fauteuils sont disponibles. Il y a aussi des tables pour travailler. Un snack « Café Dépôt » propose de la restauration rapide et une petite bou-



Les références à la venue du dirigeable R100 à Saint-Hubert en août 1930 ornent superbement la salle d'attente (photo Pierre Gillard).



Le couloir d'accès aux portes d'embarquement 1 à 4 (photo Pierre Gillard).

tique « Aérostop » vend toute une série d'objets utiles ou non au voyage.

Cette salle d'attente est située devant les portes 5 à 7 et il n'y a aucun siège disponible devant les portes 1 à 4 ainsi que 8 et 9, car, à ces endroits, il s'agit uniquement de couloirs d'accès. Ceci est un aspect qui pourrait éventuellement être désagréable pour les personnes à mobilité réduite.

L'architecture et le patrimoine.

J'aime beaucoup l'architecture et, évidemment, j'avais hâte de découvrir celle de l'aérogare du MET. En fait, à l'extérieur, le bâtiment est tout bêtement fonctionnel, sans aucune réelle audace architecturale. Lorsque l'annonce de la prochaine construction de l'aérogare avait été faite à l'époque, je m'attendais éventuellement



La structure de l'aérogare est en acier, très conventionnelle. À noter le peu de lumière naturelle filtrant à l'intérieur de l'édifice sur cette photo prise le 30 juin 2024 (photo Pierre Gillard).

à un projet architectural distinctif propre à Saint-Hubert et à Longueuil mettant en valeur, par exemple, le bois, matériau noble et renouvelable, ainsi qu'un vaste éclairage naturel. Mais la décision s'est portée sur un bâtiment traditionnel en structure d'acier sans véritable âme et éclairé artificiellement. C'est un choix probablement conditionné par les coûts de construction.

Je m'imaginai, donc, que l'intérieur soit tout aussi insipide que l'extérieur, mais je dois dire que j'ai été malgré tout très agréablement surpris par l'aménagement de la salle d'attente. Les lattes de bois au plafond, les luminaires, le mobilier, tout confère à créer une ambiance chaleureuse et conviviale. Et, comme je l'ai mentionné plus haut, il s'agit d'une des plus belles salle d'attente que j'ai pu observer dans un aéroport et dieu sait si j'en ai vu dans ma vie !

De grands panneaux translucides reprennent des photos liées au R100, ce dirigeable anglais qui avait effectué une escale historique et mémorable à Saint-Hubert en août 1930. Ceci est, évidemment de très bon goût et magnifiquement réalisé. Mais on aurait peut-être aimé un peu plus de références variées quant à la riche histoire et au patrimoine aéronautique de l'aéroport de Saint-Hubert qui fêtera ses 100 ans l'an prochain.

À ce titre, la Fondation Aérovision Québec et le Musée de l'aérospatiale du Québec (MAQ) avaient proposé leurs services afin d'animer quelque peu l'aérogare avec des photos ou des objets en lien avec cette

histoire et ce patrimoine. Le MAQ avait même proposé de réaliser un petit lieu historique à l'entrée du site de l'aérogare avec le dernier Hawker Siddeley HS.748 d'Air Creebec. Mais toutes ces offres généreuses ont tout simplement été balayées du revers de la main par les responsables du MET. Résultat, le HS.748 est maintenant exposé dans un musée en Ontario. Un beau gâchis dans ce cas-ci selon moi ainsi que selon plusieurs éminents passionnés d'histoire de l'aéronautique au Québec !

Un manque certain d'expérience.

Mon vol PD431 du vendredi 19 juin a quitté la porte d'embarquement avec quarante minutes de retard, ce qui repré-



Il est tellement plus agréable d'attendre son avion dans de luxueux fauteuils plutôt que sur les traditionnelles banquettes d'aéroport ! (Photo Pierre Gillard).

sente le délai le plus important d'un départ d'avion que j'ai pu vivre depuis bien longtemps. En fait, ce matin-là, dans une



Du côté des pistes, il y a beaucoup d'animation pour le départ de huit avions en 25 minutes en ce vendredi 19 juin 2026 (photo Pierre Gillard).



L'aérogare vue depuis les pistes (photo Pierre Gillard).

période de 25 minutes entre 08h15 et 08h40, huit avions de Pascan Aviation et de Porter Airlines étaient sur le départ, dont le mien.

En observant l'activité autour des avions sur le tablier, on pouvait constater un certain amateurisme et un manque de coordination. Ainsi, par exemple, l'Embraer 195-E2 à côté de nous à destination de Toronto-Pearson est poussé, puis ramené à la porte d'embarquement afin de laisser

passer un autre avion derrière lui. Un peu plus tard, un Saab 340B de Pascan est prêt pour être, lui aussi, poussé. Les signaleurs sont tous en place pour l'opération, mais, un moment donné, on les voit courir jusqu'à la porte d'à côté pour s'occuper d'un autre Saab qui arrive, abandonnant le premier à son triste sort !

Il est vrai que la gestion des opérations au sol d'un aéroport nécessite de l'expérience et que celle-ci viendra, espé-



À côté de l'aérogare, il a fallu construire toute une série de structures connexes comme des abris pour les véhicules de piste et des cuves à kérosène (Jet A-1) alimentées régulièrement par des camions citernes (photo Pierre Gillard).

rons-le, avec le temps. Je suis convaincu également que tous les gens que j'ai pu voir sur la piste sont tous de très bonne volonté et qu'une amélioration de leur coordination pourra s'observer au cours des prochains mois.

Mais toujours est-il qu'aucun des huit avions n'est parti avec moins d'une demi-heure de retard ce vendredi matin ...

Mal placée ?

Un autre aspect que j'ai constaté depuis le début des travaux est que l'aérogare est très mal placée sur le terrain de l'aéroport. En effet, celle-ci est située en cul-de-sac à l'extrémité nord-est de la voie de circulation « Tango ». Ce qui fait que les avions arrivant à leur porte d'embarquement empêchent ceux qui partent de passer ou vice-versa.

Par la suite, lorsque les avions s'en vont décoller sur la piste 24R, ils doivent d'abord traverser la 24L généralement utilisée par les petits avions et les écoles de pilotage, puis emprunter la voie de circulation « Romeo », traverser la piste 24R, continuer sur « Mike » et « Charlie ». Une fois la piste libre, ils peuvent ensuite remonter un petit bout de la piste à contre-sens avant d'effectuer un 180° afin d'être prêt pour le décollage. Ceci défie toute logique d'efficacité ! Imaginez le défilé et le temps perdu lorsque huit avions doivent décoller l'un à la suite de l'autre en 25 minutes ... Une solution aurait peut-être résidé dans la création d'une jonction directe entre « Romeo » et le seuil de la piste 24R. Peut-être que celle-ci viendra ultérieurement.

Évidemment, la problématique reste entière pour les atterrissages ou lorsque les pistes 06 sont en usage.

Or, lorsque nous avons entendu parler pour la première fois de la construction d'une nouvelle aérogare devant être implantée à Saint-Hubert, il était prévu qu'elle soit construite entre les deux pistes, ce qui aurait été parfait car, de cette manière, il n'y aurait eu aucune interférence entre les avions opérant sur chacune des deux pistes parallèles. La fluidité du trafic au sol aurait ainsi été garantie.

Et en ce qui concerne l'accès des véhicules, un grand rond-point sur Clairevue aurait pu être aménagé facilitant un accès fluide à l'aérogare et à ses stationnements.

Mais il semblerait que l'installation de l'aérogare à l'endroit actuel soit le fruit d'un achat et de revente par plusieurs parties successives du terrain occupé présentement qui aurait forcé la construction de l'aérogare précisément là où elle se trouve aujourd'hui.

Un nom provoquant la confusion.

Lorsque le nom « Aéroport métropolitain de Montréal » (MET) a été annoncé en 2024, beaucoup de monde a été consterné par ce choix pour le moins d'apparence absurde.

Les Saab 340B de Pascan Aviation ainsi que les De Havilland Canada Q400 et les Embraer ERJ195-E2 de Porter Airlines sont actuellement les seuls modèles d'avions que l'on peut voir à l'aérogare du MET (photos Pierre Gillard).





Afin de respecter les normes en usage, trois camions de pompiers Oshkosh Striker 6x6 ont été acquis et sont mis en œuvre par l'autorité aéroportuaire (photo Pierre Gillard).

En effet, il rompt avec presque cent ans d'histoire d'un aéroport connu de tous comme étant celui de Saint-Hubert.

Par ailleurs, n'étant pas situé à proprement parler à Montréal, MET et PET (pour Montréal-Pierre-Elliott-Trudeau, YUL ou Dorval selon les goûts de chacun) peuvent être aisément confondus. Ainsi en effectuant ma réservation sur le site de Porter Airlines, j'ai constaté qu'on pouvait facilement confondre les deux noms d'aéroports et j'ai dû redoubler de vigilance afin de ne pas me tromper. C'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle Aéroports de Montréal (ADM) a intenté une action en justice contre le MET en mai 2024. L'issue de celle-ci n'est pas encore connue, mais elle pourrait potentiellement exiger un changement de nom.

Et lors de mon vol vers Winnipeg, une famille a embarqué de justesse ... Elle s'était rendue à

Dorval en croyant que c'était de là qu'elle partait. Heureusement, elle a pu rejoindre Saint-Hubert en 45 minutes et ne pas manquer son vol ! Il est inévitable que cette situation se reproduira très souvent, simplement à cause de la confusion que le nom « Aéroport métropolitain de Montréal » crée.

Ces dernières semaines, Porter Airlines et le MET ont lancé une énorme campagne publicitaire dans les médias. Je trouve, d'ailleurs, que l'annonce en français diffusée sur les chaînes de télévision est absolument géniale. Toutefois, pour le citoyen lambda, il est difficile de faire l'association entre « MET » et « aéroport de Saint-Hubert ». J'ai même rencontré récemment des personnes travaillant dans le monde de l'aviation à Montréal qui n'étaient pas au courant que l'aéroport de Saint-Hubert avait été renommé « MET » !

Maintenant, à la défense des

responsables du MET, trouver un nom simple qui puissent satisfaire les critères d'inclusion des noms « Saint-Hubert » et « Montréal » n'est peut-être pas aussi évident qu'il n'y paraît.

En conclusion.

Là, j'arrive au terme de ce texte au sujet de la nouvelle aérogare et je constate, au bout du compte, que j'ai formulé quelques critiques au sujet de l'organisation de ce fameux « MET ». Elles sont le fruit de simples réflexions logiques et d'observations, sans plus. Elles émanent aussi de la part de quelqu'un qui a 40 années d'expérience professionnelle en aéronautique et 54 ans d'expérience de voyages en avion partout sur la planète.

J'espère, comme beaucoup d'autres, que des mesures correctives seront prises par l'autorité aéroportuaire afin d'améliorer ce qui pourra l'être et que le développement de l'aéroport se poursuivra de la façon la plus judicieuse possible pour le plus grand bonheur des voyageurs dont je suis.

Porter Airlines étant impliquée sérieusement dans le projet, nul doute que le meilleur transporteur aérien au Canada (selon moi !) sait dans quoi il s'est engagé !

Pour conclure, je suis malgré tout globalement satisfait de mon passage par cette nouvelle aérogare à Saint-Hubert. Et si je regarde égoïstement le bénéfice qu'elle me procure, elle place toutes les grandes villes du Canada à 10 minutes de chez moi ! Et je compte en abuser ...