

Université   
de Montréal

AMÉ11  
Exposition de la Faculté  
de l'Aménagement

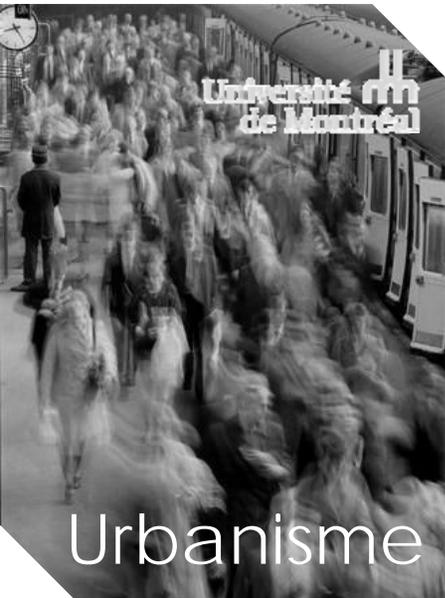
Urbanisme

Jean-Philippe Gagnon

*supervisé par Pauline Wolff*

L'AÉROTRAIN : PROJET DE  
NAVETTE FERROVIAIRE

PROPOSITIONS POUR STIMULER  
L'ACHALANDAGE



# Urbanisme

Jean-Philippe Gagnon

supervisé par Pauline Wolff

L'AÉROTRAIN : PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE

PROPOSITIONS POUR STIMULER L'ACHALANDAGE

AMÉ11

Exposition de la Faculté de l'Aménagement

# LE PROJET AÉROTRAIN



Source : Transports Québec

Les **UNIQUES ACCÈS ROUTIERS** de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau sont régulièrement **CONGESTIONNÉS** aux heures de pointe et par mauvais temps.



Source : RF Agency

À partir de ce **CHOIX POLITIQUE**, le défi consiste à élaborer un projet ferroviaire **PLUS ATTRACTIF** que l'automobile et le taxi.



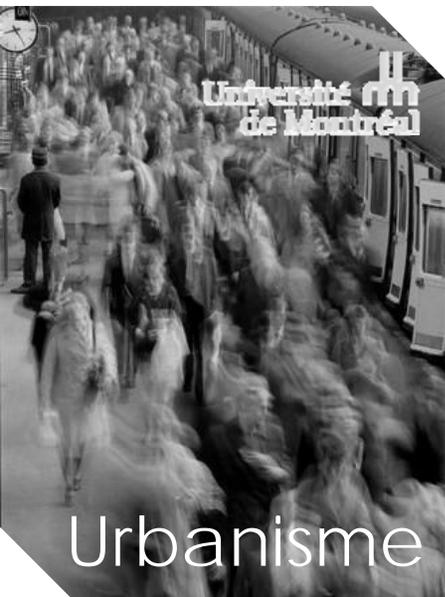
Source : Aéroports de Montréal

Selon la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec, l'implantation d'un service de navette **FERROVIAIRE** représente la **SOLUTION OPTIMALE** au problème d'accessibilité aéroportuaire.

En raison de son service **SANS ARRÊT** et **INDÉPENDANT** du transport en commun, l'Aérotrain s'annonce un **PARI RISQUÉ** dans un contexte nord-américain.



Trajet de l'Aérotrain



# Urbanisme

Jean-Philippe Gagnon

supervisé par Pauline Wolff

L'AÉROTRAIN : PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE

PROPOSITIONS POUR STIMULER L'ACHALANDAGE

AMÉ11

Exposition de la Faculté de l'Aménagement

## PROPOSITION 1 : Privilégier un système d'exploitation hybride

À travers le monde, les services d'exploitation des navettes ferroviaires aéroportuaires se répartissent en **DEUX CATÉGORIES**. On distingue généralement les services **DÉDIÉS** exclusivement aux voyageurs aériens et les services **PARTAGÉS** avec les usagers du transport en commun.

Les autorités aéroportuaires préconisent actuellement un système **DÉDIÉ**.

Selon l'Agence métropolitaine de transport : « La **MÊME SOMME** et le **MÊME CORRIDOR** ferroviaire pourraient permettre de faire passer l'affluence annuelle, sur l'actuelle ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson (CP), de **3,8 MILLIONS** à **9,15 MILLIONS** de passagers par année ».

Le **PROLONGEMENT** du service sur la voie du CP pourrait **ACCROÎTRE** l'achalandage des navettes en s'adressant à un plus large bassin de clientèle.

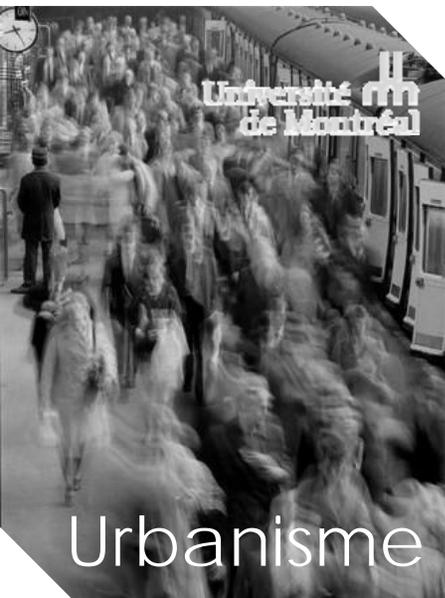


Plan du Flytoget d'Oslo – Navette ferroviaire hybride



Connexions ferroviaires envisageables vers l'ouest de l'île

Dit **HYBRIDE**, le Flytoget d'Oslo effectue un arrêt à mi-chemin entre l'aéroport et le centre-ville, en plus de jouer le rôle de train de banlieue. Cet exemple prouve la possible **COHABITATION HARMONIEUSE** des voyageurs aériens et des usagers quotidiens du transport en commun.



# Urbanisme

Jean-Philippe Gagnon

supervisé par Pauline Wolff

L'AÉROTRAIN : PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE

PROPOSITIONS POUR STIMULER L'ACHALANDAGE

AMÉ11

Exposition de la Faculté de l'Aménagement

## PROPOSITION 2 : Intégrer l'Aérotrain au réseau ferroviaire continental

Grâce au choix de la **GARE CENTRALE** comme terminal de départ, l'Aérotrain bénéficie d'une **CONNEXION** à l'ensemble du réseau ferroviaire nord-américain. Selon la firme d'experts-conseils *Tecsult*, le potentiel d'attraction interurbaine s'évalue à **400 000 PASSAGERS SUPPLÉMENTAIRES** dans les seuls corridors Québec-Montréal, Ottawa-Montréal et Toronto-Montréal.

Pour cette raison, l'option de la Gare Lucien-L'Allier proposée par l'Agence métropolitaine de transport est à écarter. Il s'agit d'assurer l'**ATTRACTIVITÉ** de l'Aérotrain **AU-DELÀ DE LA MÉTROPOLE**.

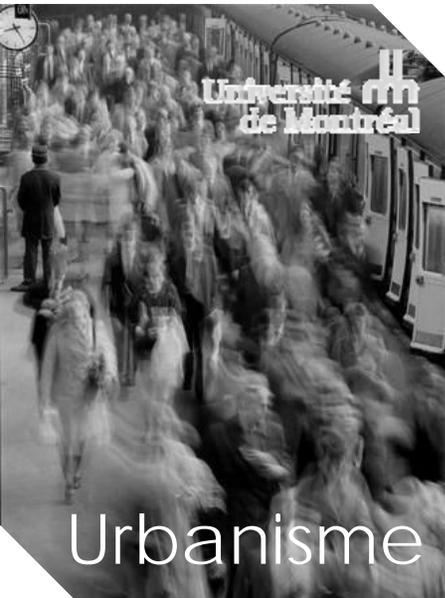


Montréal : Nœud ferroviaire continental



Gare Centrale : Plateforme intermodale métropolitaine

La Gare Centrale joue également le rôle de **PLATEFORME INTERMODALE MÉTROPOLITAINE**, étant donnée sa connexion à deux lignes de métros, à plusieurs lignes d'autobus et au Montréal souterrain. Ainsi, les voyageurs de toute la métropole peuvent facilement **CONVERGER EN TRANSPORT EN COMMUN** vers cette gare pour accéder à l'Aérotrain.



# Urbanisme

Jean-Philippe Gagnon

supervisé par Pauline Wolff

L'AÉROTRAIN : PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE

PROPOSITIONS POUR STIMULER L'ACHALANDAGE

AMÉ11

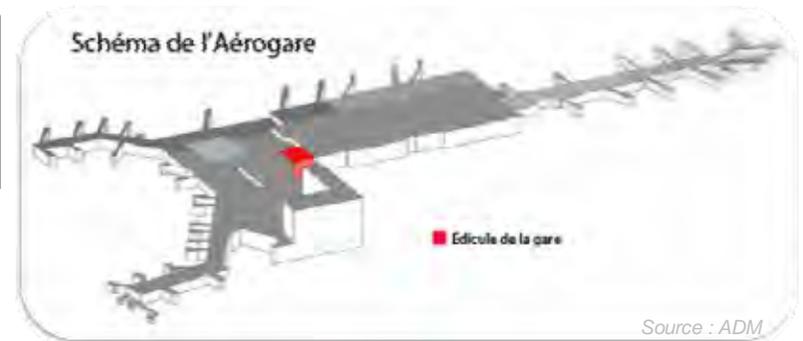
Exposition de la Faculté de l'Aménagement

## PROPOSITION 3 :

### Faciliter la connexion entre le terminal ferroviaire et aérien

La qualité de la connexion entre le terminal ferroviaire et aérien influe directement sur l'attractivité de l'Aérotrain. Une bonne connexion intermodale doit offrir des **DISTANCES** de marche **RÉDUITES** à leur maximum, une **ORIENTATION FACILITÉE** par un système de signalisation adéquat et un **SERVICE À LA CLIENTÈLE** disponible.

Dans la forme actuelle du projet, l'édicule de la gare est judicieusement localisé **AU CŒUR** du terminal de passagers de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau



Source : ADM



Longue distance de marche, à proximité des taxis

Malgré la position centrale de l'édicule de la gare, **PLUSIEURS ÉLÉMENTS** demeurent toujours **À PERFECTIONNER.**



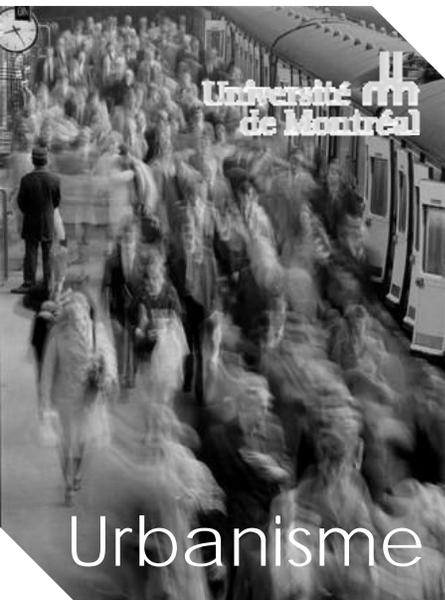
Source : ADM

Une signalisation adéquate

Un service à la clientèle disponible



Source : ADM



# PROPOSITION 4 :

## Implanter un système hors site de gestion des bagages

Sans aucun doute, un **SYSTÈME HORS SITE DE GESTION DES BAGAGES** améliore la qualité de l'expérience de déplacement des voyageurs aériens. Ce type de service contribue à accroître l'attractivité d'une navette ferroviaire en **DIMINUANT** les **PRÉOCCUPATIONS** des voyageurs. En complémentarité, la présence de **COMPARTIMENTS À BAGAGE** dans chaque wagon est fortement recommandée. Une attention toute particulière doit être portée au **CONFORT** des voyageurs.

La gestion des bagages : UN DÉFI À RELEVER



Jean-Philippe Gagnon

*supervisé par Pauline Wolff*

L'AÉROTRAIN : PROJET DE NAVETTE FERROVIAIRE

PROPOSITIONS POUR STIMULER L'ACHALANDAGE

AMÉ11

*Exposition de la Faculté de l'Aménagement*



Le système hors site du Heathrow Express de Londres

*Source : Heathrow Express*

Les compartiments à bagage du Flytoget d'Oslo



*Source : Flytoget*

*Source : Annabelle Breakey*