Montréal, Québec

ÉTUDE DE CAS N° 69

Mesures d'urgences de la gestion de la demande et leurs impacts, suite a l'effondrement du viaduc de l'autoroute 19

Organisations

AMT (Agence métropolitaine de transport)
CIT Laurentides
GO Transit
MRC Les Moulins
MTQ (Ministère du Transport du Québec)
RTL (Réseaux de transport de Longueuil)
STL (Société de Transport de Laval)
STM (Société de Transport de Montréal)
Ville de Laval
Ville de Montréal

Statut

Aperçu

Contact

Ressources

Mise en contexte

Le 30 septembre 2006, à 12 h 38 p.m., une section de 20 m de la partie sud du viaduc de la Concorde s'est effondrée sur l'autoroute 19 à Laval, une banlieue au nord de Montréal. Cet incident résulta en la mort de 5 automobilistes qui circulaient alors sur l'autoroute 19 et de 6 autres blessés qui se trouvaient sur le viaduc.

Problématique

Chaque jour, près de 57 000 automobilistes circulent sur l'autoroute 19 en direction de Montréal. Cette dernière connecte le quartier Duvernay de Laval avec l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville de Montréal. Suite à l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde, l'autoroute 19 a du être fermée pendant plusieurs semaines pour la durée de l'enquête, la planification et la conception du viaduc de remplacement ainsi que lors de sa construction. Nul doute que c'est une importante circulation de navetteurs qui fût détournée pour les quelques semaines que durèrent la fermeture de l'autoroute. Cela dit, il ne s 'agit pas du premier événement ayant perturbé le transport en direction de l'île de Montréal. Un bon exemple serait l'effondrement d'une section d'un viaduc en construction à la hauteur du boulevard du Souvenir le 18 juin 2000. Pour gérer cette situation, des mesures d'urgences furent mises en place mais à plus petite échelle et dont la durée fut plus restreinte.

Buts et objectifs

Pour pallier à la fermeture de cette importante autoroute reliant Montréal, Laval ainsi que la Rive-Nord de Montréal, diverses mesures furent annoncées au lendemain de cet incident (dimanche le 1er octobre 2006) par les experts du Ministère du Transport du Québec, de la ville de Laval, de la ville de Montréal ainsi que de l'Agence métropolitaine de transport. Le *Plan routier* qui fut présenté avait pour but de permettre une meilleure circulation lors du retour au travail soit le lundi 2 octobre 2006, tout en favorisant l'usage de transports alternatifs à l'automobile.

Actions

Impact sur le réseau routier

Fermeture d'une portion de l'autoroute 19

La première mesure d'importance fut la fermeture de l'autoroute 19, entre le pont Papineau-Leblanc et l'autoroute 440. Le pont Papineau-Leblanc demeurera tout de même ouvert à la circulation en direction sud et sera accessible à partir de la sortie du boulevard Lévesque, la dernière sortie avant d'accéder Montréal. (Voir carte ci-dessous)

Source : http://www.radio-canada.ca

Les autorités recommandèrent aux automobilistes d'utiliser le pont Pie-IX ou l'autoroute 15, mais seulement si leur emploi obligeait l'utilisation de leur véhicule. Le message diffusé par les autorités était que la seule et réelle solution pour les semaines à venir serait le transport en commun.

Solutions palliatives par le transport collectif

Un 6e départ fut ajouté sur la ligne de train de banlieue entre Blainville et Montréal. Afin d'accroître l'achalandage au cours de cette crise en transport, le gouvernement de l'Ontario a loué à l'Agence métropolitaine de transport un train de GO Transit (8 voitures et 1 locomotive) pouvant accueillir jusqu'à 1400 usagers supplémentaires.

Une autre mesure mise en place par les instances de transport locales et régionales (STL, RTL, STM et AMT) fut la création d'un stationnement incitatif (*Park-N-Ride*) apte à accueillir jusqu'à 600 automobiles. Situé à l'angle du boulevard des Laurentides et de la rue Gianchetti, à l'intérieur même du stationnement du cinéma Guzzo.

Un service de navette assurait une connexion vers la station de métro Henri-Bourassa et ce, de 6 h à 10 h en pointe du matin et de 15 h à 19 h en pointe du soir. Dans l'optique de permettre une optimisation du système de navette, la voie d'autobus en site propre déjà présente sur le boulevard des Laurentides doubla en longueur. Cette navette permet à ses passagers de se déplacer du stationnement incitatif au réseau du métro de Montréal (station Henri-Bourassa) ce qui prend environ 10 minutes, comparé à 1 heure en auto.

L'Agence métropolitaine de transport ajouta aussi une nouvelle station de train de banlieue afin d'alléger le trafic et de réduire l'achalandage aux autres stations. L'implantation de cette station avait

déjà été planifiée par l'AMT mais elle était seulement à un stade préliminaire.

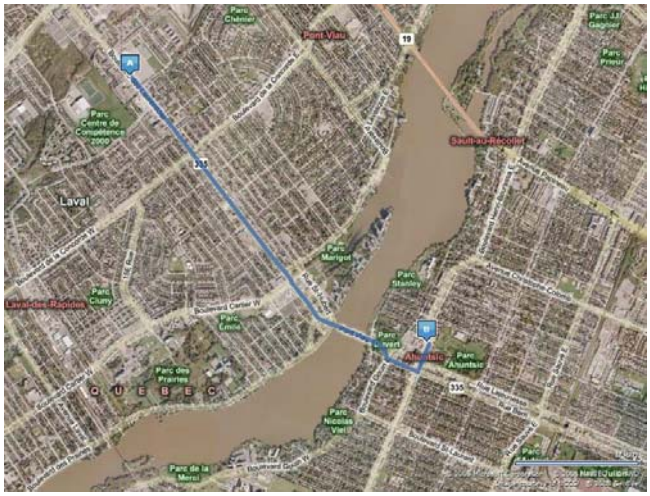
Détails et coûts des mesures entreprises par l'Agence métropolitaine de transport :

Le stationnement du cinéma Guzzo transformé en stationnement incitatif pouvait accueillir 600 automobiles, permettant ainsi aux usagers qui le voulaient d'aller directement vers la station Henri-Bourassa grâce au service de navette. Il fut mis en place du 2 octobre 2006 au 3 novembre 2006. L'agence métropolitaine de transport estime qu'en moyenne 550 autos y stationnaient chaque jour. L'AMT estime que le coût total de ce service fut d'environ 5000 $, ce qui inclut le salaire du personnel responsable de diriger la circulation (387 $ par jour) et autres coûts connexes (voir tableau en annexe). Suite aux succès de cette mesure, le stationnement incitatif fut disponible jusqu'à ce que le métro de Laval soit en opération, soit le 28 avril 2007. Ci-dessous représenté est le stationnement incitatif du cinéma Guzzo.

Source : Google Earth 2008, modifiée par Anwar K. Mohamed

Source : Microsoft Virtual Earth 2008

Le service de navette, allant du stationnement du cinéma Guzzo (voir carte ci-dessous) à la station de métro Henri-Bourassa, fut en opération lors de la même période, du 2 octobre 2006 au 3 novembre 2006. L'achalandage fut de 1200 usagers par jour avant la réouverture de l'autoroute 19 et de 600 usagers par jour après sa réouverture. Parmi les frais encourus par la Société de Transport de Laval, on peut souligner la location de 6 autobus et le salaire du personnel tel que celui des chauffeurs. Le service était gratuit pour les usagers entre le 2 et le 31 octobre et, par la suite, le tarif régulier de la STL entra en vigueur. Les dépenses encourues par la Société de Transport de Laval, telles que les frais de location des 6 autobus et les frais de personnel, seront prises en charge par le Ministère des Transports du Québec.



Source : Microsoft Virtual Earth 2008, modifiée par Anwar K. Mohamed

Une autre mesure déployée par l'Agence métropolitaine de transport fut le prolongement de la voie réservée sur le boulevard des Laurentides (route 335) jusqu'à la rue Gianchetti entre le 2 octobre 2006 et le 26 octobre 2006, dont la STL, le CIT Laurentides ainsi que la MRC Les Moulins bénéficièrent. Le coût total du prolongement se chiffra à 10 000 $. Cette mesure ne fut plus nécessaire suite à la réouverture de l'autoroute 19.

Suite à l'incident, l'Agence métropolitaine de transport ajouta un départ de train de banlieue supplémentaire en partance de la gare Sainte-Rose pendant 4 jours suite à l'ajout d'une rame de train. Ce départ transportait environ 100 usagers et s'effectuait à 8 h 30. Du 6 octobre 2006 au 10 novembre 2006, la société de transport torontoise Go Transit loua une rame de train qui partait de la gare Sainte-Thérèse. Cela permis d'offrir deux départs supplémentaires aux heures de pointe le matin à partir de Sainte-Thérèse et à partir de Lucien-l'Allier en fin d'après-midi. Avec en moyenne 450 usagers desservis de plus lors de l'heure de pointe le matin, l'achalandage de la ligne Blainville augmenta de 8.7 %. Les coûts totaux étaient d'environ 200 000 $, ce qui incluaient la location de la rame, le personnel, le carburant, ainsi que l'entretien de la rame.

La plus dispendieuse mesure déployée par l'AMT fut la construction de la gare Vimont. Même si celle-ci était déjà prévue, elle s'avéra un bon ajout à la ligne Montréal/Blainville. En opération à compter du 18 octobre 2006, la gare a permis une desserte supplémentaire d'une moyenne de 150 usagers par jour. Le coût était de l'ordre de 622 000 $, ce qui exclut le coût d'acquisition du terrain.

Du 10 au 26 octobre 2006, deux autres services de navettes (transporteur privé engagé par le CIT Laurentides) furent aussi utilisés. Le premier service assurait une liaison entre le stationnement gratuit (300 places) de la Place Rosemère et la gare Sainte-Thérèse. Selon l'AMT le coût total de cette mesure était de 7 400 $. Le deuxième service reliait le stationnement gratuit du Parc Équestre de Blainville (400 cases) à la gare de Blainville ; pour un coût total de 7 500 $. Cette mesure, bien qu'efficace avant la réouverture de l'autoroute 19, n'attirait pas plus d'une dizaine d'usagers supplémentaires par jour.

Entre le 2 octobre et le 3 novembre 2006, le stationnement Carrefour, déjà existant, accueillait en moyenne 25 automobiles additionnelles par jour et ce, sans encourir de frais supplémentaires. Le but de cette mesure était de faire la promotion du circuit d'autobus déjà existant qui relie le stationnement Carrefour à la station terminale de la ligne 2-Orange (Côte-Vertu).

Pendant cette période de perturbations en ce qui a trait aux transports allant en direction de l'île de Montréal, la Société de transport de Montréal a dû accroître son offre de service tant sur la ligne de métro 2-Orange à partir de la station Henri-Bourassa pour absorber cette hausse d'achalandage que sur son réseau d'autobus. La Société de transport de Laval, la MRC Les Moulins et le CIT Laurentides durent aussi augmenter leur service pour absorber l'achalandage accru sur leurs réseaux d'autobus. Le Ministère du transport du Québec acquittera la totalité des frais encourus.

Toutes ces mesures ont évidemment engendré d'autres coûts supplémentaires tels que les coûts reliés à la sécurité additionnelle, les coûts pour les relevés, les comptages et les services de personnel additionnel, les coûts pour la signalisation temporaire (installation comprise), les coûts pour l'analyse des relevés de plaques, ainsi que les coûts pour le personnel AMT.

Le coût total des mesures déployées par l'Agence métropolitaine de transport se chiffra à 295 849 $, soit 229 410 $ pour les frais reliés aux mesures d'urgences et palliatives de transport collectif et 66 439 $ pour les autres coûts. (Voir tableau en annexe.)

Résultats

Les mesures d'urgences établies pour la gestion des transports, suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde, ont fourni plusieurs bons résultats tant au point de vue de la logistique des transports mais aussi au niveau de sa gouvernance. Les mesures entreprises ont aussi eu pour effet de faire la promotion du transport collectif envers plusieurs automobilistes. Suite à la crise en transport qu'ont subi les Lavallois, un essentiel gain qui découle du plan d'action entrepris par les instances publique et parapublique est la structure solide qui a non seulement été mise en pratique pour d'éventuelles situations de crise, tant au point de vue de la gestion des transports que des partenariats intergouvernementaux. Cette situation nous a démontré à tous qu'il est possible d'agir rapidement et surtout de manière efficace pour gérer une circulation considérable venant de la couronne nord de l'île vers le territoire de la ville de Montréal. Le fait de renforcer l'accessibilité du réseau offert en périphérie vers celui de Montréal, comme le service de navette ou la station supplémentaire Vimont, et autres actions entreprises, fut un excellent moyen de promouvoir les transports collectifs. L'augmentation de l'achalandage sur la ligne de train Blainville/Montréal est un très bon exemple des résultats positifs qui résultèrent des mesures déployées par les autorités. Les stationnements incitatifs augmentèrent l'accessibilité et l'attractivité de modes de transports tels que l'autobus et par conséquent le métro. L'ensemble des mesures entreprises permettait aux sociétés de transport de disperser la circulation en le dirigeant vers plusieurs points d'accès. Le fait de prolonger la voie réservée sur le boulevard des Laurentides a eu pour effet d'inciter les automobilistes à utiliser l'autobus car il offrait un mode de transport plus rapide que l'automobile, surtout aux heures de pointe ainsi qu'en temps normal, dû au fait que l'accès à maintes routes y est compromis. Plusieurs autres avantages découlent d'une telle mesure dont la réduction des émissions de gaz à effets de serre, la réduction de la congestion, et autres. Certains projets qui auraient pu avoir de la difficulté à aller de l'avant, tels que la gare de train de banlieue Vimont, se sont rapidement concrétisés et ce avec un appui considérable des secteurs privé et publique. Les actions entreprises évoquèrent aussi une bonne coordination entre les différentes sociétés parapubliques (AMT, CIT Laurentides, MRC Les Moulins, GO Transit, etc.) et les multiples paliers gouvernementaux à l'intérieur du Québec, ainsi qu'avec le gouvernement ontarien. Le facteur temps étant un aspect crucial pour de tels projets, cette gestion des transports s'effectua en un temps record. La gestion de cette crise en transport a aussi permis aux instances locale (STM, STL, RTL, Ville de Laval, Ville de Montréal), régionale (AMT, CIT Laurentides, MRC Les Moulins), et provinciale (MTQ) d'évaluer les réactions de la population envers les directives que ces derniers leur ont fournis et les impacts qui en découlèrent.

Participants

AMT (Agence métropolitaine de transport)
http://www.amt.qc.ca/

CIT Laurentides
http://www.citl.amt.qc.ca/

GO Transit
http://www.gotransit.com/

MRC Les Moulins
http://www.mrclm.amt.qc.ca/

MTQ (Ministère du Transport du Québec)
http://www.mtq.gouv.qc.ca

RTL (Réseaux de transport de Longueuil)
http://www.rtl-longueuil.qc.ca/

STL (Société de Transport de Laval)
http://www.stl.laval.qc.ca/

STM (Société de Transport de Montréal)
http://www.stm.info/

Ville de Laval
http://www.ville.laval.qc.ca/

Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/

Leçons apprises

Plusieurs bonnes leçons peuvent être tirées de la gestion de la demande suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde de l'autoroute 19. D'un point de vue des communications, il est intéressant de voir à quel point la population qui transite de la banlieue vers la ville de Montréal fut réceptive aux recommandations de l'Agence métropolitaine de transport, du Ministères des Transports du Québec et des autres intervenants. Ainsi, dès le lendemain de la tragédie soit le dimanche 1 octobre 2006, les autorités ont incité la population à utiliser le transport collectif comme moyen le plus efficace afin de remédier à la congestion et/ou à la non fluidité des axes routiers menant à Montréal. Cette crise de transport résulta en une hausse de la demande en ce qui a trait au système de train de banlieue menant à Montréal. Il fut donc propice et logique pour l'AMT d'entamer la construction de la station Vimont pour répondre à cette hausse d'achalandage et offrir du même coup une meilleure desserte aux navetteurs Lavallois. Une autre leçon que l'on peut tirer des mesures d'urgences qui furent mises de l'avant serait qu'il est profitable et relativement facile de créer un partenariat avec d'autres sociétés provinciales de transport (comme *GO Transit*) de manière à répondre rapidement à un manque de matériels roulants. Ceci étant également un excellent moyen de mettre de l'avant des projets d'envergure futurs. Les collaborations qui ont émané lors de la gestion de la perturbation des voies d'accès menant à l'île de Montréal ont été réalisées de manière rapide et efficace. Elles prouvent également que l'échange d'information et le support que différents paliers d'agences publique et parapublique peuvent apporter aux navetteurs est profitable à tous. Lorsqu'il y a une diminution de la capacité autoroutière, les gens sont prêts à prendre le transport collectif et, tel que mentionné plus tôt, le fait de mettre à leur disposition un stationnement incitatif fut un grand succès. L'Agence métropolitaine de transport, le ministère du Transport du Québec, la Société de transport de Laval et de Montréal ainsi que plusieurs autres participants ont dorénavant une expérience réelle et une démarche efficace qui serviront de référence lors d'éventuelles crises en transport dans les villes canadiennes. La cellule d'action fut montée rapidement et elle a géré la hausse de demande en transport en commun de manière efficace et exemplaire. C'est dans de tels moments de crises que les sociétés et agences de transport peuvent miser sur le transport collectif pour répondre aux besoins de navetteurs mais aussi pour prouver l'efficacité de ce moyen de transport aux automobilistes tout en augmentant son attractivité.