

## Trains de banlieue en péril

Chronique du 30 septembre 2021

Nous avons vu mardi que l'achalandage des trains de banlieue n'est actuellement qu'à 15 % de ce qu'il était avant la pandémie, quand la fréquentation des autres services de transport collectif approche les 50 %.

Le train de banlieue sera-t-il en mesure de « remonter la pente », une fois la pandémie derrière nous ? Je crains que non, puisque la construction du REM, puis sa mise en service graduelle à partir de l'an prochain, risque de ne lui laisser qu'une partie congrue.

Examinons cela de plus près.

### Situation d'avant la pandémie et le REM

Le tableau qui suit montre ce qu'était la réalité des trains de banlieue à la belle époque... une époque pas si lointaine.

Réseau des trains de banlieue								
Indicateurs de performance 2015								
	Deux-Montagnes	Vaudreuil-Hudson	Saint-Jérôme	Saint-Hilaire	Candiac	Mascouche	Total	
<b>Achalandage</b>								
Quotidien	30 400	15 800	13 200	9 600	4 700	6 400	80 100	
Annuel	7 495 900	3 689 800	2 924 900	2 300 700	1 093 100	1 319 900	18 824 300	
Usagers (Quotidien / 2)	15 200	7 900	6 600	4 800	2 350	3 200	40 050	
<b>Offre de service (départs / jour)</b>								
Vers Centre-Ville	25	13	13	7	9	8	75	
Vers la banlieue	24	14	13	7	9	8	75	
<b>Infrastructures</b>								
Trajet (km)	29,9	51,2	62,8	34,9	25,6	50,1	254,5	
Gares	12	18	13	7	8	13	71	
Stationnement	8	14	7	6	4	8	47	
Places voitures	5 964	3 237	3 556	3 520	1 468	2 953	20 698	
<b>Finance</b>								
Coût d'exploitation	39 803 407 \$	32 141 302 \$	29 589 640 \$	22 124 789 \$	10 217 880 \$	24 739 795 \$	158 616 813 \$	
Recettes usagers	22 094 000 \$	11 906 000 \$	12 771 000 \$	9 426 000 \$	4 209 000 \$	5 526 000 \$	65 932 000 \$	
Ratio d'autofinancement	55,5%	37,0%	43,2%	42,6%	41,2%	22,3%	41,6%	
Déficit d'opération	17 709 407 \$	20 235 302 \$	16 818 640 \$	12 698 789 \$	6 008 880 \$	19 213 795 \$	92 684 813 \$	
Déficit par déplacement annuel	2,36 \$	5,48 \$	5,75 \$	5,52 \$	5,50 \$	14,56 \$	4,92 \$	
Déficit par usager, annuel	1 165 \$	2 561 \$	2 548 \$	2 646 \$	2 557 \$	6 004 \$	2 314 \$	

Source : AMT

Deux lignes nous intéressent ici particulièrement. D'abord la **ligne Deux-Montagnes**, qui était à la fois la plus populaire, avec 38 % de l'achalandage de l'ensemble du réseau, et avait le déficit d'opération rapporté au nombre d'usagers le moins élevé. À contrario, la **ligne Mascouche** était la seconde moins fréquentée, mais encore, celle qui imposait le plus important déficit d'opération... sans même prendre en compte les coûts d'investissement, qui avoisinèrent 750 M\$.

## Un triple choc

C'est en 2015 que le premier ministre Couillard a demandé à la CDPQ de lui faire une proposition visant d'une part à desservir l'aéroport à partir du centre-ville, d'autre part à mettre en place un système de transport collectif électrifié de type SLR entre Brossard et le centre-ville, via le nouveau pont Samuel-de-Champlain. Une année plus tard, CDPQ-Infra rendait publique sa proposition :

- Non seulement la double commande de Québec serait honorée par un réseau de métro léger unique, mais au surplus ce réseau serait-il étendu jusqu'à la limite ouest de l'île de Montréal et à Deux-Montagnes;
- Je précise que j'ai été instantanément séduit par cette proposition et que je le demeure plus que jamais, compte-tenu de l'ajout des 3 stations Bernard Landry, McGill et Édouard-Montpetit / Université-de-Montréal ;

**Le REM-1 a constitué le premier choc** pour les trains de banlieue, particulièrement mais pas seulement pour la **ligne Deux-Montagnes**.

- Concernant celle-ci, il fut décidé qu'à partir du premier janvier 2020 le service train serait limité au tronçon Deux-Montagnes / Bois-Franc, puis qu'il serait complètement interrompu le 31 décembre 2021;
- Quant à la **ligne Mascouche**, une couteuse mesure de mitigation a permis d'assurer le maintien du service jusqu'au centre-ville durant la période de construction du REM, en contrepartie d'une durée de parcours augmentée :
  - Après la mise en service du REM, les usagers du train n'auront d'autre choix que de transférer à celui-ci au pôle d'échange Côte-de-Liesse.
- À un moindre égard, la ligne Ouest de l'île du REM, qui offrira un service d'au moins 4 rames à l'heure durant 20 heures chaque jour, pourrait affecter la **ligne Vaudreuil-Dorion** du train de banlieue, puisque la station Baie-d'Urfé de celui-ci est située à moins de 2 kilomètres de la station Anse-à-l'Orme du REM, station stratégiquement positionnée aux abords de l'A-40.

**Le second choc fut bien sûr la pandémie COVID-19**, dont la première vague a mis le Québec à l'arrêt à partir de la mi-mars 2020. Dont les trains de banlieue :

- D'autant que la mission de leur réseau en étoile est d'amener les usagers au centre-ville, lequel a été et demeure le plus lourdement affectée par la pandémie;
- Ce qui explique que le service train résiduel de la **ligne Deux-Montagnes** fut définitivement arrêté une année plus tôt que prévu, le 31 décembre 2020.

**Le troisième choc est l'annonce du REM de l'Est**, en ceci qu'il est prévu que sa station terminale Pointe-aux-Trembles sera en fait un pôle d'échange avec la station Rivière-des-Prairies de la **ligne Mascouche** du train de banlieue :

- Il est à craindre qu'une partie significative des voyageurs du train passeront au REM à partir de ce point.

## L'avis du DG d'EXO

EXO est l'opérateur des trains de banlieue depuis juin 2017. Son directeur général, Sylvain Yelle, est bien forcé de se montrer optimiste quant à l'avenir du réseau :

*« Le train de banlieue doit faire partie de l'équation de la mobilité durable et c'est pourquoi nous devons continuer d'investir dans le réseau »*

**Le train de banlieue fait partie de l'équation**, La Presse du 15 juillet 2021.

Il va de soi que M. Yelle aurait préféré qu'EXO ne perde pas la **ligne Deux-Montagnes**. Sauf qu'il ne peut pas le dire publiquement, puisqu'il marquerait alors son désaccord avec une décision dont le gouvernement du Québec est le plus fier. Il ne craint toutefois pas d'affirmer ses craintes pour la **ligne Mascouche** :

*« Avec... le REM de l'EST, il devient difficile d'envisager le maintien en parallèle d'un autre mode de transport structurant dans le même axe. Il est donc urgent de réfléchir à l'avenir de cette ligne de train ».*

Sentant aussi la menace qui plane sur la **ligne Vaudreuil-Dorion**, il envisage de :

*« Rehausser l'expérience client et la performance de (cette ligne) afin de mieux servir les usagers ».*

Oh ! qu'il ne doit pas être facile de diriger EXO ou d'y travailler par les temps qui courent.

## Conclusion

Le navire amiral qu'était la **ligne Deux-Montagnes** a déjà sombré. La **ligne Mascouche** semble condamnée à une sévère amputation, ne conservant plus que le tronçon vers Pointe-aux-Trembles. Quant à la **ligne Vaudreuil-Dorion**, jusqu'à récemment seconde plus achalandée du réseau, elle va forcément souffrir de la mise en service du REM.

À cela s'ajoutent ce que j'appellerais les deux « **nouveaux fondamentaux** » de la réalité du transport collectif post pandémie COVID-19 :

- Le premier est la place qu'occupera désormais le **télétravail** dans nos vies, duquel résultera une baisse durable de la demande de transport collectif;
- Le second est la disparition partielle de la nécessité de déplacer chaque matin 350 000 personnes vers le centre-ville, puis de les en ramener en fin d'après-midi. Or, **le train de banlieue vit par et pour le centre-ville.**

Tout en ne souhaitant pas de malheurs au train de banlieue à Montréal, je demeure très inquiet de ce qu'il en restera dans quelques années.