

## Capacité et confort sur la ligne Deux-Montagnes : REM vs Grand débloçage

« Je veux bien prendre le transport en commun pour aller au travail. Mais j'ai 55 ans, je ne veux pas être debout avec mon sac. Je veux être assise confortablement » (Josée, secrétaire à l'emploi du Gouvernement du Québec).

La question du confort est prioritaire pour desservir adéquatement les usagers. Elle se décline en deux enjeux : offrir le maximum de places assises possible et respecter la norme de confort de 2 passagers debout par mètre carré (norme de l'AMT). La CDPQ-Infra affirme que son Réseau express métropolitain (REM) va permettre d'offrir plus de places assises, en raison de sa fréquence élevée, laquelle compensera pour la capacité d'accueil limitée de chaque rame de type *Skytrains*. Une analyse comparative, pour l'ensemble de la période de pointe ainsi que pour l'heure maximale de pointe, période où est concentrée la moitié des déplacements, démontre que le REM offre ni la capacité, ni le confort requis.

L'actuelle ligne de Deux-Montagnes offre 10 trains durant la période de pointe. Chaque train est constitué de 10 voitures MR90, offrant un total de 900 places assises par train, ou 9 000 pour l'ensemble de la période de pointe. **Malgré tout, près de 5000 usagers sont debout, ce qui occasionne énormément d'inconfort et de nombreuses plaintes. Situation qui perdure depuis 2002 et qui empêche d'atteindre le plein potentiel en achalandage de la principale ligne du réseau et la seule qui est électrifiée.**

Est-ce que le REM, plus fréquent, ferait mieux? Pour évaluer quelle option s'avère la plus apte à répondre aux besoins futurs, nous avons évalué comment chacune permettrait de répondre à un doublement de l'achalandage sur la ligne Deux-Montagnes, tout en tenant compte des autres clientèles desservies<sup>1</sup>.

Le Parti Québécois a proposé, dans son plan de mobilité appelé le « Grand Débloçage », d'acheter de nouvelles voitures à 2 étages tout en ajoutant 2 voitures par train. Il y aurait aussi rapidement ajout de 2 trains en pointe (dont un pour l'heure maximale de pointe). Nous considérons qu'il sera aisé d'ajouter au moins 2 autres trains en pointe d'ici 2031. Cette option, bien moins coûteuse pour le contribuable que le REM, permettrait de faire passer le nombre de places assises de 9 000 à 23 436 durant l'ensemble de la période de pointe. Même en considérant 72 trains des trois lignes, le REM ne fournirait que 4 320 places assises<sup>2</sup>.

**Ainsi 84% des usagers attendus de la ligne Deux-Montagnes auront droit à une place assise avec le Grand débloçage vs 15 % avec le *skytrain* libéral et Caquiste.**

**Tableau1) Enjeu capacité et confort, période de pointe (3 hres)**

	Trains de la ligne Deux-Montagnes		Skytrain du REM	
	Situation actuelle	Grand débloçage	REM Deux-Montagne	Trois lignes du REM
Service	10 train de 10 voitures à un étage	14 train de 12 voitures à 2 étages	36 trains de 4 voitures	72 trains
Nb de places assises par train et en 3h	900 par train 9 000 en 3 hres	1674 par train 23 436 en 3 hres	120 par train 4320 en 3 hres	82 par train 4 320 en 3 hres
% d'usagers assis (Nb usagers x 2)	<b>31 %</b>	<b>81 %</b>	<b>15 %</b>	<b>15 %</b>
Nb total de places (2 pers. debout/m <sup>2</sup> )	1 300 par train 13 000 en 3 hres	2 490 par train 34 860 en 3 hres	360 par train 12 960 en 3 hres	242 par train 12 024 en 3 hres*
Places manquantes	15 800	Aucune	15 040	12 156
Nb total de places (4 pers. debout /m <sup>2</sup> )	1 700 par train 17 000 en 3 hres	3 210 par train 44 940 en 3 hres	600 par train 21 600 en 3 hres	533 par train 30 240 en 3 hres

Note : \* La ligne de l'ADM ajouterait 4 464 places, mais il manquerait au moins 5 400 places pour desservir Saint-Anne-de-Bellevue et le train de l'Est.

<sup>1</sup> Donc comment la ligne Deux-Montagnes répondrait aux besoins de 28 800 usagers à l'heure de pointe (14 400 en une heure).

<sup>2</sup> Dès que les autres trains du REM ont 20% d'usagers, il n'y reste plus une place assise à ajouter pour les usagers de la ligne Deux-Montagnes. Nous considérons que les trains supposés desservir les usagers du train de Mascouche n'ajouteront pas de places pour ceux de la ligne Deux-Montagnes.

## Aucune marge de manœuvre pour des extensions du REM

Le Grand débloccage offrira près de 35 000 places en pointe, au total, comparativement à seulement 16 000 pour le REM, en respectant la norme de confort de deux usagers par m<sup>2</sup>. En d'autres termes, 12 000 usagers resteraient au quai avec le train libéral et caquiste si on respecte la norme de confort<sup>3</sup>. Le REM répondrait tout juste à la demande (28 800 usagers) si on accepte d'avoir seulement 15 % des usagers de la ligne Deux-Montagnes qui auraient droit à une place assise et deux fois plus d'usagers par m<sup>2</sup> que la norme de confort. Il n'y aurait pas une place de plus pour des usagers provenant d'une extension telle que proposé par la CAQ.

**L'écart de service entre les deux options est encore plus grand lorsqu'on considère que le train de Vaudreuil-Hudson sera amélioré avec le Grand débloccage et condamné à la fermeture avec le REM.**

## Enjeu capacité et confort à l'heure maximale de pointe

La différence de capacité est encore plus marquée pour l'heure maximale de pointe (la moitié de la demande) :

- Le Grand débloccage péquiste offrira ainsi 10 044 places assises durant l'heure maximale de pointe contre seulement 1 560 pour le REM, soit 6,4 fois plus. Durant cette période, 89% des usagers du REM seront debout, comparativement à 32 % avec le Grand débloccage.
- En respectant la norme de confort, les trains améliorés du Grand débloccage pourront transporter tous les usagers. Pour le REM, même si on accepte d'avoir 2 fois plus d'usagers par m<sup>2</sup> que la norme de confort (donc 4 usagers/m<sup>2</sup>), ce qui correspond aux 600 usagers par trains selon tous les documents officiels de la CDPQ Infra, 5 160 d'entre eux resteront sur les quais durant l'heure maximale de pointe.
- Devant ce constat d'échec, la Caisse a récemment affirmé que la capacité de ses trains était soudainement passée à 780 usagers par train! Premièrement, ce chiffre n'est indiqué dans aucun document officiel<sup>4</sup>. Deuxièmement, il correspond à mettre 5,5 usagers au m<sup>2</sup>. C'est inacceptable.

Le Grand débloccage est la seule option permettant d'augmenter la clientèle dans l'ouest de l'île tout en absorbant de nouveaux usagers venant de Laval tout en desservant adéquatement le train de l'Est.

**Tableau2) Enjeu capacité et confort, heure maximale de pointe**

	Trains de la ligne Deux-Montagnes		Skytrain du REM	
	Situation actuelle	Grand débloccage	REM Deux-Montagnes	Trois lignes du REM
Service	5 train de 10 voitures à un étage	6 train de 12 voitures à 2 étages	13 trains de 4 voitures	25 trains (ajout de 12)
Nb de places assises	900 par train 4 500 en 1 hre	1674 par train 10 044 en 1 hre	120 par train 1 560 en 1 hre	82 par train 1 560 en 1 hre
% d'usagers assis (Nb usagers x 2)	<b>30%</b>	<b>68 %%</b>	<b>11 %</b>	<b>11 %</b>
Nb total de places (2 usagers/m <sup>2</sup> )	1 300 par train 6 500 en 1 hre	2 490 par train 14 940 en 1 hre	360 par train 4 680 en 1 hre	242 par train 2 160 en 1 hre**
Nb usagers laissés sur les quais	8 300	Aucun	10 120	13 720**
Nb total de places (4 usagers/m <sup>2</sup> )	1 700 par train 8 500 en 3 hres	3 210 par train 19 260 en 1 hre	600 par train 7 800 en 1 hre	583 par train 9 240 en 1 hres
Nb usagers laissés sur les quais	5 900	Aucun	6 600	5 160

Notes : \*\* Avec 2 usagers par m<sup>2</sup>, le REM de l'ADM ajouterait 1 080 places, mais il en manquerait 3 600 pour les autres lignes.

Étude réalisée pour le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) et pour la Coalition climat Montréal par Jean-François Lefebvre (PhD), UQAM, Denis Allard, président, Fonds mondial du patrimoine ferroviaire (FMPF) et Luc Gagnon (PhD), ÉTS, juin 2018.

<sup>3</sup> Voir : AMT 30 sept. 2016, Capacité et plans de développement des lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson, 4 p., BAPE 2016 p. XI.

<sup>4</sup> <https://rem.info/fr/actualites/rem-capacite-places-assises-demelons-les-chiffres>