

2080 Ça tient compte aussi des projets, des projets importants en transport autres, dont justement le pont, le prolongement du pont de la 25 à Laval. Donc, dans le scénario de base, quand on calibre le modèle avant d'ajouter la ligne de train pour voir son effet, on a mis dans ce scénario de base là des projets importants, là, qui peuvent influencer la demande.

2085 Donc, ces simulations-là aussi ont des limites quand même, là, ont quand même des limites dont une c'est qu'ils simulent une demande en deux mille trois (2003), des comportements enquêtés en deux mille trois (2003), donc il y a déjà un certain temps que cela... ça fait déjà quand même, là, cinq (5) ans, d'une part. D'autre part aussi, ce sont des comportements... des comportements de deux mille trois (2003), donc ça ne comprend pas toute la clientèle induite, là, si vous voulez. Ces modèles-là ne considèrent pas ce genre de clientèle-là.

2090 Nous, on aime... pour vraiment évaluer, avoir un autre éclairage sur l'achalandage, on aime aussi utiliser d'autres outils. J'en ai fait déjà référence, des études de marché entre autres. Et les études de marché nous ont donné... donc c'est plus ciblé sur le bassin de clientèle desservie par la ligne projetée, nous a permis d'avoir... d'évaluer qu'il y aurait un achalandage potentiel, une clientèle plus importante provenant de Terrebonne Mascouche que nous montrait
2095 les simulations.

Donc, globalement, on voit qu'en effet, il y a deux cents (200)... il y a deux cents (200), là, de différence en période de pointe du matin comme attraction de ces deux (2) lignes-là.

2100 Il y a quand même plusieurs autres paramètres qui ont été pris en compte pour faire le choix du tracé.

2105 Il y a aussi donc tous, je dirais, les projets autour des gares qui vont pouvoir avoir une influence éventuellement sur l'achalandage de la ligne, le fait d'aller desservir directement la région de Mascouche Terrebonne avec une gare de train va permettre, à notre point de vue, de pouvoir développer davantage l'attraction d'une ligne de train pour ce secteur-là que s'il y en avait pas, que si on se rendait uniquement, là, à Repentigny.

2110 Donc, nous croyons que nous desservons davantage la clientèle actuelle et éventuellement, là, la potentielle la région de Mascouche Terrebonne en y mettant une gare importante à cet endroit.

Ça nous permet aussi de répartir un peu mieux l'accessibilité aux différentes gares. Je

2115 m'explique. Il y a quand même une... il y a aussi une clientèle importante. Il y a un bassin d'environ – on me corrigera, là – de cinquante-cinq mille (55 000) personnes ou peut-être un peu plus dans le secteur de Repentigny. Dans le secteur de Mascouche Terrebonne aussi il y a un bassin important de clientèle, là.

2120 On sait, on a vu par expérience que lorsqu'on implante une nouvelle ligne de train, la clientèle, l'achalandage se bâtit rapidement et les conditions d'accès sont un critère important, là, de succès. **Donc, la présence... actuellement ce qu'on a, c'est environ soixante-dix pour cent (70 %) globalement de nos clientèles sur une ligne de train y accèdent en automobile.** Donc, il est important d'avoir des parcs de stationnement importants. En ayant quatre (4) gares dans la couronne nord au lieu de deux (2) avec le scénario qui se rend à l'Assomption... pardon, à
2125 Repentigny, ça nous permet d'avoir un parc de stationnement plus important pour absorber la clientèle à moyen et long terme.

Donc, on a un projet, à mon sens, qui est plus durable en ayant quatre (4) gares sur la couronne nord qu'en ayant juste deux (2) ou trois (3), si on se rend jusqu'à l'Assomption.

2130 LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Daxélé, votre deuxième question.

2135 M. XAVIER DAXÉLÉ :

Attendez, parce que ça ne répond pas tout à fait à ce que j'ai dit, parce qu'en attendant à l'autre...

2140 LE PRÉSIDENT :

Ça, je l'ai deviné.

2145 M. XAVIER DAXÉLÉ :

Parce que, moi, je ne préconise pas juste une ligne, j'en préconise deux (2).

LE PRÉSIDENT :

2150 Non, d'accord. Mais j'aimerais vous dire que la Commission compte sur vous pour avoir

un éclairage, un contre-éclairage pourquoi l'option retenue pour vous n'est pas optimale en termes d'utilisation des ressources, etc., etc. et on se donne rendez-vous au mois de janvier pour ça. On compte sur vous.

2155 M. XAVIER DAXÉLÉ :

Pas de problème, oui.

LE PRÉSIDENT :

2160

Alors, allez-y avec votre deuxième question.

M. XAVIER DAXÉLÉ :

2165

Ma deuxième question, c'est je vois justement les chiffres, là, qu'il vient de nous donner, disons onze mille (11 000) personnes, je pense que c'est ça, d'achalandage par période de pointe sur cinq (5) trains, c'est bien ça ? Ça fait grosso modo deux mille (2000) personnes par train, à peu près. Si je me souviens, les trains ils ont six (6) wagons, c'est un trente (30) wagons total, si je me souviens bien, je sais plus exactement combien... chaque wagon c'est cent quarante-deux (142) places ergonomiques, je suppose que ça veut dire assis, et deux cents (200) places possibles disponibles.

2170

En fait, ce que je veux savoir, est-ce que quand il va arriver à Pointe-aux-Trembles qui est mon lieu de domicile, va-t-il y avoir de la place assise ou ça va être plein parce que les gens de Mascouche vont... parce que c'est toujours des achalandages... ils sont toujours supérieurs à ce que l'on prévoit, surtout qu'on prévoit ici encore avec des chiffres de deux mille trois (2003), on a bien vu pour tout le train Blainville, le métro de Laval c'est full plus que ce qu'on pense, donc si on veut concurrencer l'automobile, il faut quand même que ce soit confortable.

2175

2180

Alors, si on a une heure à faire mais debout, je suis pas sûr que les gens vont l'utiliser.

LE PRÉSIDENT :

C'est un facteur...

2185