



Le 4 octobre 2016

Madame Caroline Cloutier
 Coordonnatrice du secrétariat de la commission
 Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
 Édifice Lomer-Gouin
 575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
 Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

Madame,

Pour donner suite à votre courriel du 28 septembre dernier, nous vous soumettons ci-dessous les réponses aux questions soulevées lors de la première partie de l'audience publique tenue du 29 août au 1^{er} septembre.

Question 1 : L'objectif de CDPQ Infra est que l'utilisateur paie un tarif comparable à la situation actuelle (PR5.1, p. 28). Avez-vous évalué l'impact sur les revenus et les dépenses de votre organisation de transport en commun compte tenu de la possibilité de perdre des tronçons de desserte entre les stations du REM et le centre-ville ou de devoir ajouter ou modifier des trajets pour acheminer la clientèle du REM jusqu'aux stations?

Réponse-volet 1A - Impact de la tarification et revenus pour le RTL :

- L'impact de la tarification sur les revenus du RTL n'a pas pu être évalué puisque la tarification prévue par la CDPQ-Infra n'est pas connue. De plus, advenant une intégration à la tarification métropolitaine de type TRAM, les modalités de partage des recettes perçues entre les services du REM et les réseaux en rabattement n'ont pas fait l'objet de discussions avec le RTL;
- Pour ce qui est de la tarification pour l'utilisateur, il faut comprendre que les usagers actuels du RTL qui se destinent au centre-ville de Montréal par le pont Champlain peuvent le faire aujourd'hui à partir d'un titre local du RTL. Advenant l'introduction d'une tarification métropolitaine, celle-ci pourrait avoir un impact direct sur les usagers. À titre de référence, les tarifs actuellement en vigueur sont les suivants pour les titres mensuels ordinaires et réduits du RTL :

Titre	Ordinaire	Réduit
Local RTL	94,50 \$	56,50 \$
TRAM 3	132,00 \$	79,00 \$



Réponse-volet 1B - Impact sur les dépenses du RTL :

- Actuellement, aucune évaluation détaillée de l'impact sur le réseau du RTL n'a été complétée;
- La prestation de service du RTL (véh-km) entre le terminus Brossard-Panama et le terminus Centre-ville, qui devrait faire l'objet d'une révision à la suite de l'introduction du REM, compte pour environ 20 % de l'offre totale du RTL. À titre de référence, l'offre totale du RTL pour l'année 2015 a été de 22 710 754 véh-km;
- Ces ressources libérées ne constituent pas une réduction directe des dépenses pour le RTL. En effet :
 - D'une part, une bonification de l'offre de service en rabattement sera nécessaire pour répondre à la nouvelle clientèle et limiter l'impact de la correspondance avec un mode à haute fréquence comme le REM;
 - D'autre part, une bonification de l'offre est à prévoir pour le développement des axes internes du réseau rapide d'agglomération dont l'axe Taschereau fait partie;
 - De plus, une autre part des ressources pourrait permettre au RTL de répondre à d'autres besoins de la clientèle sur le reste du territoire;
- Finalement, il serait nécessaire d'obtenir plus de détails sur le projet et son financement pour être en mesure de compléter nos évaluations et répondre adéquatement à cette question. À titre d'exemple, nous devrions obtenir les données suivantes :
 - Paramètres finaux du projet, incluant confirmation des stations potentielles, pour compléter les évaluations d'achalandage, estimer le transfert modal et préciser les impacts sur les autres services (bus, train et métro);
 - Modèle de financement complet permettant d'évaluer la contribution totale des coûts du projet qui devra être assumée par l'agglomération de Longueuil et ainsi redéfinir une offre de service par autobus qui respecte la capacité de payer des citoyens.

Question 2 : En phase d'exploitation du train électrique, le promoteur identifie les autobus en attente comme source éventuelle d'émissions atmosphériques; envisagez-vous de privilégier les autobus hybrides pour le rabattement vers les stations de REM?

Réponse 2 :

- Le RTL possède déjà 72 véhicules hybrides dans sa flotte d'autobus sur un total de 444 véhicules. Le plan de renouvellement de la flotte ne prévoit que l'acquisition de véhicules hybrides pour les prochaines années. Il y aura donc un accroissement progressif de ce type de véhicule dans notre flotte de sorte qu'à terme, elle ne sera composée qu'exclusivement de véhicules hybrides. Le tableau suivant présente la planification actuelle pour les prochaines années :

Année	Nombre de véhicules hybrides projeté
2016	72
2017	82
2018	89
2019 et +	+28 bus/an

Il faut noter qu'il n'y a pas de véhicules dédiés à un corridor de desserte spécifique. Par conséquent, le service en rabattement devrait être assuré par une combinaison de véhicules diesels et hybrides.

Question 3 : Veuillez déposer toute enquête de satisfaction de la clientèle en ce qui a trait aux lignes desservant l'axe A-10 (Rive-Sud/Centre-ville de Montréal).

Réponse 3 :

- Aucune enquête de satisfaction n'a été réalisée spécifiquement aux lignes du RTL desservant l'axe A-10;
- Toutefois, l'AMT réalise une enquête spécifique au service de l'express métropolitain Chevrier/L-90 qui assure la desserte entre le stationnement Chevrier et le terminus Centre-ville.

Nous demeurons à votre disposition pour vous fournir tout autre renseignement et vous prions d'agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Le directeur de la Planification et
développement du transport,



Nicolas Tanguay, ing., M.Sc.A.

NT/cb

c.c. M. Michel Veilleux (RTL)

