

Le 24 novembre 2016

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

Sujet: Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif – Réponses aux questions de la commission du BAPE, transmises le 22 novembre 2016.

Madame la Coordonnatrice,

Le 22 novembre dernier, vous nous avez adressé des questions relativement au projet du Réseau électrique métropolitain. Il nous fait plaisir, par la présente, de vous fournir les réponses aux questions formulées.

1. En page 22 du DA97.1, vous mentionnez que vous avez utilisé deux modèles distincts pour établir les prévisions d'achalandage, dont un qui permet d'évaluer la demande créée par les usagers qui passent de la voiture au REM.

Est-ce que ce modèle permet aussi de tenir compte de l'effet l'inverse, à savoir une éventuelle diminution de la demande occasionnée par des usagers qui passeraient du transport en commun vers la voiture ?

Réponse 1 : *Le modèle ne permet pas de tenir compte l'effet inverse, soit une diminution de la demande occasionnée par des usagers qui passeraient du transport en commun vers la voiture. L'hypothèse sous-jacente du modèle est que les usagers du transport en commun verront leur expérience de transport s'améliorer (temps de voyages et fréquences). Ainsi, le transfert de la demande du transport en commun vers la voiture serait donc très limité, ce qui justifie pourquoi cette hypothèse n'est pas prévue dans le modèle.*

2. Est-ce que la pénalité pour correspondance de 4 minutes, qui découle de l'analyse des préférences déclarées réalisée par la firme Steer Davies Gleave en mai et juin 2016, a été intégrée dans tous les modèles utilisés pour établir les prévisions d'achalandage ? Précisez au besoin.

Réponse 2 : *La pénalité pour correspondance de 4 minutes a été appliquée au modèle Transit Mode Choice et est incluse dans les coûts intégrés au Capture Model. La pénalité*

n'a pas été appliquée au modèle P&R, toutefois le temps de marche entre le stationnement et la station de train a été inclus.

3. Pouvez-vous spécifier quelles sont les hypothèses utilisées dans le modèle de prévision de la demande quant aux préférences des usagers pour le choix modal (« constante du mode » ou pénalité du mode). Notre compréhension de la documentation fournie est à l'effet que vous avez utilisé une prime de 3 minutes pour le REM face à l'autobus (DA97, p. 123 ; DA97.1, p.58) et une pénalité de 3 minutes du REM face au train de banlieue ou au métro (DA97, p. 102). Quant à la pénalité du REM face aux automobilistes (4 minutes avec place de stationnement et 21 minutes sans place de stationnement), il semblerait qu'elle n'ait pas été prise en compte pour établir les prévisions d'achalandage. Est-ce bien exact ?

Réponse 3 : *L'annexe D de la dernière version du rapport inclut des clarifications au sujet des estimations du REM quant aux préférences des usagers pour le choix modal (« constante du mode »). Une valeur de huit minutes, provenant des résultats du SP, a été appliquée pour représenter une combinaison de la pénalité aux automobilistes.*

Espérant que ces réponses répondent aux questions formulées, je vous prie de recevoir, madame la Coordinatrice, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Virginie Cousineau

Directrice, Affaires publiques