

Séance de la soirée du 7 juillet 2020

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : **Mme CORINNE GENDRON, présidente**
 M. PIERRE RENAUD, commissaire
 M. ANTOINE MORISSETTE, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION
D'UN TRAMWAY À QUÉBEC**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 7 juillet 2020 à 19 h
Centre des Congrès de Québec
1000 Boulevard René-Lévesque Est,
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 7 JUILLET 2020	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR DU PROJET	5
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
Mme CHANTAL LAPLANTE	9
M. ALEJANDRO RADA DONATH	11
Mme ÉDITH BEAULIEU	16
Mme DORYS CHABOT	20
M. MATHIEU MONTÉGIANI	27
SUSPENSION	
REPRISE	
M. MARC ROUSSIN	40
M. MARTIN TRUDEL	50
QUESTIONS DE LA COMMISSION	56

SÉANCE AJOURNÉE AU 8 JUILLET 2020 À 13 H

**SÉANCE DU 7 JUILLET 2020
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

5 **LA PRÉSIDENTE :**

Mesdames et Messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette troisième séance de l'audience publique sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*. Je vous rappelle que nous sommes en direct du Centre des congrès de Québec et que nos travaux sont diffusés sur le site Internet du BAPE et sur notre page Facebook. Nous sommes aussi en direct sur les ondes de MATv Québec, Vidéotron.

15 J'en profite pour dire que tous nos travaux sont enregistrés et accessibles en tout temps sur notre site Internet et pour ceux et celles qui n'ont pas la disponibilité requise pour nous suivre en direct.

Du côté de l'initiateur, Monsieur Genest, est-ce qu'il y a de nouveaux documents que vous souhaitez déposer?

20 **M. DANIEL GENEST :**

Plutôt une réponse, Madame la Présidente, à deux questions que nous avons laissées en suspens cet après-midi. Donc, la première c'est au niveau d'actualiser les données dans le rapport de l'achalandage du RTC produit en décembre 2019. Donc, il y avait un tableau spécifique que vous cherchiez à comprendre comment ça a évolué en fonction du trambus qui a été retiré de la portée du projet. Donc, on va pouvoir fournir une mise à jour de ce tableau-là pour jeudi.

30 Et, deuxièmement, vous avez posé des questions au niveau des paramètres à l'intérieur du modèle d'achalandage qui vous a été présenté plus tôt. Donc, encore une fois, on pourra, pour ce jeudi, fournir une note technique explicative des paramètres de notre modèle d'achalandage. C'est tout, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

35 Merci beaucoup. On s'entend qu'il y avait plus qu'un tableau dans le chapitre 5 dont on souhaitait la mise à jour?

M. DANIEL GENEST :

40 Oui. Dans la question, il y avait un tableau spécifique auquel vous avez fait référence.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, il y a le 5.1, le 5.3. Je ne sais pas s'il y en a d'autres? Et on continue.

45 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

En fait, c'est la mise à jour des tableaux du chapitre 5. Le chapitre 5 c'est l'achalandage prévu avec le RSTC. Ces tableaux-là reflètent les prévisions d'achalandage que vous faites avec le RSTC.

50 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, ce n'est pas la façon dont j'avais compris la question plus tôt. Donc, à ce moment-là, je vais devoir prendre un pas de recul et vous revenir demain après-midi avec la réponse. Parce que là, vous êtes passés de quelque chose de précis à quelque chose plus large. Je m'excuse, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

60 Bien, il n'y a pas de problème. Ce qui est important c'est qu'on se comprenne bien. Je profite de cet échange pour vous demander, justement à la page 135 de ce chapitre, vous nous dites :

65 « Il est à noter que les données utilisées dans la présente étude sont issues des modélisations datant de mai 2019. Le RTC, dans le cadre de son étude d'achalandage, mettra à jour ses résultats, ce qui permettra d'améliorer la qualité des projections. »

Donc, on aurait aimé savoir quel est le calendrier pour cette mise à jour?

70 **M. DANIEL GENEST :**

C'est bien noté, Madame la Présidente. On pourra, encore une fois, vous revenir demain avec cette réponse-là.

75 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est parfait. Je vous remercie. Alors, nous avons ce soir des personnes-ressources qui sont présentes avec nous. Alors, je vais leur demander de se présenter et je vais rappeler aussi, ce que j'ai oublié de faire précédemment, que lorsque vous prenez la parole, on va vous demander de vous identifier pour faciliter le travail de la sténotypiste.

Donc, pour le ministère de l'Environnement et Lutte contre les changements climatiques.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

85 Bonsoir! Marie-Emmanuelle Rail, je travaille pour la Direction générale des évaluations
environnementales et stratégiques du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques. Et ce soir, je suis accompagnée par madame Julie Leclerc qui est
analyste au dossier, ainsi que de madame Valérie Saint-Amant, qui est coordonnatrice au projet
de transport.

90 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Le ministère des Transports.

95 **M. MATHIEU GRONDIN :**

Oui, bonjour! Mathieu Grondin, ministère des Transports. Je m'occupe du transport collectif
et ferroviaire du côté Est-du-Québec. Je suis accompagné de Nicolas Vigneault au niveau des
communications, Nicolas Thibault, notre expert en achalandage transport collectif, Émilie
100 Hodgson, qui est en salle aussi, professionnelle au dossier. En ligne, on a différents experts : Éric
Martel Poliquin, expert au niveau de l'achalandage, transport collectif; monsieur Laurent Auzel de
la firme Ingérop; il y a Marina Lévesque, qui est notre spécialiste au niveau de l'analyse
avantages-coûts; et Jean-François Scott, qui est notre spécialiste en sécurité des transports.

105 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Le Secrétariat du Conseil du trésor.

M. JEAN-PHILIPPE DAY :

110 Oui, bonjour! Jean-Philippe Day, je suis directeur général des relations du travail pour la
Fonction publique au Secrétariat du Conseil du trésor.

LA PRÉSIDENTE :

115 Merci. Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

Mme CAROLE LECLERC :

120 Oui, bonsoir! Carole Leclerc, je travaille à la Direction des mandats stratégiques et de l'habitation au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

LA PRÉSIDENTE :

125 Merci. Et maintenant le ministère de la Santé et des Services sociaux.

Mme GWENDALINE KERVRAN :

130 Bonsoir! Gwendaline Kervran pour la Direction de santé publique de la Capitale-Nationale. Je suis accompagnée ce soir de mes collègues, Julie Bellavance qui est organisatrice communautaire pour le CIUSSS de la Capitale-Nationale, ainsi que Marie-Ève Dufour, qui est notre professionnelle experte pour la mobilité durable et le transport actif. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

135 Merci beaucoup. Donc, du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des documents qui ont été déposés ou des précisions concernant des documents que nous avons demandé de déposer?

140 **M. MATHIEU GRONDIN :**

Nous, donc on a déposé récemment un avis qu'on nous avait demandé hier au niveau de la firme Ingérop pour les modes de transport. Et concernant votre demande de ce midi, concernant notre avis au niveau de l'achalandage projeté, on pourrait déposer quelque chose à la fin septembre ou au début octobre.

145

LA PRÉSIDENTE :

150 Et donc, je comprends que c'est le plus tôt que vous pourrez déposer cet avis-là?

M. MATHIEU GRONDIN :

Exact.

155 **LA PRÉSIDENTE :**

Il ne sera pas prêt avant donc?

M. MATHIEU GRONDIN :

Non, malheureusement.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Et en ce qui concerne les explications sur les transferts modaux?

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui. Au niveau de notre méthodologie, monsieur Poliquin va préparer quelque chose. Je pense qu'on est toujours dans les délais de 48 heures.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Je vous remercie beaucoup. Alors, j'aimerais rappeler à la fois à l'initiateur et aux personnes-ressources que vous pouvez intervenir en tout temps, il suffit simplement de me faire signe. Je pense que ce n'était peut-être pas... je ne l'ai peut-être pas dit assez clairement. Donc, n'hésitez surtout pas si vous avez une intervention que vous jugez pertinente à un moment ou l'autre des débats, on est là pour ça.

Alors, ce soir, nous allons continuer sur le thème de la justification du projet, l'achalandage et la technologie retenue. Nous allons débiter par une présentation que l'initiateur comptait faire plus tôt en après-midi, puis nous ferons place au questionnement des citoyens. Donc, je vais tout d'abord laisser la place à l'initiateur.

PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR

M. DANIEL GENEST :

Merci, Madame la Présidente. Donc, une très rapide introduction. Dans le cours des discussions hier après-midi, il y a eu un certain flou qui est demeuré au niveau de l'étude de tramway versus l'étude SRB. Donc, on voudrait, en moins d'une dizaine de minutes, vous faire le point sur la situation et apporter un éclairage à ce flou-là.

Donc, l'essentiel du propos va être porté par monsieur Luc Samson du RTC, et monsieur Benoît Carrier du Bureau de projet complètera. Donc, Luc, sans plus tarder, à toi.

M. LUC SAMSON :

200 Alors, bonsoir, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Juste revenir rapidement, parce qu'il a été discuté hier justement de l'étude du SRB. Évidemment, on n'aura pas fait ici une analyse complète comparative de tous les éléments, évidemment, qui caractérisent ces deux études, mais peut-être mettre en évidence certains points qui expliquent une grande partie des écarts.

205 En fait, il y a trois éléments qu'on doit considérer quand on compare les éléments. D'une part, les tracés des deux projets. Les périodes et les années aussi qui ont été nommées, parce qu'on a parlé de pourcentage de hausse, donc c'est un élément qui est important peut-être de rappeler. Et il y a un élément aussi qu'on a ajusté dans l'étude présente, d'un ajustement des données sur lesquelles je vais revenir.

210 Donc, rapidement sur la question du tracé. Donc, sur la question du tracé, ce qu'on voit en bleu foncé et en bleu pâle, ce sont les tracés, en fait, du réseau SRB, qui étaient imaginés à ce moment-là. On voit que le SRB passait aussi par le boulevard Charest. On est donc dans un type de service qui est complètement différent, du moins dans les axes, que quand on regarde le tramway qui est ici représenté en jaune. Donc, on dessert des axes qui sont différents, et la structure du rabattement du service, donc le réseau de bus qui tourne autour de chacun des deux systèmes rend la comparaison parfois un petit peu difficile, à savoir exactement quel est le résultat. Est-ce que c'est le résultat vraiment du trambus ou le résultat des parcours qui sont autour? Donc, la comparaison d'abord avec les tracés est un petit peu embêtante.

220 Quand on regarde sur les horizons, parce que les chiffres qui ont été évoqués – et j'espère, Monsieur Gendron, que je ne me suis pas trompé dans les chiffres qui sont présentés ici – il avait été évoqué un pourcentage d'une hausse de 38 %, alors que nous, à l'horizon 2041, on parle d'une hausse de 37 %. Le point de départ des deux études n'était pas le même. L'étude du SRB, le départ se faisait, la comparaison se faisait avec l'année 2011, alors qu'avec le réseau actuel on fait la comparaison avec le réseau 2017. Donc, c'est sûr qu'il y a un six années d'écart qui peut expliquer aussi une différence dans le pourcentage de hausse de l'achalandage.

230 Au-delà des pourcentages de hausse, il peut y avoir également une question sur les nombres absolus. Bon, d'abord, il faut savoir que la première étude a été menée à partir de l'enquête origine-destination 2011. Celle de l'étude du réseau structurant, actuellement, on s'est calibrés, on s'est basés sur l'enquête 2017. Donc là, il y peut y avoir aussi une différence dans les résultats obtenus. Mais on a fait un ajustement important en 2017, c'est-à-dire qu'il y a un système OPUS, un système de carte à puce qui a été implanté au courant des années, qui nous permet d'avoir aujourd'hui une idée beaucoup plus juste, beaucoup plus fiable de l'achalandage de chacun de nos parcours et de l'ensemble de notre réseau.

240 Quand on compare avec les résultats de l'enquête origine-destination, on voit que l'enquête
origine-destination surestime en période de pointe les déplacements en transport collectif. Donc,
quand on fait nos simulations, bien, on les rajuste à la baisse pour nous assurer que ça concorde
avec ce qu'on observe vraiment sur le territoire.

245 Donc, cet ajustement-là est fait pour 2017, mais comme les données OPUS pour la période
2011 n'étaient pas disponibles, les ajustements ne pouvaient pas être faits à ce moment-là. Donc,
ce qui peut expliquer aussi en nombre absolu une différence dans les résultats.

250 Donc, c'est certains éléments. Ça ne répond peut-être pas à toutes les questions que vous
pouvez avoir, mais c'est certains éléments qui peuvent expliquer les différences, ce qu'on peut
observer entre les deux études du SRB et du tramway ou en fait, du réseau structurant.

Je passe maintenant la parole à Benoît pour parler de la capacité de différents modes de
transport.

M. BENOIT CARRIER :

255 Merci Luc. Benoît Carrier pour les besoins de la sténo. Ce qu'on voulait mentionner ici
c'est... si on peut ajouter toutes les diapos, là, l'animation n'est pas requise. Donc, ce qu'on a
voulu faire, c'est qu'une fois que, comme on le mentionnait cet après-midi, on a fixé dans
l'équation, une constante, donc le tracé, on peut arrimer les réseaux entre eux. On peut voir
260 comment le rabattement s'effectue en termes de demande en transport. L'organisation du service
a eu différents scénarios dans lesquels, à la fin de tout ça, on vient mesurer et confirmer dans
l'axe de la colonne vertébrale – la colonne vertébrale est le tramway dans le cadre du réseau
structurant de transport.

265 Donc, on voit ici, dans le profil de charge, je me permets d'expliquer assez rapidement, la
zone en bleu pâle c'est les montées qui se font tout au long du tracé. Sur l'image qu'on voit à
l'écran, le terminus de la 76^e rue est à gauche et le Parc-O-Bus Le Gendre, le terminus Le Gendre
est à droite de la diapositive. Donc, on se trouve à être en direction ouest sur la ligne.

270 La ligne en bleu qui est un peu dentelée est le profil de charge, et ça nous permet de
rencontrer le point de charge maximal qui est dans le secteur du pôle Saint-Roch, à un endroit qui
est fortement conçu pour le rabattement. Donc, c'est normal qu'il y ait beaucoup de montées,
parce qu'il y a beaucoup de services de bus qui génèrent des descentes pour ensuite monter
dans le tramway.

275 Lorsqu'on a des simulations d'achalandage, on est en mesure de bien définir l'offre de
service sur la ligne structurante, qui est le tramway dans ce cas-ci, et de définir la fréquence

adaptée aux besoins en demandes. Donc ici, ce qui est important pour nous en termes de conception d'un projet, on est rendu à l'étape de conception, c'est de dimensionner l'offre de service qui va dimensionner le parc de matériel roulant et dimensionner tout le système et son énergie requise pour pouvoir faire circuler les tramways. Donc, lorsqu'on voit le profil, ça vient déterminer un besoin en termes de capacité qui avoisine les 3 200 passagers à l'heure dans une direction, qui est la direction vers Le Gendre.

Et dans la diapositive suivante, qui est le même principe, on est à 3 600 environ en direction du centre-ville à partir de Le Gendre. Donc le point de charge maximum en direction de Charlesbourg, direction est et au pôle Sainte-Foy Ouest également. Donc, les deux principaux pôles de charge dont monsieur Genest faisait référence c'est les endroits où la charge maximale sur le réseau est atteinte, et à ce moment-là on vient mesurer le dimensionnement de l'offre de service.

Le tramway aux quatre minutes permet de répondre à la demande, en ayant une capacité de 3,3 personnes par mètre carré dans le véhicule. Donc, une capacité beaucoup plus confortable que les standards qui sont peut-être de nature européenne à quatre personnes le mètre carré. Donc, la capacité du projet est plus grande que ça en termes de résiduel dans les véhicules eux-mêmes, mais aussi, on a la capacité dans l'image pointillée d'aller jusqu'aux trois minutes pour pouvoir offrir le service pour répondre à des besoins en demandes supplémentaires.

Pour illustrer le propos sur le mode de transport au bon endroit, le tramway est tout à fait adéquat à la demande en transport. Lorsqu'on faisait référence hier à d'autres modes plus lourds, qui sont beaucoup plus capacitaires, le besoin n'est pas là et n'est pas là à long terme. Et lorsqu'on vient faire référence aux études antérieures ou à des modes moins capacitaires qui ont des attributs similaires en termes de performance, mais en termes de capacité moindre, comme un SRB, un véhicule biarticulé qui a une capacité maximale de 150 passagers par véhicule, donc un petit moins en termes de conception à 3,3 mètres carrés, on se trouve avec la ligne bleue qui, on voit, ne répond pas à la demande en transport.

Donc ici, nous, ça nous confirme très clairement et vraiment de façon très éclairée que le choix du mode de transport en termes de capacité, issu d'une performance à atteindre qui génère un achalandage, est tout à fait cohérent dans les deux directions. Donc, pour nous, ça vient confirmer les études qu'on faisait et confirmer aussi la conception qui s'ensuit. Si ça peut aider à répondre à certaines questions, Madame la Présidente. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, nous reviendrons sur votre présentation. Donc, le registre ayant déjà été complété, nous accueillons encore aujourd'hui, à nos séances, des citoyens qui s'y sont préalablement inscrits pour venir poser leurs questions.

Alors, avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience publique.

Tout d'abord, je demande aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions. Deuxièmement, une question par intervention est permise, et ce, sans sous-question. Par contre, je permettrai une précision suite à la réponse de l'initiateur ou de la personne-ressource que vous aurez interpellée.

Toutes les questions et les réponses me sont directement adressées, que ce soit de la part du public, de l'initiateur ou des personnes-ressources.

Et, enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire, attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

PÉRIODE DE QUESTIONS
Mme CHANTAL LAPLANTE

LA PRÉSIDENTE :

Donc, j'invite maintenant madame Chantal Laplante à venir poser sa question. Bonsoir.

Mme CHANTAL LAPLANTE :

Bonsoir, Madame la Présidente. Bonsoir, Messieurs les Commissaires. Mesdames, Messieurs. J'ai trouvé en partie un très petit préambule, une partie des réponses à mes questions que je suis venue chercher ce soir dans les présentations qui ont été faites jusqu'à maintenant. Toutefois, j'ai encore une question. Comment on peut en arriver à arrêter de mettre en opposition la hausse des services versus la hausse de l'achalandage qui sert en premier lieu à augmenter le financement, on s'entend, là, et est-ce qu'on peut faire le pari en tant que société que si on hausse les services, l'achalandage va suivre? Merci.

LA PRÉSIDENTE :

355

Donc, votre question de façon peut-être plus précise?

Mme CHANTAL LAPLANTE :

360

Comment on peut arriver à miser sur la hausse des services pour satisfaire le plus de gens possible et augmenter l'achalandage?

LA PRÉSIDENTE :

365

Merci. Donc, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

370

Merci, Madame la Présidente. Juste pour appuyer notre propos, on va aller chercher ce qu'on appelle notre fameuse roue de conception. Je pense que ça serait intéressant pour la commission et pour madame.

375

Donc, nécessairement, on veut créer un réseau attractif vers lequel les citoyens et les citoyennes de la Ville de Québec vont vouloir se joindre. Pour créer ce réseau attractif à nos yeux, il y a différentes composantes qui sont bien importantes. La première, c'est de créer une qualité de service. Donc, dans le cas spécifique du tramway, c'est une fréquence élevée aux quatre minutes, durant les heures de pointe. C'est de créer aussi cette régularité de passage, la fiabilité qui fait que lorsque vous vous présentez à une station à n'importe quel point du tracé, que vous savez que le tramway en heures de pointe va passer essentiellement à toutes les quatre minutes. Donc, il y a la fréquence élevée en heures de pointe et la régularité du passage, et ça, en soi-même, ça va offrir une qualité de service.

380

385

Le deuxième élément qui est bien important à nos yeux, c'est que ce réseau-là soit bien intégré à la trame urbaine de la ville de Québec. Donc, quand vous voyez le tracé de tramway passer dans votre quartier que ça fait partie de votre milieu de vie. Donc, on ne veut pas seulement mettre en place un système de transport en commun, mais un système de transport en commun qui est bien intégré à la ville de Québec.

390

Et, finalement, il y a la notion de confort. Si les infrastructures d'accueil, les stations, les pôles d'échange, les terminus et le tramway sont confortables, vous allez vouloir embarquer dans le tramway et participer à l'aventure.

Donc, globalement, il y a un paquet de facteurs qui font qu'on va créer cette hausse d'achalandage. Donc, on prévoit que la première année de mise en service du tramway, qu'il va y avoir une hausse d'achalandage sur le réseau de l'ordre de 30 %. Comment est-ce qu'on va chercher ce 30 % à l'an 1? C'est à travers une combinaison de facteurs qui sont une qualité de service, une qualité d'intégration urbaine et un confort. Et on pense que ça va créer ce désir des gens d'embarquer dans le nouveau tramway de la ville de Québec, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Est-ce que vous auriez une précision à demander suite à la réponse que vous venez d'entendre?

Mme CHANTAL LAPLANTE :

Non. Je crois que je vais m'assurer de lire comme il faut tous les documents et d'écouter comme il faut la commission et de trouver des réponses à mes principales questions.

LA PRÉSIDENTE :

La commission vous remercie.

Mme CHANTAL LAPLANTE :

Merci.

M. ALEJANDRO RADA DONATH

LA PRÉSIDENTE :

Donc, je vais appeler maintenant Alejandro Rada Donath. Bonsoir, Monsieur. Monsieur, je pense qu'il faut que vous alliez vous asseoir à l'autre table. Je suis désolée, j'aurais dû vous le préciser.

M. ALEJANDRO RADA DONATH :

Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, Mesdames, Messieurs. Je veux d'abord vous remercier de m'avoir donné l'opportunité de venir devant vous pour participer à cette audience. Permettez-moi de me présenter très rapidement, mon accent me trahit déjà. Je suis né dans l'autre extrémité de la planète, dans la dernière ville au monde du continent américain en

face de la Terre de Feu, à côté du pôle Sud, et j'ai rencontré là-bas, en terre chilienne, une Québécoise du Lac-Saint-Jean qui est ma femme.

Il y a 35 ans, nous sommes venus à Québec avec nos trois filles et le hasard de la vie a fait que toutes les trois vivent actuellement dans la ville de Québec avec nos sept petits-enfants. Ils vont tous se promener très fiers dans le beau tramway de la Capitale-Nationale, parce qu'il sera certainement attirant, rapide et plus intéressant que l'automobile, ce qui d'ailleurs est dans l'intention du projet de la Ville de Québec. Comment je pourrais être contre le tramway?

Dans ma carrière comme professeur universitaire au Québec, j'ai travaillé dans le domaine du transport et de la mobilité. Et j'ai été entre autres directeur de recherche scientifique et technologique au pôle d'excellence québécois en transport terrestre pendant 10 ans, presque 10 ans. Ces pôles d'excellence regroupent l'ensemble des facteurs industriels, technologiques, scientifiques et gouvernementaux du Québec. Je vois un rôle de grande importance dans la chaîne des valeurs du secteur des transports. Voilà pour ma présentation.

Maintenant, excusez-moi, Madame la Présidente, je me permets de faire une petite mise en contexte afin de mieux expliquer la portée de ma question.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais être obligée de vous préciser qu'il n'y a pas de préambule donc de vous en tenir au minimum.

M. ALEJANDRO RADA DONATH :

Non, ce n'est pas un préambule. Ça, c'est certain. Le problème c'est qu'à la lumière de l'analyse des recherches scientifiques, il semblerait que les questionnements au tramway, il faudrait les attribuer davantage au système de transport en général plutôt que le tramway lui-même.

Partout dans le monde s'imposent aux dirigeants des choix déchirants et ils font le mieux qu'ils peuvent. S'attaquer aux concepteurs, aux politiciens, au promoteur c'est comme s'attaquer au message au lieu de lire le message que nous livre le transport lui-même. Parmi les problèmes les plus importants du transport, il y en a un auquel se rattache la question que je vais poser.

Le climat ou la dominance de l'automobile thermique constitue le nerf de la guerre. Nous allons faire un investissement de milliards de dollars destiné précisément à enlever des automobiles de la route. Cependant, un tramway classique, même modernisé, ne fait pas le poids face à la dominance de l'automobile thermique. Alors, nous aurons dépensé des milliards et

l'automobile thermique dans notre ville continuera tranquillement sa course au réchauffement de la planète. Nous ne disposerons pas d'autres milliards encore pour répondre à l'interrogation de 2030, date approximative du non-retour de l'équilibre climatique, semble-t-il, selon les scientifiques.

Voici la question : y a-t-il moyen de bonifier le transport avec les milliards à la disposition déjà pour faire de lui un tramway climatique, c'est-à-dire un tramway qui pourra donner le coup d'envoi pour commencer, petit à petit, à détrôner la dominance de l'automobile thermique?

Je m'explique. Tout en respectant l'essentiel du projet désormais déjà attaché, y a-t-il moyen de nous doter d'un tramway structurant l'ensemble du transport de la ville, et non seulement le transport en commun? En plus de la voiture, du tramway, et les zones urbaines améliorées, pouvons-nous faire de lui un tramway climatique? Qu'est-ce qui est désormais définitif? Et qu'est-ce qui est encore possible de bonifier dans le tramway pour nous rendre là?

Si nous posons la question, c'est parce qu'il y a une réponse dans les recherches jadis faites au Pôle d'excellence québécois des transports terrestres déjà citées, qui n'ont pas été rendues publiques encore, parce que les conditions d'acceptation n'étaient pas encore au rendez-vous. Ces recherches visent précisément comment détrôner la dominance de l'automobile thermique, sans attendre que les batteries et les automobiles électriques donnent la réponse à notre place? Le modèle suggéré...

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur...

M. ALEJANDRO RADA DONATH :

... peut quand même rendre le tramway climatique.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur, je pense que vous avez eu l'occasion de poser votre question. Là, vous êtes dans le mode de proposition. Nous serons absolument heureux de vous entendre en deuxième partie sur cette proposition. Mais pour le moment, je vais adresser votre question, si vous le permettez à l'initiateur.

M. ALEJANDRO RADA DONATH :

Tout à fait. Donc, je ne parlerai pas de la proposition ici.

LA PRÉSIDENTE :

515 Non, mais je pense que vous avez déjà posé votre question. Donc, je vais laisser l'initiateur y répondre. Je vous remercie. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

520 Pourriez-vous, Madame la Présidente, reformuler la question s'il vous plaît?

LA PRÉSIDENTE :

525 Alors, de ce que je comprends, Monsieur propose ou vous demande s'il est possible d'imaginer un tramway avec des caractéristiques qui répondent à la problématique des changements climatiques, notamment, et qu'il soit structurant pour la ville. C'est ce que j'ai compris.

M. ALEJANDRO RADA DONATH :

530 Oui. Je peux la poser d'une autre façon afin...

LA PRÉSIDENTE :

535 D'accord. On va laisser monsieur Genest répondre et je vous laisserai la possibilité de préciser, d'accord?

M. ALEJANDRO RADA DONATH :

540 Oui. Merci, Madame. Donc, avec ma déformation professionnelle...

LA PRÉSIDENTE :

545 Juste un instant, je vais laisser monsieur...

M. ALEJANDRO RADA DONATH :

... qu'est-ce qui est définitif...

550 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi. Je vais laisser monsieur Genest répondre et si nécessaire vous pourrez préciser.

555 **M. DANIEL GENEST :**

Merci, Madame la Présidente. Donc, en soi même, le tramway sera un mode de proposition complètement électrique. Donc, ça sera un geste fort dans la lutte contre le changement climatique à même le projet de réseau structurant de transport en commun. Et de la même façon, 560 les autobus qui éventuellement sont remplacés progressivement par le RTC, seront complètement électriques dans un échelon de temps raisonnable, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

565 Merci. Je vous laisser une phrase pour préciser, mais pas plus qu'une phrase.

M. ALEJANDRO RADA DONATH :

C'est très simple. Donc, reste la question, est-ce que le transport structurant peut structurer 570 le transport dans son ensemble, ou seulement avec le tramway et ses autobus? Voilà la question.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest.

575 **M. DANIEL GENEST :**

Lorsqu'on parle d'un réseau structurant de transport en commun ici à la ville de Québec, il y a le projet lui-même. Le projet lui-même va livrer le tracé, le tramway sur 22 kilomètres, va aussi 580 livrer des voies réservées est-ouest du pôle d'échanges d'Estimauville jusqu'au pôle d'échange de l'Université Laval, va aussi livrer des voies réservées vers le nord et vers l'est de la Ville.

Donc ça, c'est le projet de réseau structurant de transport en commun et ce même projet-là s'intègre à un réseau de transport qui est déjà existant sous l'égide du réseau de transport de la 585 Capitale. Et de plus, vendredi dernier, il y a eu une annonce à l'effet qu'on "extensionnait" la toile régionale vers les banlieues nord de la Ville de Québec.

Donc, globalement, tous ces éléments ensemble là font cette notion d'un réseau structurant pour la ville de Québec, Madame la Présidente.

590 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Genest. Donc merci, Monsieur. Comme je vous le mentionnais, si vous avez des propositions dont vous souhaitez faire part à la commission, nous serons disponibles à partir de la semaine du 3 août.

595 **M. ALEJANDRO RADA DONATH :**

Merci.

600

Mme ÉDITH BEAULIEU

605 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. J'appelle maintenant, madame Édith Beaulieu. Bonjour, Madame Beaulieu.

Mme ÉDITH BEAULIEU :

610 Bonsoir! Je suis native de la ville de Québec et j'ai soumis une question. Je n'avais pas prévu venir, j'avais dit que je l'envoyais pour qu'elle soit lue. Hier, on m'a appelée pour que je la lise et j'ai accepté de me déplacer. Ça me fait plaisir. Mon domaine n'est pas du tout dans le transport, mais je suis tout de même dans un domaine qui demande un peu de structure mentale, la musique.

615 Ma question est plus au niveau du tramway lui-même. Voilà ma question : est-ce vraiment judicieux de nous imposer collectivement les coûts, le défigurement de la ville, les désagréments aux commerçants et citoyens de ce méga projet de tramway surmonté sur une plateforme, empêchant de nombreux virages à gauche de plusieurs intersections dans différents quartiers, Montcalm, Saint-Roch et Limoilou, et nuisant au flot de la circulation des autos, camions de livraison et de pompier, et cela pour peut-être améliorer le transport en commun d'environ quatre minutes, tout cela dans une ville qui en fait n'a que quatre heures de pointe, deux le matin et deux le soir, et ce, avant qu'il y ait du télétravail?

625 Merci beaucoup de votre obligeance. Voilà ma question. Je me demande la pertinence du projet de tramway lui-même dans sa forme sur la plateforme.

LA PRÉSIDENTE :

630 Merci. Donc, monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

635 Donc, Madame la Présidente, le projet s'est doté d'une vision qui a été annoncée en mars 2018. Essentiellement, ce qu'on cherchait à faire c'est notant la hausse importante de la population dans la ville de Québec, on entrevoit d'ici 2026 une augmentation de plus de 57 000 personnes.

640 Si par la suite on bascule cette augmentation-là de la population en termes des déplacements sur nos routes, présentement dans la zone d'influence du tramway comme telle, il y a plus de 750 000 déplacements qui se font par jour. Et dans l'horizon 2041, donc 15 ans après l'ouverture du tramway, il va y avoir 100 000 déplacements par jour, supplémentaires. Donc, quand vous combinez la notion d'une croissance démographique importante, une hausse de la population, aussi la hausse du nombre de déplacements qui est importante, il va y avoir une
645 dégradation progressive des conditions de mobilité sur les routes de la grande ville de Québec.

 Donc, ce qu'on cherche essentiellement à faire avec le projet du réseau structurant de transport en commun, c'est de venir capter environ 50 % des déplacements journaliers supplémentaires qui vont se faire.
650

 Donc, il y a toute une notion d'une vision à long terme de maintenir des conditions de circulation sur nos routes et on cherche, à même notre projet, de ne pas mettre en confrontation automobilistes, piétons, cyclistes et usagers du transport en commun. On est plutôt dans un mode de cohabitation. Donc, on considère que le jour où on viendra mettre en place un réseau
655 structurant de transport en commun, tous les gens, tous les usagers de la ville de Québec, directs et indirects, tous les citoyens et citoyennes vont en profiter. Il va y avoir plus de place sur nos routes. Donc, ceux qui veulent maintenir leur choix d'une automobile vont pouvoir le faire. Il va y avoir des conditions de circulation améliorées. On va assurer un meilleur partage de l'emprise aux tiers.
660

 À l'égard des impacts du projet auxquels madame faisait référence, il y a un grand souci dans le Bureau de projet de non seulement offrir une qualité de service du tramway, qui va être importante, et on note notamment cette notion-là d'une augmentation de l'achalandage de l'ordre de 30 % lors de l'an 1 du projet, mais il y a aussi cette notion de bien intégrer le projet de
665 tramway, le tracé du tramway à la ville de Québec. Donc, pour nous, c'est aussi important d'avoir une qualité de service, mais aussi une qualité d'intégration urbaine.

670 Donc, globalement, doter d'une vision qu'on projette jusqu'en 2041, on veut créer une situation où on encourage les gens à passer au tramway, passer au transport en commun. On va améliorer tout le volet environnemental et, oui, il va y avoir une période d'ajustement comme n'importe quel autre grand projet.

Donc, globalement, ceci, à nos yeux, justifie le projet en soi-même, Madame la Présidente.

675 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous souhaitez apporter une précision à votre question?

680 **Mme ÉDITH BEAULIEU :**

Je ne m'insurge pas nécessairement pour un système de transport en commun, moi-même ne possédant pas de voiture, mais je considère que la plateforme dont on parle dans ce projet, que je ne vois pas nécessairement dans aucune ville, qui empêche des virages à gauche dans certaines intersections. Je trouve que ça peut être une limitation à la fluidité des transports autres que le tramway.

690 Moi, je trouve que parfois on est obligés de faire des trajets en voiture. Comme le dimanche matin, moi, je pars de Lévis, je réside à Sainte-Foy, mais je pars de Lévis puis je me rends à Saint-Roch puis ça doit être un horaire très strict, et je me vois mal emprunter le tramway à ce moment-là pour des déplacements aussi précis et rapides. Puis je me demande même si je pourrai me rendre à mon travail en voiture quand le tramway sera effectif. Voilà.

695 Là, le tracé change, le dernier tracé faisait que je ne pouvais plus me rendre à Saint-Roch où je travaille. Là, ça a été modifié. En tout cas, on va tout suivre ça attentivement. On ne portera pas de préjugé au départ, mais je trouve que c'est un super méga projet et, heureusement, on a la chance de s'exprimer. Ça, j'apprécie grandement. Et je verrai ce que je ferai par la suite. Peut-être que je vais suivre ça très attentivement et peut-être que je m'investirai dans un mémoire.

700 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien, merci beaucoup. Monsieur Genest, si vous voulez peut-être... on va revenir sur la question des plateformes et sur la question de la circulation, mais vous pouvez quand même déjà faire un premier commentaire si vous le souhaitez.

705 **M. DANIEL GENEST :**

Oui. Rapidement, la notion de la plateforme surélevée, si on veut garantir cette fréquence, mais aussi cette régularité de passage du tramway, donc établir cette colonne vertébrale solide pour le projet, bien, il faut essentiellement mettre en place des mesures pour protéger le passage du tramway. Donc, cette notion-là d'une plateforme légèrement surélevée garantit le passage du tramway, empêche qu'il y ait des intrusions automobiles de part et d'autre. Donc, on veut justement bâtir une colonne vertébrale solide avec une plateforme surélevée.

715 Souvent, les gens font référence à d'autres exemples à l'échelle mondiale. Généralement, les tramways modernes sont sur des plateformes surélevées, légèrement surélevées, sauf par moment dans des endroits de place publique. Donc exemple, vous faisiez référence, Madame, au quartier Saint-Roch. Donc, le quartier Saint-Roch sur la rue de la Couronne, on va avoir plus un environnement de place publique, donc plus près du sol. Mais généralement, sur le 22 kilomètres de tracé, on va avoir une plateforme surélevée. Ça garantit la fiabilité de passage du tramway. 720 C'est aussi un élément de sécurité pour empêcher qu'il y ait une interaction entre les automobilistes et le tramway lui-même, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

725 Merci.

Mme ÉDITH BEAULIEU :

730 Il y a toujours la plateforme et le trajet prévu sur de la Couronne? Est-ce que j'ai bien entendu?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

735 **M. DANIEL GENEST :**

740 Donc, sur la rue de la Couronne, si vous permettez, Madame la Présidente, de répondre à cette question-là. Donc, aujourd'hui, quand vous quittez la Haute-Ville de Québec, descendez la côte d'Abraham, vous utilisez la rue de la Couronne pour vous rendre à l'autoroute Laurentienne. À terme, lorsque nous aurons livré le projet, la rue de la Couronne, à partir essentiellement du jardin Jean-Paul-L'Allier jusqu'à la Rothmans, un endroit bien identifié ici à Québec, sur ce court tronçon-là de la rue de la Couronne, on va transformer ça en une artère conviviale. Donc, il va y avoir le tramway qui va s'y insérer, les piétons et cyclistes seulement. Donc, toute la circulation

745 automobile qui quitte la Haute-Ville de Québec ne transitera plus par la rue de la Couronne pour se rendre sur l'autoroute Laurentienne, va plutôt passer par la rue Dorchester.

750 Donc, tout le milieu de vie qui est le quartier Saint-Roch, dont il y a eu une transformation importante avec la mise en oeuvre du jardin Jean-Paul-L'Allier, on va la continuer avec la mise en oeuvre d'une nouvelle rue de la Couronne conviviale, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

755 **Mme ÉDITH BEAULIEU :**

Est-ce qu'on pourra...

760 **LA PRÉSIDENTE :**

Malheureusement, les interventions sont terminées, mais nous serons heureux de vous entendre au moment des mémoires si vous le souhaitez.

765 **Mme ÉDITH BEAULIEU :**

Merci de votre obligeance.

770

Mme DORYS CHABOT

LA PRÉSIDENTE :

775 J'appellerais maintenant Dorys Chabot. Bonsoir!

Mme DORYS CHABOT :

780 Bonsoir, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, bonsoir à tous. Lorsque je préparais ma question, je me suis demandé laquelle je choisirais, parce que j'en ai une multitude. Alors, est-ce que je parle du projet, de la démocratie versus le projet imposé unilatéralement? Est-ce que je parle des dédommagements aux citoyens qui vont être le long du parcours? Non. Je me suis dit, je vais parler, vu que c'est le BAPE, je vais parler des émissions de gaz, le réchauffement

climatique causé par les travaux, par les 40 000 voyages de camions qui prendront huit ans à se résorber.

Et je vais parler des arbres qui sont le long du parcours et qui font le travail d'absorption des émissions, qui seront coupés le long du parcours. Il y en a plusieurs centaines. Alors, moi, je les ai mesurés, il y en a qui ont 8 pieds, 10 pieds, 13 pieds, 15 pieds de circonférence le long de René-Lévesque. Je demeure sur René-Lévesque et je suis directement témoin aussi qu'avant la pandémie, après les heures de pointe, il y a peut-être 10, 12 personnes dans les autobus et après les heures de pointe le matin, à partir de 8 h 30 puis à partir de 5 h 30.

Je vais parler aussi des recherches prouvées, dont le docteur François Reeves, sur la santé de gens qui sont en contact avec les arbres, et c'est prouvé hors de tout doute que la santé des gens à proximité est meilleure et même les médecins japonais prescrivent des belles forêts.

Alors, quand j'ai parcouru le rapport d'Aecom en début février, il est mentionné qu'il y a la coupe de 610 arbres le long du parcours. J'ai appelé le Bureau de tramway, j'ai demandé si les arbres allaient être coupés le long de René-Lévesque, comme mentionné dans le rapport, on m'a répondu : « On vérifie, on vous revient. » Alors, on me rappelle, on me dit : « Bon, on ne sait pas de quoi vous parlez, quel rapport, on va continuer à chercher jusqu'à la mi-mars. »

Alors là, on sait qu'à la mi-mars et avril, bon, il y a eu le confinement. Après, on m'a dit qu'il y avait trois rapports, on ne savait pas lequel. On va vérifier dans le premier, après ça dans le deuxième, dans le troisième, mais en fait, moi, j'ai dit : « Bien, donnez-moi le nom des gens qui les ont comptés, je vais m'arranger avec eux pour savoir lesquels. » On m'a rappelé, on m'a dit qu'on ne sait pas c'est qui les a comptés.

Alors, voyant ça, bien, on est six mois plus tard puis je ne sais pas encore la réponse. Donc, j'ai contacté des gens qui travaillent en environnement puis qui sont pour le tramway. Puis là, ils sont pour la coupe des arbres. Alors là, j'étais un peu confuse de comment on peut être pour l'environnement, pour le tramway, et être pour la coupe de ces 610 arbres-là?

LA PRÉSIDENTE :

Donc, si vous voulez bien poser votre question. Vous êtes au bon endroit pour la poser.

Mme DORYS CHABOT :

Oui. Alors donc, est-ce que les arbres le long du parcours vont être coupés, les arbres le long de René-Lévesque, en fait, est-ce qu'ils vont être coupés?

LA PRÉSIDENTE :

825

Merci beaucoup. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

830

Si vous le permettez, Madame la Présidente, on a une courte présentation spécifique à ce sujet que je pourrais peut-être passer à travers rapidement, à peu près cinq à dix minutes. Sinon, je vais... ce n'est pas un sujet qui est simple.

LA PRÉSIDENTE :

835

Je pense qu'on préférerait peut-être une réponse courte étant donné que nous avons prévu une période sur cette question-là jeudi, si je ne m'abuse. Donc, si ça ne vous dérange pas, peut-être répondre directement à madame et vous aurez l'occasion par la suite d'élaborer sur la question.

840

M. DANIEL GENEST :

845

Donc, au niveau des engagements de la Ville qui sont spécifiques à la gestion de la canopée et entre autres les arbres d'alignement, premièrement, il y a cette notion-là de conserver les arbres existants partout où cela est possible. Donc, il y a un grand souci dans l'insertion technique du tramway, et plus spécifiquement sur le boulevard René-Lévesque, de ne pas couper des arbres. Il y a un premier souci de cette façon-là. Premier engagement de la Ville de Québec, conserver les arbres existants lorsque c'est possible.

850

Lorsque c'est impossible de conserver des arbres existants, bien, on va compenser nécessairement les arbres qui auront été abattus par de la plantation et la Ville s'est engagée dans un ratio de deux à un. Donc, pour chaque arbre qui sera coupé, deux arbres seront replantés. Et après, il y a la notion au niveau des arbres d'alignement qu'on veut limiter l'abattage. Donc, il y a un très, très grand souci, et je pense que dans la présentation que nous avons faite hier soir en ouverture, on a indiqué qu'un des impacts nécessairement était sur les arbres d'alignement du boulevard René-Lévesque. Donc, il y a un grand souci de bien faire les choses.

855

860

Dans la présentation qu'on pourra faire plus tard cette semaine, on vient effectivement expliquer, secteur par secteur, tous les détails de la gestion de la canopée qui est spécifique au projet. Et, Madame la Présidente, à ce moment-là, il me fera un plaisir de déposer cette présentation-là auprès de la commission. L'information sera rendue publique avec tous les détails pour l'ensemble des citoyens et des citoyennes de la ville de Québec, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, merci pour ce dépôt. Je comprends aussi que vous avez un document *Vision de l'arbre*?

M. DANIEL GENEST :

Oui, effectivement. Je vais laisser mon collègue François Trudel, qui est plus le côté perspective-ville, offrir cette notion-là de vision de l'arbre. François à toi?

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Donc, effectivement, la Ville de Québec s'est dotée en 2015 d'une *Vision de l'arbre*. Il y a 105 000 arbres municipaux sur le territoire de la ville, donc c'est très important. On a comme objectif justement de bonifier la canopée. La canopée, c'est la superficie que les arbres prennent par rapport à leur projection au sol. Donc, actuellement, à l'intérieur de la ville, à l'intérieur du périmètre urbain, il est de 32 %, on veut l'augmenter à 35 %. Donc, on voit d'un bon oeil justement l'engagement de planter ce ratio-là d'un arbre sur deux justement pour améliorer la canopée.

Donc, la *Vision de l'arbre* est un document public, on va pouvoir le déposer à la commission, et on a également des cibles de canopée par quartier.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, on attendra aussi le dépôt de ce document.

Maintenant, la question qui était posée était de savoir si les arbres sur René-Lévesque allaient être retirés. Est-ce que c'est possible pour vous de nous répondre à ce sujet-là?

M. DANIEL GENEST :

Il y a un niveau de détail qui est sous-jacent à cette question. Effectivement, sur le boulevard René-Lévesque, il va y avoir des arbres qui vont être coupés, comme il va y avoir des arbres qui vont être maintenus, comme il va y avoir des arbres qui vont être replantés pour compenser les arbres coupés. Donc, on est vraiment dans du très, du très pointu.

Même la présentation qu'on déposera plus tard cette semaine à la commission n'inclura pas tout ce niveau de détail là parce qu'on est encore en conception préliminaire. Mais éventuellement, l'intention du Bureau de projet, à travers du mécanisme des comités de bon

905 voisinage – les comités de bon voisinage qui devaient avoir lieu ce printemps et qui ont été retardés, décalés, en raison de la COVID vont reprendre à l'automne. Et dans les comités de bon voisinage, c'est là où on va venir partager les éléments spécifiques à chacun des quartiers traversés par le tramway.

910 Donc, typiquement, les notions de bruit, de poussière, de circulation, de canopée, des choses qui sont très proches du cadre des citoyens et des citoyennes de la ville de Québec, on va les adresser dans le cadre des comités de bon voisinage.

915 Donc, plus tard cette semaine, on va donner plus d'information, mais c'est de l'information qui est plus de nature quantitative par quartier, mais pas dans le détail spécifique nécessairement que cherche madame, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

920 Peut-être juste une dernière précision. Vous avez dit : « Il est certain qu'il y aura un pourcentage d'arbres de René-Lévesque qui seront retirés. » Est-ce que vous savez si le pourcentage est plus de l'ordre de 10 à 20 % ou de 80 à 90 %?

M. DANIEL GENEST :

925 Donc, si on regarde spécifiquement le quartier Montcalm, je crois que madame, ça serait le quartier Montcalm.

Mme DORYS CHABOT :

930 Montcalm, Saint-Sacrement, en fait. Montcalm, Saint-Sacrement, entre Maguire et puis le grand théâtre, je les ai comptés, il y en a 337 avec ces superficies-là.

M. DANIEL GENEST :

935 Bon. Je vais vous donner les pourcentages, je pense que c'est la meilleure chose pour éclairer la discussion. Donc, si vous regardez le quartier Montcalm, Montcalm, les proportions d'arbres pour abattage c'est de l'ordre de 20 %.

Mme DORYS CHABOT :

940 Pardon?

M. DANIEL GENEST :

De 20 %.

Mme DORYS CHABOT :

O.K.

M. DANIEL GENEST :

Et quand on parle du quartier Saint-Sacrement, c'est aussi de l'ordre de 20 %. Donc, 20 % des arbres dans ces deux quartiers-là sont des arbres qui seraient pour abattage. Et après, je reviens à ma notion que pour chaque arbre abattu, il y aura deux arbres de replantés.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, merci beaucoup, Monsieur Genest.

Mme DORYS CHABOT :

Est-ce que deux arbres peuvent remplacer un arbre qui a 15 pieds de circonférence?

LA PRÉSIDENTE :

On va revenir sur le sujet quand on va parler de façon plus globale de la vision de l'arbre, là. Ce sera jeudi qu'on va discuter de ça. Je vous remercie beaucoup pour votre question.

Mme GWENDALINE KERVAN :

Madame la Présidente, j'aurais quelque chose à ajouter. C'est ici Gwendaline Kervan pour le ministère de la Santé.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, excusez-moi. Allez-y, je vous en prie.

Mme GWENDALINE KERVAN :

Je vous remercie. J'ai fait signe, mais on ne me voyait pas. Donc, je voulais apporter une précision, car comme madame l'indique, la valeur d'un arbre mature a une valeur inestimable et

985 on peut difficilement le comparer avec un arbre qui est jeune. Donc, pour notre part, le ministère de la Santé a préparé aussi une petite présentation et on est prévu vendredi pour venir parler de l'impact que peut avoir la coupe des arbres sur le couvert, en fait sur les îlots de chaleur urbains, et les impacts à la santé, notamment.

990 Donc, à court terme, là, durant la phase de construction, l'abattage des arbres pourrait générer des conséquences sur la santé et le bien-être de la population, notamment en exacerbant les îlots de chaleur urbains. Donc, simplement apporter la précision que nous on est prévus vendredi.

995 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Je vous remercie d'avoir rappelé cette précision pour l'horaire.

Mme DORYS CHABOT :

1000 Quand vous parlez de replanter, c'est à quel endroit qu'ils vont être replantés ces arbres-là?

LA PRÉSIDENTE :

1005 Écoutez, pour le moment je dois suspendre les questions. Vous avez eu des questions de précision, mais comme je vous dis, on va revenir sur ce thème-là jeudi et vendredi, comme ça a été mentionné.

Mme DORYS CHABOT :

1010 Est-ce que je peux me permettre, Madame la Présidente, de vous remettre quelques photos d'arbres pour que vous ayez l'ordre de grandeur de ces arbres-là?

LA PRÉSIDENTE :

1015 Vous pouvez les remettre en arrière de la salle à notre coordonnatrice. Je vous remercie. À notre coordonnatrice qui est là-bas. Voilà. Merci beaucoup.

Mme DORYS CHABOT :

1020 O.K., parfait. Parfait, je ne voyais pas.

LA PRÉSIDENTE :

Pas de problème. Vous n'êtes pas la seule, moi non plus je ne vois pas.

Mme DORYS CHABOT :

Je vous remercie beaucoup. Alors, je sais que je vais terminer avec ça. Vous avez le pouvoir de vie ou de mort sur ces arbres-là. Je me fie sur vous pour les défendre.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. MATHIEU MONTÉGIANI

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur, Mathieu Montégiani. Bonsoir, Monsieur.

M. MATHIEU MONTÉGIANI :

Bonsoir. Tout d'abord, j'aimerais vous remercier pour l'occasion de pouvoir poser nos questions puis de mieux comprendre le projet qui va changer la face de notre ville ce soir.

Donc, je m'appelle Mathieu Montégiani. Je suis citoyen de Québec. J'ai grandi dans le secteur de Lebourgneuf. J'habite actuellement Limoilou. Je suis aussi un membre de la communauté des jeunes de Québec pour la mobilité durable qui rassemble près de 1 000 jeunes engagés pour faire de notre ville un endroit où il est facile et agréable de se déplacer de façon responsable. Puis je trouve personnellement que le tramway est un projet très emballant et nécessaire pour préserver la dimension humaine de notre ville.

C'est donc avec mon enthousiasme que m'a inspiré les questions suivantes : quelles actions seront mises en place pour maximiser le transfert modal de la voiture vers le transport collectif à la suite de la construction du tramway? Et quelles étapes suivront le tramway d'un coup que dans l'éventualité où l'achalandage excéderait les prévisions?

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors, Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

Peut-être donner une chance à mon collègue monsieur Carrier de parler des initiatives dans cette notion-là de transfert modal. Benoît, je te laisse la parole.

M. BENOIT CARRIER :

Donc l'objectif, Madame la Présidente, pour développer le système, pour essayer d'éviter de répéter ce qui a été dit par monsieur Genest au départ, le développement du tramway, qui est la colonne vertébrale, nous sert d'occasion de redéployer des ressources d'exploitation vers des services qui sont voués à la périphérie.

Lorsqu'on vient déployer le système tramway dans sa colonne vertébrale avec un véhicule qui est plus capacitaire et beaucoup plus régulier et rapide que la situation d'aujourd'hui, on récupère un nombre assez significatif de ressources d'exploitation, donc des heures de service qui nous permettent de redéployer le réseau au complet sur une plus grande superficie sur le territoire. Donc, c'est ce qui permet entre autres, en déployant la colonne vertébrale, de prévoir une bonification des services en périphérie.

Cet élément-là de réseau nous permet d'atteindre des cibles de transfert modal. Lorsqu'on faisait référence aux différents modèles d'achalandage plus tôt dans la journée, évidemment, monsieur n'a pas pu assister à cette période-là à moins qu'il était en ligne, ce qu'on souhaite, on peut voir à ce moment-là l'effet d'un réseau sur l'achalandage, donc l'effet d'une augmentation de quelques points de part modale.

Évidemment, ces projections d'achalandage là, on y a fait référence aussi cet après-midi, qui ont un taux de précision, et dans les deux cas qui ont été soulevés dans la littérature, ils ont dépassé les prévisions.

Donc, lorsqu'on revient à la question de la capacité du système de transport, juste un petit peu auparavant, en début de séance de ce soir, on a présenté la capacité aux quatre minutes à 3,3 personnes au mètre carré. Donc, le système de transport en commun qu'on a sur place, le tramway tel qu'on le conçoit a une grande capacité résiduelle pour absorber une demande qui serait supérieure à nos évaluations, d'une part par la capacité à bord qui pourrait peut-être, dans certains moments très précis de la journée, être au-delà de 3,3 personnes au mètre carré, ce qui est usuel dans l'industrie, mais en plus, on peut se permettre de bonifier la fréquence à une fréquence de trois minutes qui permettrait d'aller au-delà de la capacité qui est identifiée dans les graphiques.

Donc, le système a été conçu pour une longue période, un horizon de planification de 2041, mais nous permet d'absorber davantage plus tard. Et le déploiement des réseaux et des services va s'adapter également à ça. Donc, pour faire référence aussi à la portée ultérieure de notre régime de planification, il y a aussi le fait que les choses peuvent continuer d'évoluer.

1105

Lorsqu'on a revu un peu la portée du trambus, c'est parce qu'on avait une meilleure idée de l'achalandage qu'on attendait sur cette ligne-là. Le déploiement d'un service avant de déployer une infrastructure nous permet de construire un achalandage.

1110

Donc, sur la ligne principale, et c'est le retour d'expérience qu'on avait des experts issus du Sommet international de 2017, on déploie la première ligne là où il y a vraiment une activité urbaine intense et un fort achalandage.

1115

Dans le cas du trambus, qui est une autre composante importante, même si on a revu la façon d'offrir le service, on part d'un service régulier, sans mesure préférentielle, à un service à haut niveau de service, fréquent, grande amplitude, avec voies réservées. Et ce déploiement-là n'empêche pas des évolutions futures vers des modes plus lourds et donc, peut-être éventuellement, même de revenir en trambus plus tard.

1120

Donc, la capacité évolutive de notre réseau est tout à fait là en termes de capacité de déploiement initial, mais aussi en termes d'évolution, Madame la Présidente, en espérant que ça répond à la question.

LA PRÉSIDENTE :

1125

Merci. Est-ce que vous avez une précision que vous souhaitez apporter à votre question?

M. MATHIEU MONTÉGIANI :

1130

Oui. En fait, dans les actions que j'avais en tête pour maximiser le transport modal, j'avais aussi, Madame la Présidente, peut-être la tarification des opérations de communication qui avaient déjà été réfléchies par le Bureau de projet.

LA PRÉSIDENTE :

1135

Merci. Donc, Monsieur Genest, au sujet de la tarification et d'autres moyens?

M. DANIEL GENEST :

1140 Donc, au niveau de la tarification, on y va avec un tarif unique pour essentiellement tous les modes de transport en commun. Il n'y a pas d'intention de tarifier différemment le tramway, parce que c'est la colonne vertébrale. Donc, ça va être un tarif unique dans la grande région de Québec. Donc ça, c'est quelque chose qui est important.

1145 L'autre élément à noter, c'est que le réseau de transport de la Capitale a pris un engagement que la contribution des usagers du transport en commun à la facture totale ne dépassera jamais le 33 %. Donc, il y a des balises qui ont été fixées par le Conseil d'administration du RTC qui permet justement d'avoir cette stabilité-là dans la tarification unique régionale, Madame la Présidente.

1150

LA PRÉSIDENTE :

 Merci beaucoup. Merci, Monsieur.

1155

Mme GWENDALINE KERVRAN :

 Madame la Présidente?

LA PRÉSIDENTE :

1160

 Oui. Justement je me tournais vers vous. Donc, allez-y.

Mme GWENDALINE KERVRAN :

1165

 Parfait. Entre autres, pour maximiser l'effet que peut avoir l'amélioration de l'offre de transport collectif sur les personnes défavorisées, bien, nous soutenons l'initiative d'offrir une gratuité au transport en commun ou encore une tarification sociale. Et à ceci, j'aimerais inviter ma collègue Julie Bellavance pour pouvoir vous en parler.

1170

LA PRÉSIDENTE :

 Très bien. Nous vous écoutons, Madame Bellavance.

Mme JULIE BELLAVANCE :

1175

 Oui, merci. Donc, d'entrée de jeu, je crois qu'il est important de rappeler que dans l'agglomération de Québec, une personne sur dix vit sous le seuil de faible revenu. Et on sait

qu'une tarification moindre ou gratuite permettrait évidemment de diminuer la part du budget des ménages à faible revenu consacré aux déplacements, ce qui leur permettrait évidemment de satisfaire d'autres besoins essentiels tels le logement et l'alimentation.

On sait aussi que le revenu est le déterminant qui a le plus d'impact sur l'état de santé et le bien-être de la population. Un modèle de tarification plus équitable pour les personnes à faible revenu leur permettrait, oui, d'avoir plus d'argent dans leur poche, d'autant plus que le tracé du tramway entre dans plusieurs zones défavorisées de la Ville de Québec.

Prenons rapidement l'exemple de la société de transport des Outaouais, la STO, qui depuis 2017 offre un tarif réduit aux résidents et résidentes de Gatineau dont le revenu annuel se situe sous le seuil de faible revenu. Et ce que l'on voit, c'est une augmentation de 26 % d'utilisatrices et d'utilisateurs qui sont des personnes à faible revenu et une augmentation de 32 % de leurs déplacements à Gatineau. Leurs prémisses pour avoir instauré ce projet : contrer l'isolement, encourager la participation et l'intégration à la vie citoyenne et favoriser l'accès et le maintien à l'emploi des personnes à plus faible revenu.

Un autre exemple très rapide est le projet pilote en ce moment dans la Ville de Lévis qui est un projet pilote, c'est ça, qui a lieu en ce moment, mais dont on n'a pas encore de données parce que le projet est trop nouveau. Donc, qui est également un projet de tarification sociale ou encore des billets gratuits pour les personnes en situation de faible revenu. Donc, il sera intéressant de voir les résultats de ce projet.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Est-ce que je comprends qu'il y a une des initiatives dont vous parlez qui fait déjà l'objet d'un rapport ou d'un écrit?

Mme JULIE BELLAVANCE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Ça sera possible pour vous de le déposer?

Mme JULIE BELLAVANCE :

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1220 Merci beaucoup. Donc, Monsieur Genest, est-ce que vous avez envisagé ce type d'initiative jusqu'au point d'en faire un projet pilote, par exemple?

M. DANIEL GENEST :

1225 Madame la Présidente, je vais laisser mon collègue, Luc Richard du RTC faire le point sur cet élément-là.

M. LUC RICHARD :

1230 Madame la Présidente, on ouvre un dossier très, disons très délicat au niveau de la tarification sociale. C'est quelque chose qui revient continuellement. Il y a effectivement des initiatives à certains endroits. Si je comprends bien, le ministère a peut-être des intérêts de faire des programmes pour subventionner ce genre de... si tel est le cas, le RTC va être définitivement ouvert à aller de l'avant. Comme on l'expliquait tantôt, on essaie de garder les tarifs à un niveau le plus bas possible qu'on peut pour arriver dans les budgets, le développement, les services qu'on offre aux citoyens.

1240 La Ville de Québec contribue déjà énormément aux budgets du RTC. Donc, on a des tarifications pour les aînés, on a de la tarification pour les étudiants. Maintenant, toute la notion de tarification sociale c'est quelque chose avec laquelle on regarde, mais on est toujours à la recherche d'un programme qui vient nous aider à compenser ce genre de service là pour pouvoir mettre ce genre de chose là en place.

LA PRÉSIDENTE :

1245 Merci. Alors, j'aimerais me tourner peut-être vers le ministère des Transports pour savoir, d'une part, quel est l'impact d'une tarification sociale sur le transfert modal ou l'utilisation du transport collectif en général. Et deuxièmement, existe-t-il des programmes susceptibles de soutenir les sociétés de transport dans ce type d'initiative de tarification sociale?

1250

M. NICOLAS THIBAUT :

1255 Madame la Présidente, Nicolas Thibault du MTQ. Pour l'heure, ce que je peux vous dire c'est que je sais qu'il y a des demandes qui sont adressées au Ministère pour mettre en place un programme ou des mesures pour soutenir l'application de mesures de tarification sociale. Je sais qu'on a des réflexions d'entamées dans ce sens-là. Maintenant, je vais m'assurer, pour ne pas

induire la commission en erreur, je vais prendre acte de la question puis je m'engage à fournir une réponse à l'intérieur d'un délai de 24 à 48 heures.

1260 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Monsieur Grondin, est-ce que vous vouliez ajouter quelque chose? Très bien. Alors, mon collègue, le commissaire Renaud, souhaiterait prendre la parole.

1265 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

On parle de transfert modal, ça me donne l'opportunité de regarder les résultats de l'étude d'achalandage que vous nous avez remis dans l'étude d'impact.

1270 Dans le chapitre 5 dont on parlait tout à l'heure, je vous ai demandé la mise à jour des tableaux, vous répartissez les déplacements en quatre catégories. Alors, vous avez les échanges, que l'on comprend, qui viennent d'une zone à l'extérieur de la zone d'étude, des gens qui se déplacent de l'extérieur de la zone d'étude vers la zone d'étude. Vous avez les déplacements intersectoriels, c'est-à-dire des gens qui se déplacent d'un secteur à l'autre de la zone d'étude.
1275 Vous avez des déplacements internes qui sont à l'intérieur du même secteur. Alors, par exemple, quelqu'un qui se déplace de Limoilou à Limoilou, dans un même secteur, c'est un déplacement interne.

1280 On voit dans vos tableaux, aux pages 140-141 du document, que la majorité des déplacements se font dans les échanges. C'est 53 % des déplacements totaux, là, on s'entend, avec que ce soit l'automobile, le transport en commun, 53 % des déplacements sont des échanges. Et ce qu'on voit aussi dans les tableaux, c'est que l'impact du réseau structurant sur la part modale du transport en commun, dans cette catégorie de déplacements là qui relie les banlieues un peu plus éloignées au centre, votre impact, l'impact du réseau structurant fait
1285 augmenter la part modale du transport en commun d'environ 1 %. Alors que dans les échanges intersectoriels, dans les sections où les gens voyagent à l'intérieur de la zone d'étude, soit de Sainte-Foy à... on voit la part modale augmenter considérablement.

1290 Ce qu'on comprend de ça c'est... est-ce qu'il y a eu des alternatives qui ont été examinées pour augmenter ça? Parce que les échanges de la banlieue vers la zone d'étude, ce qui est la zone couverte par le tramway, c'est la majorité des déplacements. Il y aurait un gain important à favoriser la part modale du transport en commun dans ces échanges-là plutôt que les échanges internes, les déplacements internes.

1295

M. DANIEL GENEST :

1300 Je veux juste comprendre à quel document spécifiquement vous faites référence. Est-ce que vous parlez de l'étude d'achalandage ou l'étude des déplacements?

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1305 Oui, l'étude des déplacements PR3.6, 4 de 4, pages 140 et 141.

M. DANIEL GENEST :

1310 Donc, on a un expert qui pourrait prendre cette question qui est dans notre salle adjacente. Donc, si on pouvait mettre, on a une station Teams déjà organisée dans une salle adjacente. Donc, si on pouvait inviter Youssef Dehbi à prendre cette question. Moi, je fais juste un petit peu de synchronisation avec notre salle adjacente.

LA PRÉSIDENTE :

1315 Mais c'est possible de redonner votre nom, s'il vous plaît?

M. YOUSSEF DEHBI :

1320 Youssef Dehbi, je suis du service des transports de la Ville de Québec. Donc, si j'ai bien compris la question de Monsieur le Commissaire c'est quelles sont les mesures qui ont été prises pour que les flux d'échange puissent avoir un meilleur transfert modal que les flux qui sont intersectoriels puis les échanges internes.

1325 Alors, c'est sûr que comme vous l'avez mentionné, les échanges externes sont les plus importants parce qu'ils proviennent d'une certaine, d'une plus grande partie du territoire que les échanges intersectoriels puis internes. Puis c'est là où on mise sur les pôles d'échanges et les terminus qui sont à l'extrémité pour venir capter encore plus les flux qui arrivent de l'extérieur. Donc, je pense notamment au pôle, au terminus Charlesbourg au nord, puis au terminus Le Gendre à l'ouest puis au pôle Sainte-Foy. Donc ça, c'est des éléments qui viendront ramasser une partie des échanges qui proviennent de l'extérieur du secteur.

1330 Par contre, il ne faut pas oublier l'importance des déplacements qui se font à même la zone d'étude. Et monsieur Genest, hier, a montré une carte qui démontre la densité des déplacements et la densité des activités urbaines qui sont le long de cette colonne vertébrale. Alors, c'est sûr que le tram vient chercher une part importante sur cette colonne vertébrale, ce qui permet d'améliorer les conditions de circulation puis le transfert modal sur cette partie-là.

Donc, si je résume, il est certain que les infrastructures du projet qui sont aux extrémités, eux autres, ils visent à venir chercher cette part modale là, et la partie qui est sur la colonne vertébrale c'est elle qui permet d'aller augmenter mieux cette part modale, parce qu'on cherche les déplacements qui sont de moyenne distance à ce moment-là.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Et ce que je constate c'est que, parce que là je vous parle d'une prévision que vous faites pour 2041, en 2041 la part modale des transports par échange, les déplacements par échange va avoir augmenté de 1 %. Ça veut dire que visiblement, le réseau structurant a peu d'effets sur les déplacements des banlieues vers la ligne de tramway. Ces déplacements-là vont augmenter de 1 %, alors que quand on regarde les échanges intersectoriels, ça augmente de plusieurs points de pourcentage, la part modale du tramway.

Alors, ce que je comprends c'est que le réseau structurant a peu d'effets sur les déplacements des banlieues, puis qui représentent quand même 53 % de tous les déplacements.

M. DANIEL GENEST :

Madame la Présidente, j'aimerais ça compléter ou répondre à Monsieur le Commissaire Renaud. Nécessairement, on vous mentionnait que la semaine, le 26 juin dernier, il y a une analyse, une annonce complémentaire qui a été faite par la Ville de Québec, entre autres sur la notion d'une toile régionale.

Dans le réseau de la grande ville de Québec, il y avait un maillon qui était, je dirais, plus faible que les autres; c'était cette notion-là d'aller vers la banlieue. Et ce qu'on a pu constater en travaillant à l'amélioration du réseau plus globalement, qu'en allant chercher les gens qui sont en banlieue, on avait un impact important en termes d'augmentation de l'achalandage.

Donc, tout à l'heure, je vous parlais de la notion du trambus transformé en voie réservée qui faisait une réduction de l'ordre de 2 % sur l'achalandage du réseau. Mais en allant chercher l'achalandage qui viendrait des banlieues, on se retrouve à compenser avec une augmentation de l'achalandage de l'ordre de 9 %. Donc, la toile régionale, qui est récemment annoncée le 26 juin, c'est un geste concret pour un peu pallier à ce maillon plus faible dans notre réseau.

Pour ce qui est du report modal, tout un défi. Et, nécessairement, si on regarde les efforts qui ont été faits dans le contexte du projet du Réseau express métropolitain à Montréal et on compare cette notion de report modal, c'est pas mal dans la norme d'aller chercher du 1 à 2 %, mais c'est 1 à 2 % par rapport à ce que nous autres présentement est de l'ordre d'à peu près du 9 %. Donc, c'est un point de pourcentage, mais un point de pourcentage sur 9 %. C'est quand

même une amélioration importante. Il ne faut pas regarder le 1 %, mais c'est plutôt le 1 sur le 9 qui est important à mes yeux.

1380 Monsieur Dehbi aurait un complément à offrir à ma réponse. Youssef, à toi.

M. YOUSSEF DEHBI :

1385 Oui, effectivement. Puis ce que j'ajouterais aussi c'est que c'est des déplacements qu'on voyait en globalité. Donc, il est certain que les échanges qui viennent de plus loin, nous, c'est les échanges qui se font au niveau du terminus. Donc, quand tu arrives de l'extérieur et des banlieues, c'est sûr que tu arrives en auto puis après ça, le transfert modal se fait à l'intérieur de la zone d'étude, que ce soit au niveau des terminus ou au niveau des pôles d'échanges.

1390 Donc, il y a aussi cet élément-là à prendre en considération puisque l'ensemble des déplacements se fait de deux façons. Il y a l'automobile qui peut être de la maison vers le début du réseau structurant, puis après ça, à l'intérieur de la zone d'influence, là, on fait aussi un transfert modal qui se fait au niveau du tracé du tramway. Donc, il y a aussi cet élément-là qui fait en sorte que ce transfert modal ne sorte pas très important au niveau des déplacements en échanges.

1395

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1400 Mais quand vous parlez d'un déplacement en échange, ce que je comprends c'est un déplacement entre une banlieue et le réseau, le tramway. C'est ça, un déplacement en échange.

M. YOUSSEF DEHBI :

1405 Exactement. C'est un déplacement qui se fait de la banlieue, de l'extérieur de la zone d'influence qui est à deux kilomètres de part et d'autre du tracé, et le reste du territoire de la ville. Donc, c'est quelqu'un qui a...

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1410 Donc, si on conçoit que c'est...

M. YOUSSEF DEHBI :

Pardon.

1415

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Allez-y.

M. YOUSSEF DEHBI :

Donc, c'est quelqu'un, exemple, qui habite à Val-Bélair, donc il est en dehors de la zone d'influence de deux kilomètres qu'on a pris dans l'étude de déplacements, qui se déplace en auto, mais une fois qu'il rentre dans la zone, il peut embarquer dans le tramway. Donc, c'est ça un déplacement d'échange entre la banlieue et la zone d'étude qui est à deux kilomètres de part et d'autre de la ligne du tramway.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Alors, dans ce type d'échange là, le réseau structurant a peu d'impacts quand même. C'est ce que je comprends, la part modale du transport en commun par rapport aux autres types d'échanges, aux autres types de déplacements dans les tableaux, ce type de déplacements là est peu affecté par le réseau structurant?

M. DANIEL GENEST :

Mais je voudrais préciser, effectivement par le projet de réseau structurant de transport en commun, je suis d'accord avec vous. Ce qu'on est venu compléter, c'est cette notion qu'il y avait un maillon faible dans le grand réseau de l'agglomération de Québec et c'était cette notion-là d'aller vers les banlieues. Donc, à même le projet de réseau structurant en transport en commun, d'accord, mais on est venus adresser cette problématique-là en créant cette notion de toile régionale qui a été annoncée le 26 de juin dernier.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Ce qui a été annoncé le 26 juin, l'impact de ça, je devrais le voir ou on devrait le voir dans les tableaux, la mise à jour des tableaux que je vous ai demandée, parce que c'est une modification au réseau structurant, qui a un impact sur les taux d'achalandage.

M. DANIEL GENEST :

Là, on parle du tramway. Il y a le projet de réseau structurant en transport en commun. Là, la toile régionale, ce n'est pas dans le projet du réseau structurant en transport en commun. C'est quelque chose qui a été fraîchement annoncé. Ce qu'on a pu faire la démonstration c'est qu'il y avait une augmentation de l'ordre de 3 millions de déplacements.

Donc, dans une des diapositives qu'on vous a présentées hier soir, on parlait d'un achalandage annuel de l'ordre de 48 millions de déplacements. C'est ça, Luc, 48 millions? 48 millions, je me rappelle bien du chiffre. Donc, on vient augmenter de 3 millions ce 48-là.

Cette annonce-là, elle est toute récente. Vous comprendrez qu'on n'a pas actualisé l'ensemble de la documentation qui était propre au projet du RSTC, et qui est le propos de notre étude d'impact sur l'environnement.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, je vais maintenant laisser la parole à mon collègue le commissaire Morissette. Je voudrais juste préciser que lorsqu'un commissaire pose une question à un expert, si c'était possible de laisser l'expert se prononcer et puis après, pas de problème pour que vous puissiez compléter. Mais là, ça fait deux fois qu'on s'adressait à l'expert et l'expert n'a pas pu répondre à la question. Donc, je vous remercie par avance.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Oui, merci. En fait, je veux revenir sur le transfert modal, le rabattement qu'on a évoqué aussi ce matin et puis les pôles d'échange. On a évoqué avec le commissaire Renaud précédemment, donc les parts des échanges, et on a évoqué donc la présence du terminus Le Gendre, terminus Charlesbourg, le pôle d'échanges Sainte-Foy, le pôle d'échanges Saint-Roch qui était moins présent, qu'en est-il du pôle Université Laval? D'une part, on n'en a pas parlé beaucoup puis on a peu d'informations jusqu'à maintenant sur l'impact, en fait, sur le transfert modal du pôle Université Laval. On a peu de détail aussi sur la conception.

Commençons, dans un premier temps, sur la part en fait du transport modal et sur l'impact en fait d'un pôle d'échanges si près d'un pôle d'échanges à deux stations, en fait, qui est le pôle d'échange Sainte-Foy.

M. DANIEL GENEST :

Je pense qu'il est important de positionner ce qui vient se rabattre sur le pôle d'échanges Université Laval qui, entre autres, on a des voies réservées qui vont vers le nord, qui montent essentiellement vers le Parc-O-Bus Bastien. Donc, il y a une série d'autobus qui partent du Parc-O-Bus Bastien et qui vont se rabattre sur deux pôles d'échanges : ceux qui vont aller directement vers la colline Parlementaire, donc vers le pôle d'échanges Saint-Roch, pour après se rabattre sur la ligne de tramway. Et une autre série d'autobus qui partent du même Parc-O-Bus, mais qui viennent se rabattre sur le pôle d'échanges Université Laval. Donc, c'est un générateur pour le pôle d'échanges Université Laval.

1500 L'autre élément, c'est la fameuse voie réservée trambus qui est devenue une voie réservée est-ouest, qui part du pôle d'échanges d'Estimauville à l'est du réseau, qui transite à travers la Basse-Ville, pour se rendre aussi au pôle d'échanges Université Laval. Donc, ce qui nourrit, ce qui alimente le pôle d'échanges Université Laval c'est les autobus qui arrivent du franc nord et les autobus qui arrivent de l'est de la Ville de Québec.

1505 Toute cette harmonisation des services à même l'Université Laval est faite en étroite collaboration avec les autorités de l'Université Laval, Monsieur le Commissaire.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1510 Est-ce qu'on peut encore envisager la pertinence du pôle d'échanges Université Laval, donc en tant que pôle d'échanges versus une station du tramway, considérant en fait les modifications et le retrait du trambus qui ont été annoncés récemment?

M. DANIEL GENEST :

1515 La transformation du trambus en Métrobus sur voie réservée, en voie réservée latérale au lieu d'une plateforme dédiée axiale, ne change en rien le besoin fondamental et impératif pour la localisation du pôle d'échanges Université Laval. Le même achalandage, moyennant cette diminution de l'ordre de 2 %, va se rendre à l'Université Laval. Et il y a un grand souhait de la part de l'Université Laval de créer cette intermodalité à même le campus de l'Université, Monsieur le Commissaire.

1520 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

1525 Est-ce qu'on peut avoir un ordre de grandeur justement de la part des échanges au pôle Université Laval par rapport aux autres pôles d'échanges?

M. DANIEL GENEST :

1530 Donc, je laisserais mon collègue Benoît faire le point sur peut-être le volume d'activités au pôle d'échanges Université Laval, par opposition peut-être ou en comparaison plutôt à Sainte-Foy et Saint-Roch. Benoît, à toi.

M. BENOIT CARRIER :

1535 Oui. Donc, si je me réfère au profil de charge qu'on a présenté un petit peu plus tôt pour illustrer la ligne tramway et sa capacité, on voyait les points de charge maximum qui se trouvaient au pôle Saint-Roch et au pôle Sainte-Foy, dépendamment des directions. Pour le pôle de

l'Université Laval en direction ouest, c'est le deuxième point le plus important, et en direction est c'est le troisième.

1540 Donc, la notion des pôles d'échanges, c'est les endroits où il y a le plus de convergence de transport en commun. Mises à part les stations au centre-ville qui desservent la colline Parlementaire que par la densité du secteur qui génère énormément d'achalandage, ces endroits-là sont névralgiques.

1545 L'achalandage du transport en commun dans le secteur de l'Université Laval est déjà très fort en termes de destination. Sauf que lorsqu'on ajoute la connexion qui vient de ce qui est la périphérique nord, donc les voies réservées qui sont sur Robert-Bourassa, notamment, il y a une panoplie de services qui vient se diriger à cet endroit-là pour se destiner autant, dans une majorité, vers le secteur de Sainte-Foy, mais dans une plus petite minorité, mais quand même
1550 avec un fort volume compte tenu de l'importance de l'ensemble des déplacements, vers l'est, donc vers le secteur Saint-Sacrement, Montcalm et, pour certains cas, jusqu'à la colline Parlementaire. Parce qu'il est plus judicieux d'utiliser un parcours express qui va rentrer à partir du nord-ouest du territoire et privilégier d'aller passer par Sainte-Foy plutôt que le pôle Saint-Roch.

1555 Donc, il y a différents itinéraires qui sont prévus. Et en termes de force d'achalandage, c'est vraiment un des points névralgiques du réseau.

1560 L'élément qui est à noter, important, ici, c'est qu'en travaillant fortement avec l'Université Laval depuis un certain temps, même depuis les études antérieures, on a créé un environnement qui n'est pas un pôle d'échanges au même titre que le pôle Saint-Roch où qu'il y a une fonction vraiment d'échanges. On est dans un pôle d'échanges beaucoup plus de nature campus, universitaire, qui nous permet aussi de réaménager le campus et qui tire aussi un profit pour les non-usagers. Donc, encore là, puis on insiste à plusieurs égards dans nos présentations sur la
1565 fameuse roue. Vous allez peut-être être tannés d'entendre parler de la roue à la fin de la semaine, mais pour nous elle est très importante, parce qu'on veut aussi offrir une qualité aux non-usagers qui vont passer par cet environnement-là qui va être bonifié.

1570 Donc, la nature du service requiert ce pôle d'échanges là, tout à fait, en termes d'organisation, mais aussi en termes d'aménagement du campus. C'est vraiment avec la volonté de l'Université Laval qu'on a travaillé en collaboration à créer un environnement de type campus qui sert à tous.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Qu'est-ce qui qualifie – en fait, là, vous parlez d'un pôle d'échanges à l'Université Laval qui est différent des pôles d'échanges à Sainte-Foy et à Saint-Roch – qu'est-ce qui qualifie, en fait, le pôle d'échanges de l'Université Laval et qui le différencie dans une certaine mesure aussi des deux autres pôles? Pour bien comprendre, en fait, parce que comme je l'ai dit précédemment, on a très peu d'informations jusqu'à maintenant sur le pôle Université Laval, puis j'en profiterai aussi pour peut-être demander à quel moment on arrivera avec des informations plus claires, en fait, sur le pôle Université Laval.

M. DANIEL GENEST :

Il y a eu beaucoup d'information qui a été partagée sur les pôles d'échanges Sainte-Foy et Saint-Roch pendant l'étude; on a fait des changements importants à ces deux pôles-là. A contrario, pour le pôle d'échanges Université Laval, on n'a pas fait de changement en cours de route. Donc, la vision d'intermodalité qui est un élément fort de chacun des pôles d'échanges, les trois qu'on vient de nommer plus le pôle d'échanges d'Estimauville, est un élément clé d'Université Laval. C'est juste que l'intermodalité du pôle d'échanges Université Laval se matérialise de façon différente – et je pense que c'est la meilleure façon de l'exprimer –, de façon différente que, par exemple, au pôle d'échanges Saint-Roch et au pôle d'échanges Sainte-Foy.

Donc, quand on regarde l'ampleur et le type d'aménagement, le pôle d'échanges Université Laval est beaucoup plus dans un environnement campus place publique. Tandis que quand on regarde, par exemple, Saint-Roch, on est vraiment à un lieu de transfert. Les gens vont débarquer du tramway au pôle d'échanges Saint-Roch et dans certains cas vont rembarquer dans un autobus pour filer vers le nord ou vice et versa.

Donc, les fonctions de base sont les mêmes, mais la façon d'adresser le besoin est différente. Donc, on est plus dans une place publique ouverte au pôle d'échanges Université Laval, tandis qu'à Sainte-Foy, Saint-Roch, on est vraiment dans une notion de, quelqu'un débarque d'un autobus, d'un tramway, embarque dans l'autre mode de transport.

Donc, c'est la nuance. Et l'absence d'information sur le pôle d'échanges de l'Université Laval est simplement due au fait qu'il n'y a pas eu de changements spécifiques qui ont été apportés à ce secteur-là depuis le début du projet, Monsieur le Commissaire.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Genest. Monsieur le Commissaire Pierre Renaud.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je voudrais comprendre pour quelle raison, Monsieur Carrier, vous avez montré tantôt les profils de charge au pôle Sainte-Foy. C'est là qui est le point majeur, c'est là que la charge est la plus importante, puis c'est ça qui – je vais dire – qui pose un problème. Ça ne pose pas de problème quand il y a un tramway qui passe là, je comprends ça, mais pour quelle raison le Métrobus qui arrive d'Estimauville finit à l'Université Laval? Pourquoi il ne se rend pas au pôle Sainte-Foy, de la même façon que dans le projet SRB, il y avait le trambus qui partait du pôle Sainte-Foy, de façon à répartir la charge entre deux types de véhicules? Parce que là, ce que vous nous dites c'est qu'au pôle Sainte-Foy il y a une grosse charge puis on met un gros tuyau. Mais est-ce qu'on pourrait mettre deux tuyaux moyens?

M. BENOIT CARRIER :

O.K. Effectivement, Monsieur le Commissaire, quand on a avancé nos analyses on a évalué différents éléments qui peuvent porter sur cette réponse-là. D'une part, la priorité pour obtenir le tramway aux feux de circulation, donc il y a une fréquence. Si on combinait l'offre de service sur la plateforme tramway avec celle d'un SRB ou maintenant d'un Métrobus, peu importe le mode, on aurait une fréquence trop élevée sur le traversé des carrefours pour obtenir priorité ou on aurait généré un impact qui serait trop significatif sur les transversales en termes de circulation.

Donc, premier élément de structure de service, on se nuisait nous-mêmes et on s'empêchait d'avoir une priorité si on combinait deux services sur la même plateforme dans un tronçon qui était à son maximum de fréquences, parce qu'il était aussi à son maximum de charge.

Par contre, au-delà du tramway, il y a une multitude de services déployés par le RTC, et Luc Richard pourra bonifier mon propos par la suite. Donc, sur le boulevard Hochelaga il y a un déploiement de réseau Métrobus, deux nouveaux Métrobus vont circuler, ils sont prévus pour aussi adresser la demande en déplacements qui provient essentiellement d'un transfert de charge, donc un transfert au niveau du pôle Sainte-Foy.

Pourquoi? La colonne vertébrale qui va diriger vers les grands générateurs le long de son tracé a la bonne capacité et est en mesure d'obtenir sa priorité compte tenu de sa fréquence. Si on double les services, on perd cet attribut-là. Et l'autre élément, c'est la toile de réseau. Donc, le réseau Métrobus qui va circuler essentiellement dans l'axe du chemin Sainte-Foy et va traverser le campus Université Laval pour rejoindre le pôle Sainte-Foy dans le secteur du parc Hochelaga va permettre aussi aux gens qui proviennent de l'ouest ou de la Rive-Sud de se destiner dans le secteur des cégeps et dans l'axe des hôpitaux, par exemple, des générateurs qui sont dans l'axe du chemin Sainte-Foy.

Donc, les services ne sont pas uniquement dédiés au tramway, et on ne rabat pas 100 % des correspondances sur le tramway. Il y a un réseau aussi qui est derrière. Donc, pour pouvoir obtenir une performance sur le système de transport en commun, sur sa colonne vertébrale, il est beaucoup plus judicieux d'avoir un seul mode qui obtient une priorité que de doubler des services qui nous la fait perdre. Donc, cette structure-là nous a permis de voir. Et sur l'axe lui-même du Métrobus est-ouest qui est l'ancien SRB trambus, la charge entre l'Université Laval et le pôle Sainte-Foy ne requerrait pas de le prolonger. Par contre, les déplacements Métrobus dans l'axe du Plateau, qui sont quand même parallèles, mais dans l'axe du Saint-Sacrement, chemin Sainte-Foy, étaient, eux, justifiés d'être prolongés.

Donc, quand on parle de simulation, comme on a fait référence dans le courant de l'après-midi, ça nous permet d'optimiser, de réviser le réseau pour qu'il soit plus optimal. Donc, ces itérations-là de services nous ont permis d'améliorer le réseau et de le rendre justement plus optimal et efficient, Monsieur le commissaire.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Tout à l'heure, nous avons parlé de tarification sociale et j'aurais aimé demander au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation s'il avait amorcé une réflexion sur la question de la tarification sociale et son impact sur la dynamique de la Ville?

Mme CAROLE LECLERC :

Carole Leclerc du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. C'est une question qui faudrait que je porte à mes collègues pour savoir si, effectivement, un exercice a été fait pour connaître l'impact d'une tarification sociale.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Donc, on attendra votre retour sur le sujet.

Et pour le moment, donc la commission va prendre une pause d'une quinzaine de minutes et donc nous vous revenons. Merci.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS**

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir! On va reprendre pour cette dernière partie de la soirée. Donc, tout d'abord en référence à la présentation qui nous a été promise sur les arbres, je voulais simplement mentionner à l'initiateur qu'en fin de compte, on va programmer tout ce qui concerne la canopée, les arbres, et cetera, le vendredi, donc en conjonction avec la présentation du ministère qui est prévue. Comme ça, ça sera un moment de discussion plus cohérent.

Par ailleurs, une question vous a été posée concernant le pôle de l'Université Laval. Vous nous avez dit qu'il y avait beaucoup de détails sur la question. Peut-être qu'on a mal reçu la documentation, je ne sais pas. La seule information que nous avons trouvée était en page 6.16 du PR3.1.1. Donc, il s'agit d'un seul paragraphe qui parle du pôle Université Laval. Donc, s'il y a d'autres informations, il faudrait en informer la commission, parce que malheureusement la commission n'a pas trouvé d'information supplémentaire à part ce seul paragraphe sur le pôle de l'Université Laval.

M. DANIEL GENEST :

Je peux simplement refaire le point, Madame la Présidente, que j'ai fait un peu plus tôt. La raison que vous avez beaucoup de volumes d'informations sur le pôle d'échanges Saint-Roch et Sainte-Foy, c'est qu'on a fait des changements. Pour le pôle Université Laval, il n'y a pas eu de changement, donc ce qui est dans l'étude d'impact sur l'environnement c'est de l'information qui a été produite dans le contexte du processus d'évaluation environnementale.

LA PRÉSIDENTE :

Je pense qu'on a bien saisi ça. Notre question est : est-ce qu'il y a plus d'informations que le seul paragraphe qui est contenu à l'endroit que je vous ai mentionné? Parce qu'on aurait aimé, la commission aurait aimé avoir davantage d'explications et de détails sur ce pôle, qui est quand même un pôle qui a son importance dans le réseau.

M. DANIEL GENEST :

Il y a énormément de travail de conception préliminaire qui a été fait. Je vais prendre la question en délibéré puis on pourra vous revenir à 13 h demain pour voir ce qu'on pourrait vous fournir. On n'a pas le même genre de produit final, je tiens à le dire, que les deux autres pôles.

LA PRÉSIDENTE :

On sera très heureux de pouvoir consulter un petit peu plus de documentation, si elle existe. Donc je vous en remercie. Et je vais maintenant appeler monsieur Marc Roussin à venir poser sa question.

M. MARC ROUSSIN

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir! Il faudrait allumer votre micro, s'il vous plaît.

M. MARC ROUSSIN :

Bonsoir, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Mon nom est Marc Roussin, je suis cofondateur du comité Tramway non merci. Je tiens à mentionner par contre que je suis ici à titre personnel.

Si vous permettez, j'aurais besoin d'une précision avant de procéder avec ma question. Alors, est-ce que vous m'autorisez à commencer par ma précision?

LA PRÉSIDENTE :

On verra la nature de la précision. Comme je l'ai mentionné au début, il n'y a pas de préambule qui est permis, mais je vous laisse néanmoins tenter votre précision.

M. MARC ROUSSIN :

Merci, Madame la Présidente. J'aimerais simplement avoir une confirmation que les audiences du présent bureau d'études sont relatives au projet en vigueur, proposé en date du 6 juillet 2020 à 19 h?

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous avons devant nous un projet qui a été déposé, donc une étude d'impact qui a été déposée avec des addendas, et nous avons aussi été informés de certaines modifications. Donc, je vais laisser l'initiateur nous expliquer les différentes modifications qui ont eu lieu depuis le dépôt de l'étude d'impact. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

Donc, effectivement, il y a eu deux addendas qui ont été déposés, qui étaient très spécifiques au pôle d'échanges Saint-Roch et Sainte-Foy à la mi-mai.

Par la suite, on a eu un dévoilement d'une nouvelle insertion technique dans le secteur de Limoilou et Charlesbourg qui est venue retirer le centre d'entretien et d'exploitation secondaire de la portée du projet.

Par la suite, on est venus faire un dévoilement d'un léger réaménagement du secteur du terminus Le Gendre, qui a fait que très légèrement la fin de ligne, le terminus a été relocalisé très légèrement.

Par la suite, on est venus annoncer l'insertion en souterrain du tramway sous la colline Parlementaire qui essentiellement a permis de déplacer le tracé du tramway de sous l'axe de la côte d'Abraham pour aller sous le quartier Saint-Jean-Baptiste, qui a permis de déplacer la station D'Youville, de la Place D'Youville sous Honoré-Mercier, et qui a aussi annoncé la fusion de deux stations souterraines qui sont Grand Théâtre et Centre des congrès, pour faire une nouvelle station souterraine qui est la Colline Parlementaire. Et on a aussi indiqué, à ce même moment-là, la notion d'un scénario à l'étude qui serait un tunnel plus court, avec une sortie à l'avenue Turnbull au lieu de l'avenue des Érables.

Et, finalement, tout récemment, et plus précisément la semaine passée, le 29, on est venus faire le point sur la transformation du trambus sur plateforme dédiée axiale en un Métrobus sur voie réservée latérale. Et par cette même occasion-là, le 29, on est venus aussi confirmer l'ensemble des éléments de portée du projet et on est venus actualiser le coût.

Donc, à la base, l'étude d'impact sur l'environnement qui a été déposée en décembre 2019 était alignée. Par la suite, on est venus faire deux changements sous la forme d'addendas bien précis, pôles d'échanges Sainte-Foy et Saint-Roch, et il y a eu une série de dévoilements publics d'éléments depuis ce temps-là, dans un souci d'être le plus transparent possible avec la commission du BAPE et aussi avec l'ensemble des citoyens et des citoyennes de la ville de Québec, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Genest. J'aimerais maintenant m'adresser à madame Rail du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, pour nous expliquer comment ça se passe quand un projet qui a été déposé – donc l'étude d'impact – pour évaluation subit des changements et qu'il est en évaluation. Comment est-ce qu'on procède?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Marie-Emmanuelle Rail, ministère de l'Environnement. Alors, lorsqu'un projet qui a été déposé au ministère, donc l'étude d'impact qui a été déposée, subit des changements par la suite, dès qu'on en est avisés, on demande à l'initiateur du projet de nous déposer de nouveaux documents qui décrivent la nature des changements au projet et on lui demande également de faire un ajustement à l'évaluation des impacts qu'il a fournie sur son projet. Alors, pour les modifications apportées, est-ce que l'évaluation des impacts sur les composantes x, y, z, demeure la même ou bien est-ce qu'elle doit être revue.

Dans le cas du tramway, il y a certaines modifications qui ont été annoncées récemment et dont les documents n'ont pas encore été déposés, puisqu'on était entre deux étapes, donc à la fin de l'étape de la recevabilité ainsi qu'au début de l'étape de l'analyse de l'acceptabilité. Dès que nous débiterons l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet, qui devrait débiter tout de suite après la fin de la première partie de l'audience, nous demanderons à l'initiateur de faire ces ajustements-là à son projet et de nous déposer cette information pour que l'analyse de l'acceptabilité puisse se faire sur les informations à jour.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, si je comprends bien, vous allez faire les demandes la semaine prochaine?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Oui. Ce qui est prévu, dès que les séances de la première partie seront terminées, nous adresserons ces demandes à l'initiateur.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, j'espère que ça a pu apporter un éclairage à la précision que vous vouliez faire. Et maintenant, je vous laisse la parole pour votre question.

M. MARC ROUSSIN :

Oui. Merci, Madame la Présidente. Ça précise très bien l'étendue de ma question, justement.

Ma question est la suivante : comme monsieur Genest nous a mentionné juste avant la pause – ça adonne bien –, il avait annoncé en comité plénier la semaine dernière, jeudi dernier, le projet de la toile périphérique qui nous a été annoncé en juin au coût de 135 millions n'est

aucunement inclus au projet de réseau structurant actuel, ni de près ni de loin. On parle de deux projets avec deux sources de financement, deux autorités dirigeantes complètement séparées.

Alors, advenant le cas d'une hypothétique fusion des deux projets dans le but de rendre le réseau structurant conforme à l'exigence du gouvernement provincial qui est de bien desservir les banlieues, est-ce que le promoteur du projet a mis en place ou s'engage à mettre en place un processus d'évaluation environnementale quelconque, subséquemment à cette annexion étant donné que le projet, qui est quand même 113 kilomètres de voies dédiées qui vont être installées en milieu humide, dont on n'a aucune idée du tracé à l'heure actuelle, est-ce qu'il y a un processus prévu ou déjà de mis en place pour que les questionnements environnementaux, sociaux et économiques des citoyens soient pris en considération?

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

Le simple fait qu'un projet est lancé ne génère pas automatiquement un processus d'évaluation environnementale. Il y a tout un schéma décisionnel qui appartient au gouvernement du Québec, qui dicte si oui ou non un projet doit passer à travers le processus. Donc, dans le cas du projet du réseau structurant de transport en commun, toutes ces démarches-là remontent à essentiellement janvier, février 2019 et sont propres à ce projet-là.

Le projet en devenir de la toile régionale relève du réseau de transport de la Capitale, qui va en faire la même mécanique. Mais ce n'est pas parce que c'est un projet que ça mène automatiquement à un processus d'évaluation environnementale et, Madame la Présidente, peut-être que nos collègues du ministère de l'Environnement pourraient confirmer ce que je viens d'énoncer, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Genest. Effectivement, j'allais justement me tourner vers madame Rail. Donc, au sujet de ce projet de toile régionale, est-ce qu'il peut être, de ce que je comprends, intégré au projet dont on est en train de parler ou s'il ferait l'objet d'une autre évaluation?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Marie-Emmanuelle Rail, ministère de l'Environnement. Alors, je ne connais pas bien ce projet, mais il s'agit d'un autre projet. Alors, s'il rencontrait les critères d'assujettissement à la

procédure d'évaluation d'examen des impacts sur l'environnement, il ferait l'objet d'une autre évaluation, parce qu'il ne s'agit pas du même projet.

En complément d'information, j'aimerais vous dire que les projets qui sont assujettis à cette procédure sont ceux qui sont décrits dans les articles qui sont à la partie 2 de l'annexe 1 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*. Alors, à la fin du Règlement, il y a toute une liste des critères qui font en sorte qu'un projet va être assujetti à cette procédure. Si le projet rencontre l'un de ces critères et décrits par l'un de ces articles, pour pouvoir être réalisé, il devra obtenir un décret de la part du gouvernement. Il devra donc passer à travers cette procédure.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Monsieur Genest, il a été fait mention d'un comité plénier auquel vous avez participé. Est-ce que ça serait possible d'avoir de l'information sur ce comité et aussi que vous puissiez déposer la présentation ou les présentations qui auraient été faites à cette occasion?

M. DANIEL GENEST :

Oui, effectivement, Madame la Présidente, on a fait à cette occasion-là deux présentations qui sont de nature publique. Une première présentation qui portait sur la portée et les coûts optimisés du projet qui essentiellement avait déjà été dévoilée publiquement le 29 juin dernier. Et une deuxième présentation qui portait sur le processus d'approvisionnement.

Les séances en plénier de la Ville, du Conseil municipal sont des forums publics. Ces deux présentations-là ont déjà été rendues publiques. Ça nous fera plaisir de les déposer auprès de la commission.

Peut-être, juste expliquer un peu la notion d'un comité plénier de la Ville. Donc, par moment, les fonctionnaires de la Ville de Québec, dont les unités administratives, dont le Bureau de projet sont convoqués en séance plénière du Conseil municipal, et c'est une occasion pour l'ensemble des élus du Conseil municipal de poser des questions, d'obtenir des éclairages, de s'informer sur la nature même du projet.

Le Bureau de projet a participé une première fois à un comité plénier de plus de deux jours en décembre dernier, un autre qui s'est passé mardi, jeudi dernier. Donc, c'est une opportunité de s'informer pour les élus, poser des questions de tous les types. Et la perspective du Bureau de projet c'est aussi d'apporter pour bien expliquer le projet. Donc ça, c'est l'essentiel de ce qu'on a

compris lors des séances plénières qui sont absolument des forums publics, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc merci, Monsieur. Bonne soirée.

M. MARC ROUSSIN :

Merci beaucoup.

M. MARTIN TRUDEL

LA PRÉSIDENTE :

Donc, j'appellerai maintenant monsieur Martin Trudel. Donc, merci de prendre place ici.

M. MARTIN TRUDEL :

Donc bonjour, Madame la Présidente. Je me présente, Martin Trudel, analyste informatique au gouvernement du Québec. J'essaie d'utiliser toutes les tribunes à ma disposition pour questionner la pertinence du projet du tramway. Donc là, cette fois-ci, c'est l'opposition, Québec 21, qui me l'a rappelé, là. Merci à eux pour l'avoir fait sur les médias sociaux.

Donc, je suis résident de L'Ancienne-Lorette. Mon utilisation du transport en commun se limite à prendre un express pour me rendre au travail en Haute-Ville. Présentement, la plupart des express se rendent directement à la destination. Donc, c'est assez facile. On embarque dans l'express. On peut lire, dormir, puis on se rend directement au travail. Bien, en tout cas, de chez de L'Ancienne-Lorette.

Mais le tramway, selon ce qu'on en a vu puis avec le projet actuel, m'obligera à faire un transfert, ce qui rend l'express pas mal moins intéressant, surtout lors du retour à la maison. S'il y a un retard, je risque de rater le transfert et attendre dans un arrêt ou peut-être aussi manquer le dernier express.

J'ai des amis qui eux peuvent se rendre directement au ministère du Revenu de Charlesbourg qui devront, bien selon le tracé actuel, devront faire, eux, trois transferts avec le tramway. Les transferts, l'hiver, à l'extérieur, ça prend du temps et c'est inconfortable. Quand j'ai besoin de me rendre en ville en dehors des heures du trafic, généralement je prends ma voiture,

1975

ce qui va être aussi plus compliqué puisque le tramway va retirer des places de stationnement. Les retraits de service que l'on pouvait utiliser 24 heures par jour pour un service qui ne sera pas 24 heures.

1980

C'est déjà très compliqué de revenir du centre-ville vers les banlieues après minuit, je dirais même après 18 h avec des bus aux heures à plusieurs endroits. J'ai même essayé de pouvoir revenir du festival d'été dans le nouveau bus de l'aéroport durant le festival d'été l'année passée, mais ce n'était pas possible après 23 h.

1985

Disons que le transport en commun dans les heures de pointe, ça va bien, mais en dehors c'est toujours préférable de se rendre en voiture ou autres méthodes, vélo, et cetera, et de pouvoir se stationner.

1990

J'ai apporté un petit appareil ici avec lequel je suis venu ici. Ça s'appelle une Gyroroue. C'est un appareil électrique, c'est une Gyroroue électrique qui n'émet pas de GES, que l'on peut facilement transporter dans un bus et apporter avec nous au bureau. Ça monte bien les côtes, dont Salaberry. Je voulais me rendre ici, mais je n'avais pas le temps de faire toute la route de L'Ancienne-Lorette. Il faut dire que les 5 à 7, c'est un peu occupé pour moi, c'est le rush avec les enfants. Mais je suis pas mal sûr que je serais arrivé avec un appareil comme ça avant le tramway étant donné les transferts que je parle depuis tout à l'heure.

1995

Pour en avoir une, ça peut coûter environ 3 000 \$, ça peut rouler à 50 kilomètres/heure. Pour relativiser avec le tramway, vous pouvez faire le calcul combien ça coûterait pour l'offrir à un million de citoyens, pas mal 3 milliards avec une liberté de trajet et des frais d'entretien minimes. Et pas besoin de couper des centaines d'arbres centenaires. C'est sûr que ça ne répondrait pas aux besoins de tous, mais c'est pour donner un exemple d'alternative moderne.

2000

À propos de l'augmentation démographique. J'ai entendu que la population augmente pour le projet de tramway, mais j'ai entendu aussi que ça stagne pour le projet de troisième lien. C'est bizarre. On dirait que l'augmentation démographique, ça dépend du projet.

2005

Puis pour la coupe d'arbre, ce que j'en ai entendu tout à l'heure, des arbres centenaires, ça n'a pas vraiment de bon sens, même un seul. C'est ce qui fait la beauté du boulevard René-Lévesque. Ça ne sera pas les citoyens actuels qui pourront profiter de nouveaux arbres qui vont être plantés, puis on s'entend, je pense que ces nouveaux arbres-là, ça ne remplacera pas les arbres qui sont énormes.

2010

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur, je vais être obligée...

M. MARTIN TRUDEL :

2015 J'ai d'ailleurs choisi ma maison...

LA PRÉSIDENTE :

2020 Je m'excuse, je vais être obligée de vous demander de poser votre question.

M. MARTIN TRUDEL :

2025 J'arrive, j'arrive. J'ai d'ailleurs choisi ma maison dans une rue avec des arbres matures pour le couvert qu'ils offraient.

2030 Pourquoi, donc question : pourquoi donc choisir de construire un tramway qui apporte tant de désavantages surtout pour les banlieusards de la Capitale-Nationale et qui coûte très cher. Et maintenant que l'on voit que le télétravail fonctionne bien, est-ce que ce projet est encore nécessaire? Étant donné que la Haute-Ville perdra probablement au moins 50 % de ses travailleurs de bureau, ce serait probablement mieux d'investir dans des nouveaux espaces nature puisqu'en confinement, c'est à peu près tout ce qui nous reste en ville.

LA PRÉSIDENTE :

2035 Merci. Donc, Monsieur Genest, on a déjà eu l'occasion de dire deux mots des correspondances, mais plus globalement sur la question de monsieur?

M. DANIEL GENEST :

2040 Donc, je répondrai bien simplement; 82 % des usagers du transport en commun vont voir leur temps de déplacement être maintenu ou s'améliorer. Et je pense que c'est une expression concrète de ce que sera le réseau structurant de transport en commun. Donc, je répète : 82 % des usagers du transport en commun vont voir leur temps de déplacement être maintenu ou s'améliorer, Madame la Présidente.

2045 **LA PRÉSIDENTE :**

2050 Oui, mais on a compris, Monsieur Genest, de l'intervention qui a eu lieu plus tôt, que ce temps-là, disons, ne faisait pas cas de la correspondance et des pénalités qu'on associe au temps de correspondance. Donc, est-ce que vous allez pouvoir mettre à jour ces calculs-là d'une part? Et, d'autre part, est-ce que ce temps de déplacement a été mis à jour suite au retrait du tramway?

M. DANIEL GENEST :

2055 Peut-être juste pour préciser, ces temps de déplacement incluent cette notion-là d'attente en cours de trajet.

LA PRÉSIDENTE :

2060 Oui. J'ai parlé de la pénalité pour correspondance qui n'est pas la même chose que le temps d'attente.

M. LUC RICHARD :

2065 Si je peux me permettre, Madame la Présidente. Effectivement, quand on sort les chiffres des temps d'attente et de la pénalité, tout ça est inclus dans la... quand on regarde les temps de déplacement, exemple il a été mentionné Marly ou l'édifice du Revenu, si on veut, les analyses qu'on a fait pour l'édifice du Revenu, puis il a raison, il y avait des enjeux. On a revu le réseau bus en connectivité, et cetera, pour s'assurer de venir diminuer, mais quand on fait ces analyses-là, on prend en considération le temps perçu et non pas toujours le temps... le temps perçu inclut ces pénalités dans les temps de déplacement.

2075 Donc, exemple, quand on a révisé un petit peu la desserte à terme, et puis je ne veux pas m'étendre là-dessus ici aujourd'hui, c'est très pointu, mais ça prend en compte les temps perçus au niveau des gens.

2080 Donc, quand on dit 82 % des gens, on est dans les temps perçus pour les gens, qui vont s'améliorer au final ou demeurer constants. C'est certain qu'il y a des gens que oui, la correspondance va induire une perte, on ne le nie pas, et c'est là que le réseau de transport de la Capitale avec, exemple, le projet de toile périphérique, qu'on vient dire : O.K., comment, nous, maintenant, on peut essayer d'aller améliorer toutes ces petites choses-là qui nous ont été ressorties par l'étude de la modélisation qui nous a donné des temps de parcours, et cetera.

2085 Donc, c'est là qu'au fil des années on va venir améliorer – on a la toile périphérique qui a été présentée puis qui va être détaillée plus tard, mais on travaille constamment et c'est un travail qu'on fait à chaque année au RTC. À chaque année, on révise des parcours pour l'année d'après. On a annoncé l'an dernier une révision du secteur de Beauport pour améliorer aussi les déplacements de ces gens-là.

2090 Donc, il y a des ajouts de certains express qui sont prévus dans le projet de toile périphérique, et tout ça pour venir gagner des minutes ici et là, améliorer les temps de parcours pour faciliter ce transfert modal là dont on parlait un peu plus tôt.

2095 Donc, ça fait partie du travail quotidien des équipes d'analystes du RTC pour améliorer constamment le réseau. Et, à date, je dois vous dire, ça a donné des bons résultats avec les moyens qu'on a. Ça a donné des très bons résultats, si on pense aux travaux qui ont été faits pour Saint-Augustin, pour le Nord-Ouest de la ville. Dans les dernières années, on a vu des augmentations d'achalandage. On est dans des secteurs un peu plus vierges, plus faciles à venir améliorer. Donc, on a bougé là-dessus et ça continue.

2100 Donc, oui, il y en a qui vont avoir des temps perçus plus longs, des temps réels plus longs, aussi, à cause des correspondances dans certains cas. Mais je vous assure, 82 % des gens, c'est constant ou s'améliore.

2105 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. De toute façon, il était question que vous nous déposiez le détail de ce calcul-là pour qu'on voie comment est-ce que vous avez intégré les pénalités, quels types de pénalités vous avez intégrés. Donc, on attendra ça et on pourra effectivement poursuivre la discussion.

2110 J'aurais aimé, avant de vous permettre de préciser éventuellement votre question, entendre le ministère des Transports sur l'impact des correspondances sur l'attractivité d'un trajet, quel qu'il soit?

2115 **M. NICOLAS THIBAUT :**

Nicolas Thibault, ministère des Transports du Québec. Écoutez, la seule information que je peux vous transmettre là-dessus, c'est que généralement, les études à préférences déclarées qu'on a étudiées vont révéler que les usagers vont préférer un parcours direct de 40 minutes à un parcours avec correspondance de 30 minutes environ.

2120 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous faites référence à une étude en particulier et si c'est le cas, est-ce que ce serait possible pour vous de la déposer?

2125 **M. NICOLAS THIBAUT :**

Je vous entends mal, Madame la Présidente.

2130 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je répète. Est-ce que vous faites référence à une étude en particulier et si c'est le cas, est-ce que vous pourriez la déposer à la commission?

2135 **M. NICOLAS THIBAUT :**

Non. C'est davantage des analyses de la littérature.

2140 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien, merci. Est-ce que vous avez une précision à faire?

M. MARTIN TRUDEL :

2145 Bien, juste à dire que comme citoyen, moi, c'est sûr qu'une correspondance, ça peut remettre en question mon utilisation du transport en commun. Je trouve, c'est assez désagréable à faire. Puis on a vu aussi que, quand il y a eu des coupures des services d'express à Saint-Augustin, bien, les citoyens se sont mobilisés pour que ça ne soit pas fait. Parce que ça peut être vraiment une grosse différence au niveau du transport de faire un transfert ou d'utiliser le transport
2150 en commun normal qui est utilisé à tous les jours. Donc, les express sont très populaires pour ceux qui ont besoin de se rendre à un endroit où eux travaillent, où c'est plus concentré.

Puis je voulais juste continuer au niveau peut-être des options. Ça ne sera pas long. C'était sous forme de question aussi. Je ne sais pas si j'ai encore le droit, mais...

2155 **LA PRÉSIDENTE :**

Non. En fait, vous n'avez plus le droit. Je suis désolée, mais si...

2160 **M. MARTIN TRUDEL :**

Non, mais je vais les dire comme commentaires.

2165 **LA PRÉSIDENTE :**

... si vous avez d'autres commentaires, des options, des solutions, des propositions, je vous invite à venir nous voir en deuxième partie d'audience. Vous pouvez présenter un mémoire, que ce soit sous forme écrite ou verbale. Donc, vous êtes bienvenu, mais là, l'intervention va être terminée.

2170 **M. MARTIN TRUDEL :**

O.K. Verbale ça va être dans une autre...

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est à partir, c'est dans la semaine du 3 août. Vous n'avez qu'à demander l'information en arrière de la salle à notre coordonnatrice, madame Caroline Cloutier.

2180 **M. MARTIN TRUDEL :**

Donc, merci pour votre temps, pour l'écoute.

2185 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci à vous.

QUESTIONS DE LA COMMISSION

2190 **LA PRÉSIDENTE :**

2195 J'aimerais maintenant m'adresser à monsieur Genest pour savoir si vous avez eu l'occasion de faire des sondages auprès de la clientèle du transport collectif pour savoir quelles étaient les caractéristiques d'un trajet qui étaient les plus importantes entre, par exemple, le temps de parcours, le confort, le fait que ce soit un trajet direct, et cetera, parce qu'il peut y avoir des changements de préférence, notamment avec les outils électroniques. On sait maintenant que les gens utilisent ou valorisent le temps de transport, ça peut induire des changements de préférences.

2200 Donc, j'aurais aimé savoir si vous avez fait des études sur les préférences de la clientèle du transport collectif, Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

2205 Absolument, Madame la Présidente. Le RTC fait ces sondages-là. Il y a même une présentation relativement récente qui a été faite sur le sujet, qui nous ferait un plaisir de déposer auprès de la commission, qui explique ce qui attire les gens vers un réseau de transport en commun, qui a été faite dans le service à la clientèle du RTC. Donc, il nous fera un plaisir de déposer cette présentation-là.

2210 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Je vous remercie. Mon collègue Morissette va maintenant s'adresser à vous.

2215 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

En référence à la question de monsieur Trudel. Vous avez évoqué en fait trois termes pour répondre à la question. Vous avez parlé du temps perçu, du temps vécu et du temps réel. Est-ce que vous pouvez nous détailler ce que vous entendez par temps perçu, temps vécu, temps réel et surtout parler des critères de perception que vous utilisez pour parler de temps perçu?

2220 **M. DANIEL GENEST :**

J'inviterais monsieur Samson, notre expert, de faire le point sur les définitions de ces différents termes-là. Luc, à toi?

2225 **M. LUC SAMSON :**

2230 Oui, effectivement. Bien, je vous dirais, dans le domaine de la modélisation, quand on modélise en fait, ce qu'on n'a pas discuté c'est l'exercice qu'on fait quand on construit le modèle pour décrire la situation actuelle, c'est un exercice de calibration. Cet exercice-là de calibration cherche justement à déterminer quelle est la perception des gens quand ils sont en attente d'un autobus. Donc, est-ce que le temps qu'ils vont attendre deux minutes va être perçu par eux, deux minutes ou trois minutes? Est-ce que le temps perçu à bord du véhicule va être perçu de la même façon? Donc, quand je parlais de pénalité, c'est une représentation de cette perception-là de la part des utilisateurs.

2235
2240 Donc, je vous dirais, il y a de la littérature à ce sujet-là, mais quand on fait une calibration, ça veut dire qu'on le fait sur la population de Québec. Donc, on le fait avec les préférences, au mieux, de la population de Québec.

2245 Donc, il y a une différence, effectivement, entre le temps où la personne va circuler, va marcher, va attendre le bus, va être à bord du bus et la perception que la personne va avoir eue de son temps de déplacement au total. Donc, c'est vraiment la différence entre le temps simulé ou le temps vécu et le temps perçu par la personne. Et ça va venir conditionner l'itinéraire qu'elle va faire. Donc, ça pourrait faire en sorte qu'elle va choisir un itinéraire différent parce que dans certains cas, même si c'est à temps égal, le fait qu'il y ait une correspondance, elle va le juger pénalisant. Mais ça peut venir aussi jouer sur son choix du mode de transport.

L'exemple amené par monsieur est un cas. Si, pour lui, la correspondance est une pénalité trop grande, ça pourrait le faire choisir davantage l'automobile ou un autre mode plutôt que le transport collectif.

Donc, quand on fait, nous, les simulations, bien, ça tient compte de l'ensemble de ces facteurs-là. Donc, ça tient compte des facteurs de perception. Les factures, les irritants liés à la correspondance.

Donc, je ne sais pas si c'est un peu plus clair?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Oui, tout à fait. Puis ce que j'en comprends, en fait, c'est qu'en s'appuyant sur la littérature vous avez calibré ou vous avez ajusté en fait ces critères de perception là à la réalité de Québec. Est-ce que ça a été fait de façon formelle? Est-ce qu'il y a une documentation, en fait, qui est disponible, qu'on peut consulter en regard des critères qui ont été utilisés? Parce qu'on comprend que ça devient important dans un contexte de modélisation, parce que c'est un intrant du modèle, une entrée dans le modèle et qu'évidemment, ce qu'on fait varier en entrée a une influence sur le résultat.

M. LUC SAMSON :

En fait, ça ne fonctionne pas tout à fait de cette façon-là. Quand je parle de la littérature, ça veut dire que c'est des éléments qui sont documentés, qui existent. Donc, qui ont été démontrés que quand on attend l'autobus, la perception du temps peut varier.

Quand je parle, dans notre jargon, de calibration, c'est-à-dire qu'on a nos données d'enquête origine-destination où on a les déplacements, par exemple, en transport collectif, où les gens, on sait de quel endroit ils partent, de quel endroit ils se destinent. Mais on a aussi d'autres formes d'information, comme notre système OPUS. On est en mesure d'avoir les profils de charge de chacun des parcours, les lieux où il y a des correspondances. Donc, c'est sur cette base-là qu'on va se calibrer.

Donc, ce qu'on va essayer de représenter c'est de s'assurer que le volume qu'on retrouve sur le Métrobus 801, par exemple, dans notre modèle représente ce qui est vécu en réalité, que le nombre de correspondances qu'on observe à l'aide de nos cartes OPUS se retrouve également dans notre modèle, à la même hauteur, à peu près aux mêmes endroits, à peu près entre les mêmes parcours, et que les temps de parcours sont aussi bien représentés.

Donc, c'est plus de cette façon-là qu'on fait une calibration. C'est en travaillant sur différents facteurs. Donc, on ne prend pas de facteurs de pénalité qui nous viennent de la littérature et qu'on applique, mais c'est vraiment une série d'itérations pour lesquelles on va arriver à une situation d'équilibre où on dit : notre modèle représente bien comment les gens se déplacent sur notre réseau.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Mais est-ce que vous pouvez m'expliquer comment vous faites pour évaluer des critères de perception à partir des données venant des cartes OPUS?

M. LUC SAMSON :

Encore là, ce n'est pas des critères de... c'est une façon d'exprimer les choses, quand c'est un critère de perception. Mais je vous dirais, c'est une série d'itérations où on va jouer à un moment donné sur la pénalité, par exemple, d'attente sur différents parcours. Et c'est là qu'on voit qu'à un moment donné il y a une variation sur notre modèle, pour nous dire : O.K. Ça, ça ne représente pas bien comment la population ou les utilisateurs se comportent. C'est en travaillant sur ces facteurs-là, en ajustant justement la pénalité de correspondance qu'on est en mesure de voir si notre modèle va bien représenter.

Donc, quand je parle de préférence des gens, bien, c'est représenté à l'intérieur de ces paramètres-là. Mais ce n'est pas des gens qui nous ont exprimé nommément cette préférence-là. Mais l'idée c'est de représenter le plus justement ce qu'on observe sur notre réseau, comment les gens se comportent sur notre réseau, pour bien représenter ces déplacements-là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Peut-être juste pour compléter cette calibration que vous avez faite, vous auriez pu éventuellement l'enrichir avec une enquête sur les préférences déclarées?

M. LUC SAMSON :

C'est des éléments qui peuvent nous aider, mais dans l'exercice de calibration même sur ce qui existe déjà, souvent ce n'est pas requis de le faire. Parce qu'on arrive à des niveaux, je vous dirais d'équilibre, de bonne représentation du réseau, sans avoir à faire ces études-là.

LA PRÉSIDENTE :

2330 Parce qu'il y a beaucoup d'études quand même qui, pour établir les pénalités, s'appuient sur les préférences déclarées, non?

M. LUC SAMSON :

2335 Oui. Effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

2340 Est-ce que vous comptez éventuellement le faire pour rendre votre modèle plus robuste ou pas?

M. LUC SAMSON :

2345 Bien, actuellement, par rapport à notre modèle, je vous dirais qu'on représente assez bien ce qui se passe. Donc, non, on ne pensait pas aller du côté des préférences déclarées pour améliorer le modèle, dans la mesure où on considère qu'il y a déjà une bonne représentation du comportement des usagers.

LA PRÉSIDENTE :

2350 Très bien, merci. Donc, je passe la parole maintenant à mon collègue Pierre Renaud.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2355 Par rapport au transfert, est-ce que dans la situation actuelle par rapport à la situation avec le tramway où là il y a un effort de rabattre des autobus vers le tramway, il y a un transfert, mais dans la situation actuelle, par rapport à la situation avec le tramway, est-ce qu'il y a plus d'usagers qui vont devoir faire des transferts ou comment est-ce que ça se mesure, ça?

2360 **M. BENOIT CARRIER :**

2365 Si vous permettez, Luc pourra peut-être préciser le taux de correspondance qui varie, effectivement. On est dans un scénario d'un projet qui a différents modes de transport, donc ça implique un maillage de ce réseau-là, donc un rabattement supplémentaire. Le taux, de mémoire, passe de 1,3 à 1,5 par déplacement au niveau du taux de correspondance, il y a effectivement ça. Mais ça, ce n'est pas quelque chose d'étranger à la plupart des agglomérations urbaines qui ont

des modes de transport diversifiés. Donc, l'objectif d'avoir un réseau diversifié qui est bien maillé oui, il y a une notion de transfert qui apparaît dans cette dynamique-là.

2370 Par contre, lorsqu'on mentionne, puis c'est ce qu'on veut établir, c'est 82 % des gens ont des gains ou des maintiens de temps, pourquoi? Parce qu'on vient intervenir sur l'ensemble de la chaîne de déplacements. Luc y faisait référence un petit peu plus tôt dans l'après-midi.

2375 Comment on fait ça? Le tramway est la colonne vertébrale. Donc, l'objectif principal c'est de, comme je l'ai mentionné plus tôt, dégager des ressources par le fait que les véhicules au centre ont une meilleure capacité, ont une meilleure régularité et ont une meilleure vitesse. Donc, ils prennent moins de temps à se déplacer.

2380 Les autobus express qui rentrent aujourd'hui dans le centre-ville, rentrent et doivent repartir à vide vers la périphérie pour aller rechercher de nouveaux clients. Donc, ils créent une congestion au centre-ville, ces autobus-là, puis ce n'est pas rare qu'on voie 30 véhicules se suivre à la queue leu leu sur le boulevard René-Lévesque et sur la côte D'Abraham. Cette perte d'efficacité là sur un réseau lorsque les bus roulent à vide, ne nous permet pas de redistribuer ces véhicules-là sur le réseau lui-même. Donc, en interceptant les véhicules en amont de cette
2385 congestion et de cette perte de productivité de retourner à vide vers la banlieue plus tôt dans le cheminement des véhicules, on vient intervenir sur la possibilité de transférer ces ressources-là.

Lorsqu'on est capable de transférer les ressources en amont du réseau, donc en déployant plus de fréquences, on vient intervenir sur des éléments qui sont des irritants, dont monsieur a fait
2390 mention.

Lorsqu'on est à l'origine d'un déplacement, si le service est plus fréquent, ça diminue le temps d'attente. Donc, si aujourd'hui on n'est pas en mesure au RTC ou à la Ville d'offrir un service, c'est parce qu'on utilise peut-être mal nos ressources, parce qu'on n'a pas d'infrastructure
2395 qui nous permet de mieux les utiliser. Si le service est plus fréquent, le temps d'attente, qui est le début de la chaîne de déplacement, est diminué, donc a un effet positif.

Lorsqu'on vient déployer les composantes 2 et 3 du réseau structurant et les nouvelles voies réservées qui se déploient dans le projet de la périphérie, le temps à bord du véhicule est plus stable et plus rapide, parce qu'on a des mesures préférentielles qui proviennent des banlieues vers les points de connexion en rabattement.
2400

Lorsqu'on arrive au point de connexion en rabattement, on connaît le fait qu'il y a une pénalité de la correspondance. Donc, pour amenuiser l'effet de cette correspondance-là, l'intervention est de créer des infrastructures d'accueil confortables, conviviales qui permettent
2405 d'atténuer cette correspondance-là, qui, dans la calibration actuelle du réseau, n'a pas cet

élément-là. Donc, la perception actuelle versus la perception future est considérée aussi dans le modèle.

2410 Si je continue la chaîne de déplacements lorsque les véhicules et les gens embarquent dans le tramway après la correspondance, entre le temps de déplacement à l'entrée de Saint-Roch, par exemple dans le secteur de l'autoroute Laurentienne pour les gens qui sont en lien direct aujourd'hui, la vitesse et le temps de déplacement des gens à bord des express se détériorent d'année en année parce qu'on a créé une congestion. On augmente l'achalandage, 2415 les véhicules sont pleins, les Métrobus sont pleins. Donc, la perception à bord est moins bonne, parce qu'on a moins de confort à bord des véhicules et le temps est long. On fait une correspondance, sauf que par après, le tramway, lui, a une meilleure vitesse, un meilleur temps et un meilleur confort à bord.

2420 Donc, dans l'ensemble de la chaîne des déplacements, tous les éléments, on vient intervenir sur chacun d'eux, d'où l'effet que, comme monsieur Richard mentionnait, 82 % des gens gagnent en capacité. Si on ne fait pas une colonne vertébrale qui est plus robuste, on n'est pas capables de générer ces gains-là puis les redistribuer sur le réseau pour vraiment intervenir, 2425 comme je l'ai mentionné, sur l'ensemble de la chaîne de déplacements.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Est-ce que le temps de parcours, est-ce que c'est un critère d'optimisation quand vous modélisez? Parce que là, vous dites 82 %, mais dans le 82 % il y en a 20 % que c'est le statu quo. En fait, il y a 60 % des gens qui ont un gain, il y a 20 % où le tramway ne sera pas mieux et 2430 pas pire. Est-ce qu'il y a un effort d'optimisation qui est fait pour améliorer ça, pour arriver à rendre le transport en commun plus intéressant?

M. DANIEL GENEST :

2435 Je vous dirais que le 82 % c'est un peu la résultante de l'état actuel de la situation. Mais la planification des transports, c'est dynamique. En continu, le RTC vient regarder la performance de son réseau. Le jour où on vient mettre en place le tramway sur la colonne vertébrale, ça met en disponibilité des Métrobus pour les réinvestir sur le reste du réseau. Donc, en continu, on vient de 2440 faire ces ajustements-là.

Donc, le 82 % c'est la situation actuelle. Dans le 82 %, on connaît les poches dans la ville de Québec où les gens ont une perte dans leur temps, leur temps de déplacement se dégrade. On les connaît ces endroits-là. Et c'est là nécessairement où le RTC, dans sa planification des transports, va venir intervenir. Ça, c'est comme la suite des choses normales dans les opérations d'exploitation du RTC, Monsieur le Commissaire. 2445

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2450 Peut-être que j'ai mal compris, Monsieur Genest. Vous me dites que c'est la situation actuelle, mais moi, ce que je comprends, là, c'est l'étude des déplacements, c'est la situation avec le réseau structurant.

M. DANIEL GENEST :

2455 Oui, effectivement. Tout à fait, Monsieur Renaud. Le 82%, c'est la résultante de la mise en service du réseau structurant du transport en commun en 2026.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2460 Par rapport aussi à la présentation qui a été faite sur le SRB, on voit qu'il y a une charge importante à deux points du réseau. Monsieur Carrier nous montrait le pôle Sainte-Foy et le pôle Saint-Roch. Madame Paulhiac ce matin parlait de gestion de demande. Est-ce qu'il y a des alternatives de gestion de demande ou des... est-ce que vous comptez mettre en place des programmes pour gérer cette demande-là? C'est-à-dire au lieu de gérer l'offre, c'est-à-dire mettre
2465 un véhicule énorme pour prendre toute la charge, pourquoi ne pas chercher à réduire la demande de pointe, parce que c'est vraiment la pointe, un peu comme dans un réseau électrique, on va chercher à faire. Alors, est-ce qu'il y a des mécaniques, des choses qui vont être mises en place pour gérer cette demande-là? On peut imaginer toutes sortes de méthodes, là. Vous devez connaître ça mieux que moi.

2470 **M. DANIEL GENEST :**

Je vais laisser à monsieur Carrier l'amorce de réponse. Je compléterai au besoin.

2475 **M. BENOIT CARRIER :**

Peut-être, juste amener un élément de précision. Le tramway n'est pas un véhicule énorme. Le tramway est le mode adapté à la demande qu'on a. Si on vient lisser la pointe, c'est une bonne chose, dans la mesure où le taux de confort va être meilleur et tout le monde va en bénéficier.

2480 Donc, le transport en commun aussi bénéficie d'éviter qu'on soit dans une, ce qu'on appelle dans notre jargon, une hyper pointe. Mais même si on réussit à intervenir sur le "lissage" de la fameuse pointe, ça ne va pas être complètement stable et linéaire dans la journée. On se comprend là-dessus?

2485

Donc, ce qu'on exprimait tantôt c'est que le bon mode pour pouvoir répondre à la demande est le tramway. Les modes qui sont d'une capacité moindre, on tombe dans du véhicule autobus. Les plus capacitaires sont les véhicules biarticulés de 24 mètres qui ont une capacité maximale de 150 passagers. Et même si on lissait la pointe, on ne pourrait pas atteindre le niveau de service qu'un SRB, de l'époque, ou un véhicule biarticulé le permettrait.

Et l'important c'est qu'effectivement, si l'étalement de la pointe est présent, le taux de confort va être assuré sur une plus grande période. Parce qu'on voit toujours la pointe qui est un peu la pointe de l'iceberg, mais de part et d'autre, il y a beaucoup de déplacements.

Et ici, dans la modélisation, il faut toujours faire attention, on a toujours une espèce d'écart type aussi sur les différentes journées. On planifie toujours le réseau de transport avec un certain niveau de capacité résiduelle, parce que ce n'est pas linéaire dans le temps. Il y a des journées de la semaine qu'on pourrait vivre avec les données OPUS justement. Quand on fait de la modélisation, on répercute ça sur une donnée type d'une journée de semaine, une journée type. Par contre, lorsqu'il y a plus de cours ou il y a des événements, il y a le magasinage, certaines journées de la semaine sont plus importantes, on a un écart type par rapport à ça.

Donc, on vient pallier à ça. Donc, il faut faire attention quand on regarde le profil de charge, il y a un plus ou moins 15 % à chaque fois qui peut être généré par le simple fait qu'on est une journée différente dans la semaine.

Donc, effectivement, s'il y a des mesures appropriées pour pouvoir lisser la pointe, c'est une bonne chose pour tout le monde. Par contre, même si on réussit à le faire, le mode de transport est vraiment adapté. Et un tramway urbain c'est quelque chose qui s'intègre bien dans la ville. Donc, ce n'est pas surdimensionné en termes d'offres de transport et ce n'est pas surdimensionné non plus en termes de véhicule qui se déploie dans la ville.

Il faut amener aussi le fait qu'on mette le tramway dans ces axes-là, on vient dégager énormément de passages d'autobus sur ces artères-là. Donc, ce qui vient aussi permettre de bénéficier d'une meilleure qualité de vie pour les milieux riverains, parce qu'on passe de plusieurs dizaines de véhicules à l'heure à quelques véhicules à l'heure qui offrent, par ailleurs, une meilleure capacité au final.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Simplement pour compléter, mon point en fait, c'était de dire, à partir du moment où on a un véhicule qui est capable de prendre toute la charge, est-ce que vous considérez qu'il est encore requis de faire du lissage de pointe ou si à partir du moment où on a un véhicule qui est capable de prendre la pointe, on n'a plus besoin de gérer la demande?

M. DANIEL GENEST :

Je pense que n'importe quel effort qui est fait pour lisser la pointe c'est une bonne chose, mais on n'est pas en contrôle de ces efforts-là, nécessairement. Donc, ils sont les bienvenus. Je pense qu'on a donné des exemples entre autres à l'Université Laval où il y a eu un effort de lisser les premières heures de cours le matin. L'Université Laval a fait cet effort-là. C'est sûr que ça vient aider pour enlever cette hyper pointe-là, mais on n'est pas, comme société de transport en commun, on n'est pas en contrôle de ces éléments-là.

Donc, s'ils sont les bienvenus, oui, absolument, Monsieur le Commissaire.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Morissette?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Concernant justement la capacité de charge des véhicules, on évoque beaucoup les débits de pointe, parce que vous avez présenté précédemment cet après-midi la flexibilité en fait du réseau structurant ou du tramway en regard de la fréquence, en fait, à laquelle le tramway peut répondre à la demande. Quelles sont les autres possibilités ou quelle est la flexibilité autre que la fréquence, quelles sont les adaptations en fonction de la capacité de charge et comment on peut réagir face à la fluctuation des prévisions ou des projections d'achalandage dans le futur?

M. DANIEL GENEST :

Donc, Monsieur le Commissaire, absolument il y a la notion de la fréquence. Donc, dans la petite vie du projet, on a considéré une fréquence aussi élevée, aussi performante que le 3 minutes et on a aussi regardé la fréquence aux 4 minutes, et on a atterri aujourd'hui à une fréquence aux 4 minutes. Donc, il y aurait l'opportunité de bonifier en ayant une fréquence aux 3 minutes.

L'autre élément, c'est la notion de confort à bord des rames de tramway. Donc, présentement, on est sur le 3,3 personnes par mètre carré qui nous donne, à bord, cette notion-là, 260 personnes par rame de tramway. Et c'est basé aussi sur une notion, un pourcentage de gens assis, un pourcentage de gens debout, de l'espace pour les personnes à mobilité réduite puis de l'espace pour les vélos. Donc, dans le 260 par rame de tramway, il y a une flexibilité existentielle, une flexibilité réelle à l'intérieur de ce 260.

2565 On faisait le point sur l'expérience de SYSTRA qui a travaillé sur 50 % des tramways au
monde. À 3,3 c'est confortable. C'est confortable. Vous allez dans d'autres juridictions à travers le
monde, on est à du 4, dans certains cas jusqu'à du 5 personnes au mètre carré. Donc, il y a une
flexibilité qui existe dans la notion de confort à bord du véhicule. La décision a été prise du 3,3,
2570 parce que le confort pour nous était un des éléments d'attractivité du réseau. Il y avait la qualité
du service, régularité et fréquence, mais il y a aussi la notion de confort à bord du véhicule.

Donc, tous ces éléments ensemble sont importants. Donc, oui, il y a la fréquence, mais il y
a aussi la possibilité de comprimer un peu l'espace à bord d'une rame de tramway, Monsieur le
Commissaire.

2575

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Donc, l'autre paramètre à considérer, si je vous entends bien, c'est la variabilité du confort
qui elle-même va influencer l'expérience en fait du client, du voyageur et qui éventuellement aura
2580 une répercussion sur l'achalandage. Est-ce que vous pouvez parler de cette boucle de rétroaction
là, si on peut l'appeler comme ça, entre la variabilité du confort, l'achalandage et l'expérience des
utilisateurs du transport collectif?

2585 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, je vais peut-être commencer la réponse, je laisserai mon collègue Luc, du RTC,
compléter. Il y a eu toute une analyse en arrière pour arriver au 3,3 personnes par mètre carré.
Donc, et entre autres pour arriver à une réflexion menant à cette décision-là.

2590 Je ne sais pas, Luc, si tu voudrais amplifier un peu sur cet élément spécifique?

M. LUC RICHARD :

Oui, effectivement. L'analyse était, on l'a déjà mentionné, mais est-ce qu'à votre question,
2595 est-ce que la détérioration du confort va avoir un impact? La réponse c'est oui, elle peut avoir un
impact. Mais d'un autre côté, je vous ramène la situation des Métrobus aujourd'hui, en pleine
heure de pointe. Si on prend le parcours 800-801, dans le secteur du centre-ville, ils sont bondés,
ces véhicules-là. Puis les jeunes, on a des augmentations d'achalandage, année après année,
parce que c'est un besoin. Il y a un besoin, il y a un corridor de déplacement naturel à cet endroit-
2600 là. Donc, oui, ça a un impact.

Puis quand on dimensionne le système, comme vous avez pu le voir, les études
d'achalandage nous amènent en 2041, donc c'est dans 15 ans et il reste de la capacité à
l'intérieur des véhicules. On est bien dimensionné pour cet aspect-là. Est-ce qu'on peut s'être

2605 trompé puis que ça va être le double d'achalandage? Il y a une limite aussi à ce que les gens vont adapter le système, il y a une limite à ça aussi.

2610 Mais j'aimerais, peut-être si vous me permettez, une petite parenthèse sur la fiabilité du système, puis monsieur Genest l'a mentionné, demain on vous déposera ce que vous avez demandé au niveau des choses qui sont importantes pour les clients, selon les sondages qu'on a faits. On vous déposera un petit tableau. On a ces résultats-là. Je ne les ai pas avec moi par exemple.

2615 Mais la fiabilité, la régularité, ou peu importe comment on l'appelle, de savoir que ton tram va passer à telle heure est aussi un des facteurs très importants, puis la fréquence est un des facteurs, vous allez le voir dans la liste, les plus importants. En ce moment, avec nos Métrobus au centre-ville, puis j'ai un graphique qui pourrait le démontrer, mais la variabilité du temps de parcours d'une journée à l'autre, et même des fois d'une demi-heure à l'autre au moment où tu quittes, peut passer du simple au double d'une journée à l'autre. Un tronçon va s'effectuer en 2620 7 minutes une journée et le lendemain ça va être 15 minutes, 16 minutes et on est en situation normale. Je ne vous parle pas de : ah, il y a eu une tempête ou il y a un gros accident ou il s'est... non. En situation normale, puis ça, c'est quelque chose qu'on regarde, nous, au RTC, régulièrement pour ajuster nos temps de parcours qu'on donne à chaque trajet.

2625 Donc, la variabilité des temps de parcours aujourd'hui, à cause de cette congestion sur ce tronçon, est énorme, énorme, énorme. Et ça fait que les clients malgré tout ne délaissent pas notre service. On a des augmentations dans les trois dernières années. Mais ça fait que les clients, c'est imprédictible à quelle heure ils vont arriver au travail ou à quelle heure ils vont arriver à leur rendez-vous parce que les temps de parcours varient énormément d'une journée à l'autre à 2630 cause de ce manque de fiabilité là en ce moment, à cause de la congestion.

Donc, tout ça vient jouer dans l'attrait du système qui est mis en place et ça contribue justement à dire : il faut qu'on passe à autre chose sur cette ligne-là, qu'on parle de Saint-Roch jusqu'à Sainte-Foy. C'est de ça qu'on parle.

2635 **M. BENOIT CARRIER :**

2640 Peut-être, si je peux me permettre sur ce que Luc vient de mentionner, puis peut-être en référence à la correspondance. Donc, lorsque monsieur faisait référence un petit peu plus tôt à : dans un sens ça va très bien, les autobus qui arrivent de la banlieue rentrent sur le tramway puis on se rend à destination. Effectivement, si dans une situation comme le parcours Métrobus dans l'axe entre les différents pôles a une variabilité de temps de parcours qui est assez importante, ça peut générer une certaine crainte aux utilisateurs de manquer cette correspondance-là.

2645 Mais la régularité du service d'un tramway qui a priorité aux feux de circulation, on sait que
le tram va arrêter seulement pour embarquer des passagers aux stations. Il n'arrête pas au
carrefour, il a priorité absolue. Donc, le tronç commun qui dessert les trois pôles principaux et
éventuellement en amont et en aval des deux terminus. Là, lorsque quelqu'un vient de la colline
2650 Parlementaire et qu'il veut se rendre au pôle Saint-Roch, par exemple, le temps de parcours du
tramway est régulier. Donc, ça vient diminuer fortement l'inquiétude ou l'inconfort de manquer une
correspondance parce que le temps est toujours le même.

Ce n'est pas du tout le cas aujourd'hui, parce que les bus sont pris dans la congestion avec
les voitures, mais pris dans leur propre congestion entre autobus. Donc, cet élément-là c'est ce
2655 qu'on veut éliminer, qui est un élément très pénalisant actuellement. Donc, cet élément-là est
vraiment névralgique. Puis on parle souvent de la vitesse, du temps de parcours, mais le principal
attribut d'un réseau de tramway ou d'une ligne de tramway c'est sa régularité des temps de
parcours.

2660 Donc, les gens savent, peu importe le moment de la journée, peu importe le moment de la
semaine, qu'ils vont avoir un temps fiable entre le point de destination et le point d'origine ou vice
et versa. Donc ça, c'est un élément qui est super important dans les préférences des gens, sur
lequel on va pouvoir déposer un document qui est issu d'un sondage du service de la clientèle du
RTC.

2665 **M. DANIEL GENEST :**

Peut-être juste compléter avec une analogie. VIA Rail, pour avoir été un grand usager des
services de VIA Rail au cours des 10 dernières années, vous prenez le tronçon d'Ottawa
2670 Montréal, c'est régulier. Vous partez à une heure, vous arrivez à Montréal en dedans de cinq
minutes à toutes les fois que vous le prenez.

Prenez les mêmes services de VIA Rail de Montréal à Québec, il n'y a aucune garantie que
vous allez arriver dans l'heure qui est prévue. Et pourquoi? Parce que sur le tronçon de Québec à
2675 Montréal, il y a les trains de transport de marchandises qui font que ça crée une variabilité dans le
trajet, à tel point que j'ai abandonné de prendre le train de Québec à Montréal. C'était plus facile
pour moi d'embarquer dans mon auto, parce que j'avais une certitude d'arriver à l'autre bout, que
de prendre le train d'Ottawa à Montréal où je savais à quelle heure je partais et à quelle heure
j'arrivais. C'est exactement la même situation dans un autre monde ici à Québec.

2680 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Donc, on parlait des correspondances en plus des temps de parcours. Est-ce que c'est
possible de savoir à quoi réfère le chiffre, parce qu'on a dit que le taux de correspondance passait

2685 de 1,3 à 1,5, si je ne me trompe pas. Est-ce qu'on peut expliquer quel est ce chiffre? Qu'est-ce que ça représente?

M. DANIEL GENEST :

2690 Je vais laisser Luc Samson faire le point sur cette notion-là. Luc?

M. LUC SAMSON :

2695 Oui. Madame la Présidente, grosso modo, quand on parle de 1,3, ça veut dire que pour un déplacement qui s'effectue, il va y en avoir à peu près point trois qui vont se faire en correspondance. C'est un ratio qu'on utilise pour représenter, dans le fond, le nombre de correspondances par rapport aux déplacements totaux.

2700 Donc, quand on arrive à 1,5, ça veut dire que grosso modo, sur deux déplacements, bien, il va y en avoir un qui va être fait en correspondance. Mon explication était biaisée sur le 1,3, là, mais en gros, c'est ce que ça veut dire. Donc, à 1,5 ça veut dire que sur un déplacement qui s'effectue, bien il y en a un demi qui s'effectue en correspondance.

LA PRÉSIDENTE :

2705 Donc, je comprends qu'actuellement sur les trajets il y en a un tiers qui nécessite une correspondance et lorsque le réseau sera en place, il y aura 50 % des déplacements qui requerront une correspondance, c'est bien ça?

2710 **M. LUC SAMSON :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2715 Maintenant, vous nous avez expliqué que des mesures, enfin que vous réfléchissiez à la manière d'atténuer l'effet de la correspondance. Où est-ce que vous en êtes dans cette réflexion? Est-ce que vous avez déjà une série de mesures, des stratégies, éventuellement un document qui détaille ce que vous comptez faire pour atténuer ces correspondances?

2720

M. LUC RICHARD :

Je n'ai pas de document, Madame la Présidente, là-dessus. L'attractivité du réseau a été calculée en prenant en compte les correspondances. Je pense que c'est clair. Donc, les chiffres qu'on présente prennent en compte le fait qu'on passe de 1,3 à 1,5.

Maintenant, pour atténuer l'effet des correspondances, il y a plusieurs éléments qui sont déjà dans le projet, entre autres les pôles d'échanges. Donc, la notion de transférer les gens à des pôles d'échanges dans des endroits conviviaux, intéressants où ils vont pouvoir passer rapidement d'un bus à l'autre, à l'abri des intempéries, donc ça, c'est quelque chose qui vient atténuer un peu l'effet. Ce n'est pas modélisé comme tel, mais ça vient atténuer l'effet, veux, veux pas, ça fait partie de la solution.

L'autre aspect qu'il est important de mettre en place, et c'est ce qu'on vient faire un petit peu avec l'idée de la toile périphérique, la toile régionale. On vient dire, on va... puis le plan stratégique du RTC 2018-2027 fait état de services principaux. Ces services principaux sont à la genèse, si on veut, des services Métrobus dont on parle pour la toile régionale. Donc, ajouter des bus plus fréquents qui se destinent vers des points de connexion intéressants vient aussi diminuer l'impact de cette correspondance-là.

Donc, si j'ai une certaine fréquence quand j'arrive – monsieur Carrier en a fait mention –, le tramway étant régulier, donc lui je suis certain à quelle heure il arrive, le tram, pour quand j'arrive en correspondance sur le tramway, ce n'est pas un enjeu. C'est comme si vous êtes à Montréal et vous arrivez en correspondance sur le métro, personne ne se casse la tête avec, est-ce que je vais manquer le métro. Rarement, à moins d'être vraiment dans les fins de journée, mais habituellement on est correct.

C'est un peu le même principe dans ce sens-là. Quand tu arrives dans l'autre sens, c'est là que ça peut être plus pénalisant. Ça a été référé aujourd'hui. C'est un service qui est très peu fréquent. Et de là l'idée que le RTC dit : O.K. Dans son plan stratégique déjà, 2018-2027, il prévoyait des services avec une fréquence accrue par rapport à aujourd'hui. Par exemple, aujourd'hui, partir d'une banlieue comme Val-Bélair en dehors d'une pointe, tu vas peut-être te rendre à Saint-Roch avec un service qui va être aux demi-heures ou aux heures. L'idée de la toile périphérique, c'est d'arriver avec des services plus fréquents.

On sait qu'au niveau des express, il n'y a pas d'enjeu parce que là, l'express va être là, il va attendre que le tramway arrive puis il va partir avec les gens. Mais il y a un ajout d'express, il y a un ajout de fréquences qui fait que la notion de correspondance devient beaucoup moins pénalisante. C'est comme quand tu débarques du métro à la Place Bonaventure et que tu as tous les services de la Rive-Sud. Maintenant ça va être le REM, mais anciennement tu avais tous les

services de la Rive-Sud qui portaient de là et qui empruntaient les différents ponts pour traverser. Tu t'inquiétais un peu, mais pas tant que ça de manquer ton autobus. Pour avoir habité Montréal pendant une dizaine d'années, c'était un peu le même concept. Il y a un service qui est fréquent et régulier, donc ça diminue l'impact de cette correspondance-là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. J'aimerais m'adresser au ministère des Transports pour savoir s'il existe des statistiques sur le taux de correspondance des réseaux de transport collectif au Québec et comment est-ce que le taux de correspondance actuel et prévu du RSTC se compare avec ces statistiques.

M. MATHIEU GRONDIN :

Je vais demander à notre correspondant d'Ingérop, monsieur Auzel. Il doit être en ligne encore présentement, s'il a un élément d'information à fournir. Monsieur Auzel? On va vous revenir à ce moment-là, monsieur Auzel n'est pas disponible. Oui?

M. ÉRIC MARTEL POLIQUIN :

Si je peux me permettre, Éric Martel Poliquin.

M. MATHIEU GRONDIN :

Éric, oui, bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

M. ÉRIC MARTEL POLIQUIN :

Oui, il y a des statistiques à ce niveau-là qui sont recueillies dans des enquêtes origine-destination qui sont disponibles pour les six grandes régions du Québec.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ce serait possible de les déposer?

M. ÉRIC MARTEL POLIQUIN :

C'est des documents qui sont déjà publics. On peut vous les fournir, il n'y a pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

Mais je veux dire, pas nécessairement les grandes enquêtes, simplement les... ce qu'on cherche à savoir, en gros, c'est comment se compare le taux de correspondance du réseau au taux de correspondance des principaux réseaux de transport collectif du Québec. Donc, je ne sais pas s'il faut faire un tableau ou... est-ce que c'est possible?

M. ÉRIC MARTEL POLIQUIN :

On peut déposer un tableau, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Je vous remercie beaucoup. Alors, je ne sais pas si une des personnes-ressources aurait un commentaire à faire. Je ne voudrais oublier personne que je n'aurais pas vu faire signe. Non, ça va?

Monsieur Genest, est-ce que vous avez un commentaire? Parce que nous allons clore les débats pour ce soir.

M. DANIEL GENEST :

Non. Ce fut une bonne journée.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Alors, je remercie tout le monde. Effectivement, c'était une longue journée pour tout le monde. Donc, merci beaucoup et on se retrouve demain à 13 h. Et demain, donc, on va commencer un nouveau thème qui est le tracé, l'intégration au réseau de transport et le développement urbain dont on a quand même commencé à parler aujourd'hui, mais on va approfondir ces questions-là à partir de demain.

Merci à tous, bonne soirée!

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

2845 ET J'AI SIGNÉ :



2850 Yolande Teasdale, s.o./o.c.r.