



NOTE DE SERVICE

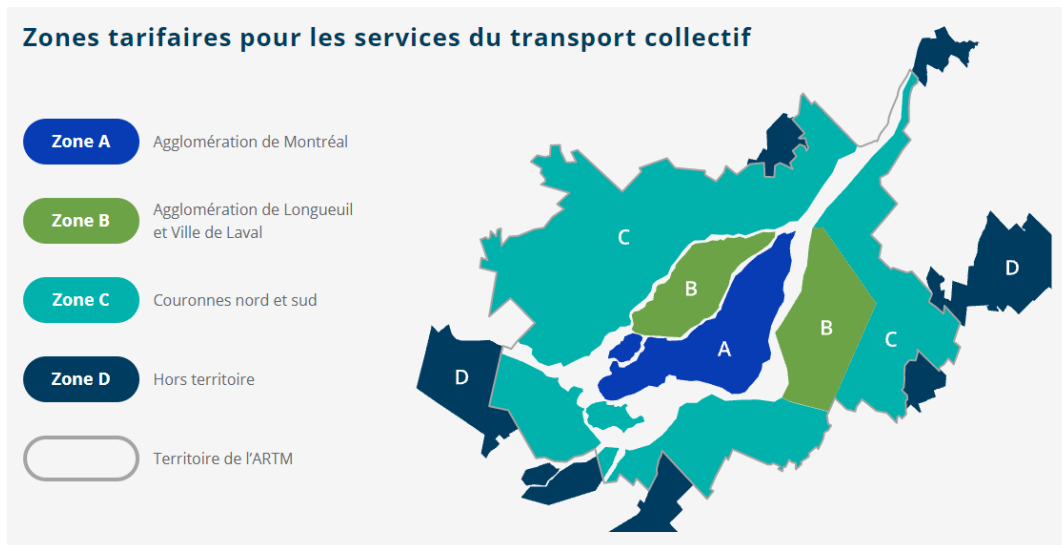
DESTINATAIRES : Mmes, MM. les membres de la Table
DATE : 18 janvier 2022
OBJET : Refonte tarifaire (ARTM) | Grille tarifaire applicable au 1er juillet 2022
POUR INFORMATION

1. OBJECTIF

Présenter la version préliminaire de la grille tarifaire qui serait appliquée le 1^{er} juillet 2022 et qui intègre le déploiement de la phase II de la refonte tarifaire.

2. MISE EN CONTEXTE

- L'ARTM a pleine compétence pour déterminer la grille tarifaire applicable aux services de transport collectifs (transport régulier et adapté) offerts sur son territoire;
- En décembre 2020, le conseil d'administration de l'ARTM adoptait le [projet de refonte tarifaire](#), qui vise en premier lieu à simplifier la grille tarifaire et par conséquent à réduire le nombre de titres de transport offerts à la clientèle.



Ancien système tarifaire	Nouveau système tarifaire introduit par la refonte
Tarification métropolitaine pour les déplacements à travers plusieurs réseaux <ul style="list-style-type: none"> • Titres TRAM et titres TRAIN • Découpage du territoire en 8 zones, prix modulé selon la distance des zones avec le centre-ville • 17 tarifications locales, spécifiques à chaque exploitant 	Tarification intégrée à l'ensemble du territoire métropolitain <ul style="list-style-type: none"> • Découpage du territoire en 4 zones (zones A, B, C et D pour les municipalités situées à l'extérieur des limites de l'ARTM) • Tarif modulé selon le nombre de zones franchi • Titres tous modes et bus partout

• STM, RTL, STL, exo Presqu'île, exo Sud-Ouest, exo Roussillon, etc.

• Maintien des initiatives de gratuités locales actuellement en place, en fonction de l'implantation de la refonte bus d'exo.

- La transition entre l'ancien et le nouveau système s'étalera en quelques années. La phase 1 de la refonte est appliquée depuis le 1^{er} juillet 2021, avec notamment (1) l'introduction des titres *tous modes* pour des déplacements en zones C, ABC et ABCD et (2) le retrait instantané des anciens titres dont les prix étaient supérieurs à ceux des nouveaux titres;
- Les informations présentées dans la présente note sont tirées d'une version de travail de la grille tarifaire présentée à l'équipe de la TPECS en début décembre 2021;
- L'adoption de la grille tarifaire 2022 par le conseil d'administration de l'ARTM est prévue en janvier ou sinon en février 2022.

3. PRINCIPAUX CHANGEMENTS APPLIQUÉS DANS LA GRILLE TARIFAIRE AU 1^{ER} JUILLET 2022

1. Introduction des titres *REM transitoire* en remplacement des titres mensuels bus à destination de Montréal pour les secteurs Le Richelain, Chambly-Richelieu-Carignan, Roussillon, Sainte-Julie et Vallée-du-Richelieu.
 - Au 1^{er} juillet 2022, une indexation serait appliquée. Mais dès la mise en service du REM après le 1^{er} juillet, les titres seront majorés. À terme, l'ARTM vise à les remplacer, au bout de 4-5 ans, par le titre mensuel *tous modes ABC* ou *tous modes ABCD*.
2. Introduction des titres *bus partout ABC* ou *bus partout Hors Territoire* en remplacement de la quasi-totalité des titres autobus propres à chaque sous-secteur d'exo. Même tarif pour ces deux catégories de titres, sauf que:
 - Les titres *bus partout ABC* permettent les déplacements illimités en autobus sur tous les réseaux bus en zone ABC (exo, RTL, STM et STL);
 - Les titres *bus partout Hors Territoire* permettent les déplacements illimités en autobus sur le réseau d'autobus d'exo seulement (la portée est plus limitée). Cette formule permet aussi d'assurer les déplacements effectués par certaines clientèles, comme les étudiants, entre la Couronne-Sud et les secteurs situés à l'extérieur du territoire de l'ARTM (ex : cégeps de Saint-Hyacinthe, Valleyfield).
3. Introduction des titres *Tous modes* en zones A et AB. Retrait instantané de la plupart des titres STL, RTL et STM

Pour un aperçu plus complet des changements potentiels, nous invitons à consulter le document joint en annexe.

4. ANALYSE DE LA COURONNE-SUD

- Les changements apportés par l'ARTM à la grille tarifaire applicable au 1^{er} juillet 2022 nous apparaissent conformes aux dernières orientations avalisées par le conseil à l'automne 2021. Depuis ses échanges avec l'ARTM, l'équipe de la Table a relevé une coquille qui a été corrigée depuis.
- Des précisions ont été demandées par la Couronne-Sud en ce qui touche le type de tarif et la tarification applicable pour les circuits d'autobus qui continueront à se destiner au centre-ville de Montréal, par exemple par le pont Jacques-Cartier. Dans ce cas de figure, il semble que l'ARTM dresse une distinction entre les lignes qui se destinent précisément au centre-ville de

Montréal et celles qui se destinent à d'autres secteurs plus excentrés de l'agglomération de Montréal (ex : Ouest de l'île, métro Angrignon à LaSalle).

- **Les lignes qui se destinent précisément au centre-ville de Montréal**

Selon la version préliminaire de la grille tel que déposée, l'ARTM appliquerait un tarif *tous modes ABC* pour les lignes d'autobus qui se destinent précisément au centre-ville de Montréal, par principe de cohérence avec les autres circuits à destination du centre-ville et dont le trajet est effectué par le biais d'un mode lourd (train, métro et éventuellement le REM). Les circuits visés sont les suivants : Haut-Saint-Laurent (ligne 111) et Sud-Ouest (ligne 28).

- **Les lignes qui se destinent à d'autres secteurs plus excentrés (ex : Ouest de l'île, métro Angrignon).**

Plusieurs lignes en provenance des secteurs Presqu'île et Sud-Ouest tombent dans cette catégorie et dans quel cas la clientèle aurait l'option d'utiliser un titre *bus partout* ou un titre *tous modes ABC*.

Pour la portion résiduelle de la 600 (Sainte-Julie) qui pourrait emprunter le pont Jacques-Cartier à destination du centre-ville, il semblerait qu'aucune décision ne soit prise à ce jour quant au type de tarif et la tarification applicable. En théorie, selon les informations reçues à ce jour, puisque la destination se veut le centre-ville et que le service emprunte des axes où circulent des modes lourds, la tarification applicable par l'ARTM pourrait être le *tous modes ABC*. Rappelons aussi que le fait d'appliquer un titre *mensuel bus partout ABC* (105 / 63) par rapport à un titre *mensuel tous modes ABC* (184 / 110) ou vice-versa affecte la quantité de revenus générés par service, ce qui peut jouer sur les déficits résiduels d'exploitation. L'ARTM devra prendre en considération un ensemble de variables avant de statuer dans ce dossier.

5. PRINCIPAUX ENJEUX LIÉS À LA REFORTE TARIFAIRE

Financement du transport collectif

- La refonte tarifaire a été élaborée à revenus constants à l'échelle métropolitaine. Au global, la nouvelle grille de prix introduite par la refonte ne provoque pas de pertes de revenus tarifaires par rapport à l'ancien système. Néanmoins, plusieurs facteurs pourraient entraîner une variation des revenus attribués entre les secteurs et entre les différents services, à savoir :
 - La nouvelle méthode d'allocation des revenus client entre les différents services. L'introduction d'une grille de titres complètement intégrée à l'échelle métropolitaine devra s'accompagner d'une méthode qui permet d'affecter correctement les revenus clients aux services utilisés. Les travaux de l'ARTM sont en cours et différents scénarios devront être testés et comparés.

Exemple :

Ancien système	Nouveau système
Titre local bus Richelieu-Carignan-Chambly à destination du centre-ville	Titre intégré tous modes ABC
<p>Les revenus générés par la vente des titres locaux sont affectés directement aux services auxquels ils donnent accès. Ici, le réseau d'autobus CIT RCC</p>	<p>Revenus générés par la vente d'un titre tous modes devront ventilés entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les services d'autobus (exo CNord, exo CSud, STM, RTL et STL) • Les services de transport adapté (exo CNord, exo CSud, STM, RTL et STL) • Le métro • Le train • Le REM • Etc.

- L'introduction du REM. Ce service accapara une part des revenus anciennement alloués à l'autobus, au train et au métro, ce qui affecte le déficit résiduel d'exploitation à la charge des municipalités.
- Le calcul du manque à gagner généré par les gratuités locales. L'ARTM poursuit des travaux à l'interne afin d'évaluer comment calculer le manque à gagner généré par les gratuités locales offertes dans certains secteurs, tout en tenant compte de la refonte des réseaux d'autobus d'exo et de l'émission des titres *bus partout* permettant de se déplacer dans tous les réseaux d'autobus.
- Avec le découpage de la région en 4 grandes zones tarifaires, l'établissement d'un tarif intégré *tous modes* en zone A à un prix inférieur (94 / 56,50 \$) aux titres associés à l'ancienne zone 3 (ex : Mensuel TRAIN3 à 122,00\$, Mensuel TRAM3 à 144\$), pourrait provoquer une perte de revenus significative pour services métropolitains à la charge de l'ensemble des municipalités. Dans le cadre des travaux sur la révision de la Politique de financement de l'ARTM, la Couronne-Sud a demandé à l'ARTM qu'elle fasse l'évaluation des revenus générés par un tarif mensuel de 144\$ (soit l'équivalent d'une zone intermédiaire à chaque extrémité de Montréal) par rapport au tarif mensuel tous modes A (établi à 94 / 56,50 dans le projet de grille au 1^{er} juillet 2022). S'il y a perte significative, l'établissement d'un tarif de référence pour les services métropolitains affectés pourrait être mis en place afin de compenser les municipalités qui devront autrement assumer la perte découlant de ce changement.

6. PROCHAINE ÉTAPE

- Adoption par l'ARTM janvier ou sinon en février 2022 de la grille tarifaire applicable au 1^{er} juillet 2022

7. PIÈCE JOINTE

- Tableau présentant les changements potentiels apportés à la grille tarifaire applicable au 1^{er} juillet 2022. **Document de travail élaboré à partir de la version préliminaire de la grille tarifaire applicable au 1^{er} juillet 2022 et présentée par l'ARTM auprès de l'équipe de la Table en décembre 2021.**