



NOTE DE SERVICE

DESTINATAIRES :	M. Jacques Ladouceur, président. Mmes, MM. les membres de la Table
DATE :	16 avril 2019
OBJET :	Projet de refonte tarifaire de l'Autorité régional de transport métropolitain
POUR INFORMATION	

1. OBJECTIF

Informé le Conseil de l'avancement des travaux sur la refonte tarifaire de l'Autorité régional de transport métropolitain (ARTM). Présenter quelques scénarios en cours d'analyse et les principaux enjeux.

2. CONTEXTE

L'ARTM a compétence exclusive sur l'établissement du cadre tarifaire métropolitain (établissement des prix, zones, rabais et produits tarifaire, etc.). Contrairement au Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD), le cadre tarifaire n'a pas à être approuvé par le Conseil de la CMM suivant son adoption par l'ARTM. Cette dernière prévoit adopter en décembre 2019 le nouveau cadre tarifaire, suivi d'une application progressive qui s'échelonne jusqu'à 2024. Les principaux jalons de la démarche étant :

Mai/juin 2019 : Dépôt au CA de l'ARTM d'une version préliminaire du projet de refonte tarifaire

Été 2019 : Consultation numérique, en ligne, sur le projet

Automne 2019 : Consultations publiques sur le projet de refonte

Décembre 2019 : Adoption de la refonte tarifaire, suivi d'une application progressive

Contrairement au PSD, le calendrier de travail, tel que présenté à ce jour, n'inclut pas de rencontres ou de consultations en amont, qui s'adressent spécifiquement aux élus municipaux.

Récemment, l'ARTM a mis en ligne la plateforme d'échanges <https://parlonsmobilite.quebec/>.

L'ARTM a aussi publié les résultats du sondage effectué à l'automne afin d'évaluer la perception des citoyens à l'égard de la tarification des différents services de transport collectif :

[Rapport complet](#)

[Faits saillants du sondage](#)

3. SCÉNARIOS À L'ÉTUDE

Se référer à la présentation en annexe pour avoir un aperçu visuel.

Une dizaine de scénarios ont été étudiés à ce jour. Ces derniers présentaient une combinaison de paramètres tels que le nombre de zones tarifaires, leur découpage (selon le territoire d'exploitant ou selon la distance) et le nombre de paliers modaux (bus, métro, train et REM).

Leurs forces et faiblesses ont été comparés selon une analyse dite « multidomaines » reposant sur un ensemble de critères regroupés dans les catégories suivantes : achalandage, expérience client, équité, exploitation, financier, sociopolitique et environnement.

Afin de faciliter la prise de décision, seulement quelques scénarios (environ 5) seront retenus puis soumis au courant des prochaines semaines à des analyses plus détaillées, avant d'être présentés en mai ou juin 2019 au CA de l'ARTM.

4. ENJEUX À SURVEILLER

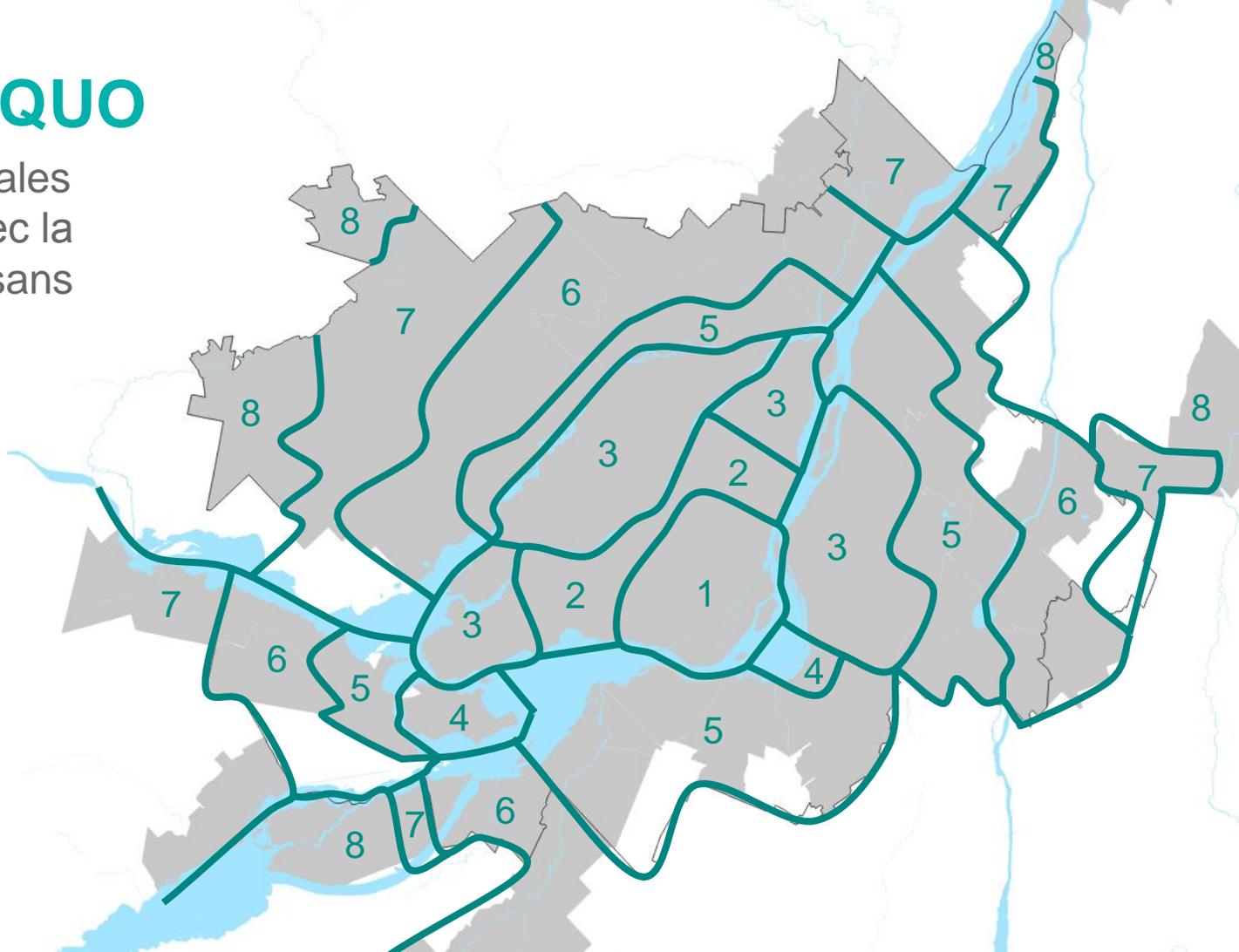
- Les scénarios étudiés reposent pour la plupart sur l'établissement de 3 ou 2 zones tarifaires (la grille actuelle repose sur 8 zones), ce qui pourrait notamment avoir les impacts suivants pour la Couronne-Sud :
 - Le prix des tarifs pour certains usagers situés dans les secteurs adjacents à Longueuil et Montréal pourraient augmenter significativement. Pour les secteurs plus éloignés (ex : zones 7 et 8), les prix pourraient diminuer de manière générale
 - Parmi les principes qui sous-tendent la refonte tarifaire figurent la «simplification» et celui «d'équité géographique». Ces deux principes sont en opposition. Plus la grille tarifaire sera simplifiée et moins les tarifs pourront refléter le coût réel, voire la distance réelle parcourue par l'utilisateur.
- Selon certains scénarios, la Couronne-Sud pourrait générer davantage de revenus par la vente de titres aux usagers, ce qui ferait baisser les contributions municipales. À l'inverse, moins de revenus tarifaires engendreraient des contributions municipales à la hausse. Par ailleurs, la mise en œuvre progressive de la refonte tarifaire pourrait débiter avant que la révision de la 1^{re} Politique de financement de l'ARTM n'ait été complétée puis adoptée par les différentes instances.
- Les impacts financiers potentiels des différents scénarios ont été divisés et ramenés sous forme de moyenne pour chacun des cinq (5) secteurs de la CMM, mais pour les couronnes Nord et Sud, il serait important d'obtenir un aperçu ventilé et détaillé des impacts, par sous-secteurs d'OPTC, voire ville par ville.

5. PIÈCE JOINTE

Illustrations de scénarios à l'étude

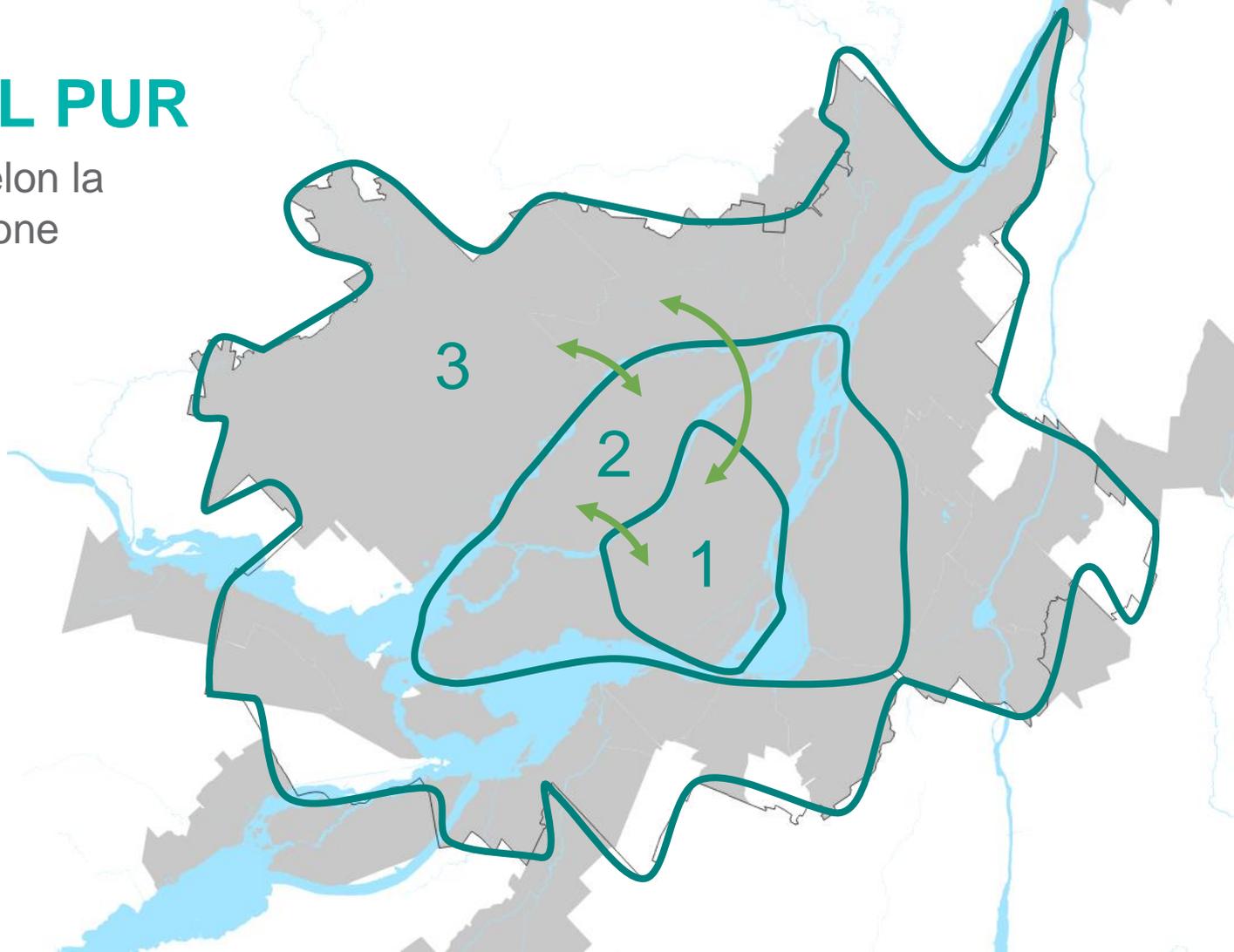
S0 – STATU QUO

S0 – tarifications locales selon l'exploitant avec la tarification intégrée sans interzone



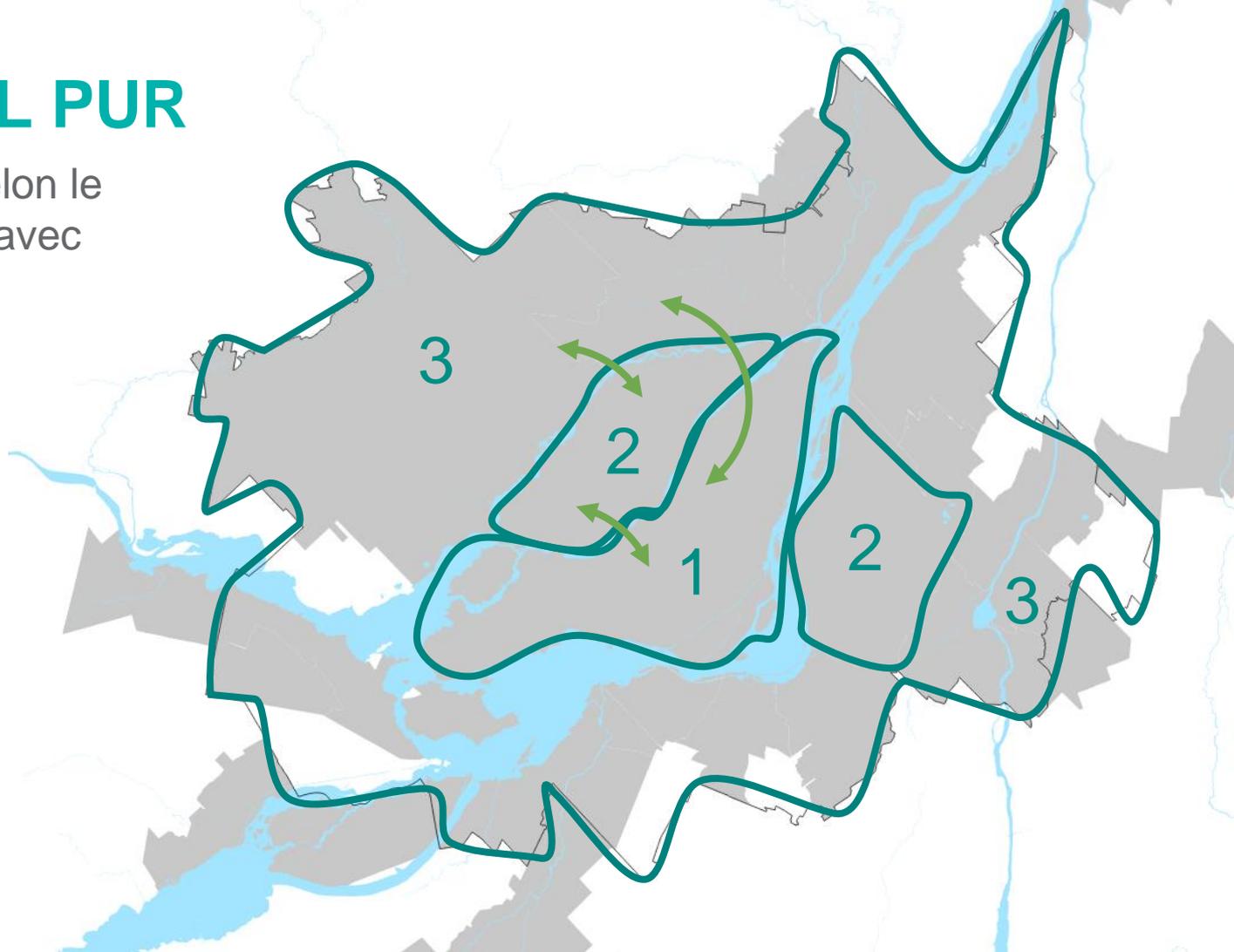
S2b – ZONAL PUR

S2b – découpage selon la distance avec interzone



S2c – ZONAL PUR

S2c – découpage selon le territoire des OPTC avec interzone



TARIFICATION



	1	2	3
1			
2			
3			

X2b – ZONAL × MODAL

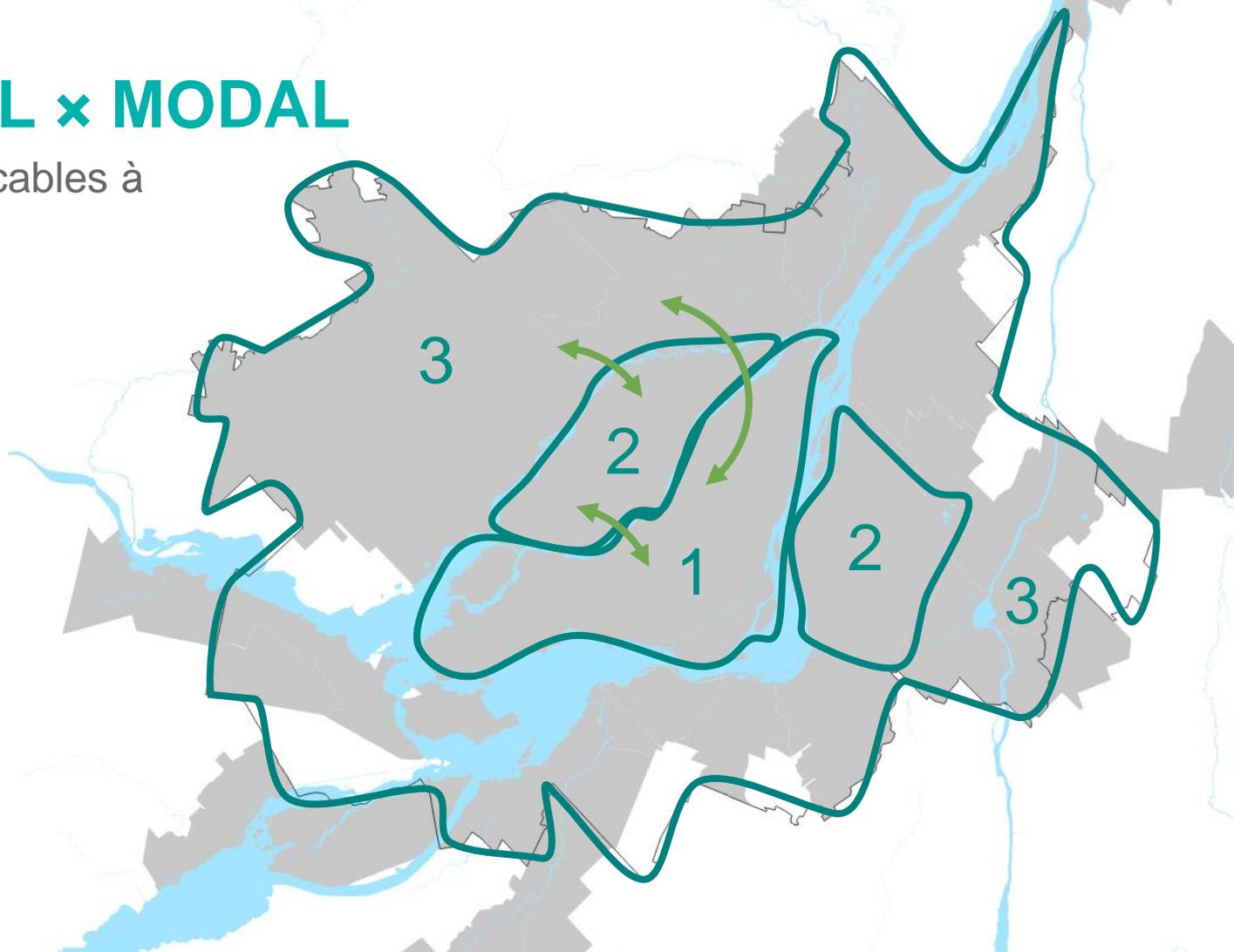
X2b – 3 zones applicables à tous les modes



R



R



Tous les paliers modaux sont inclusifs

TARIFICATION



	1	2	3
1			
2			
3			



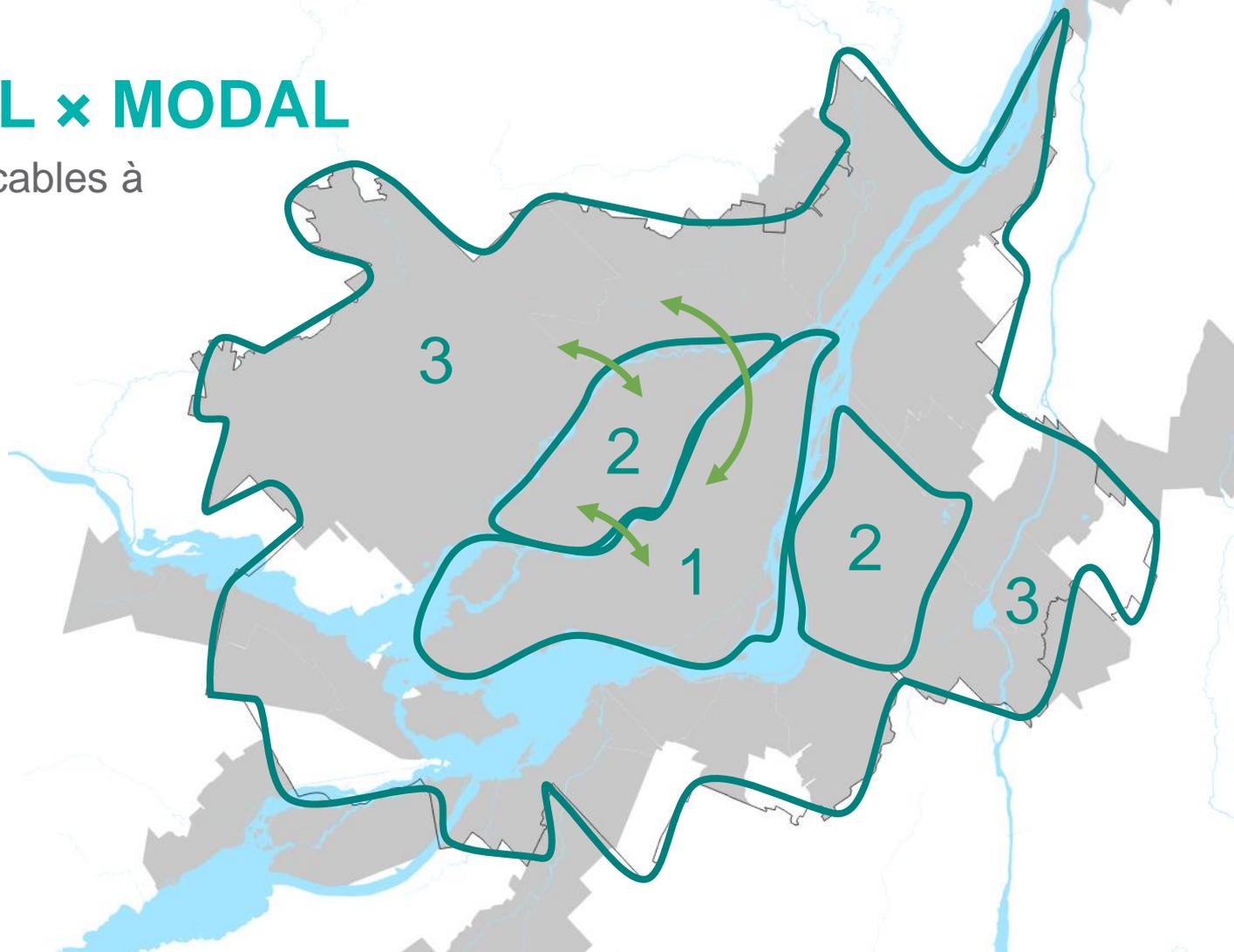
	1	2	3
1			
2			
3			



	1	2	3
1			
2			
3			

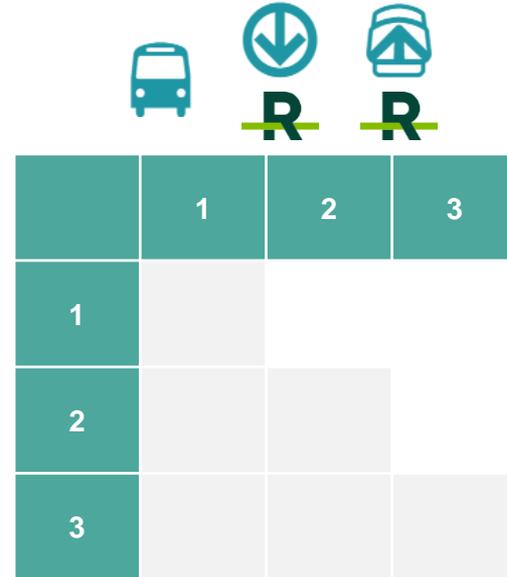
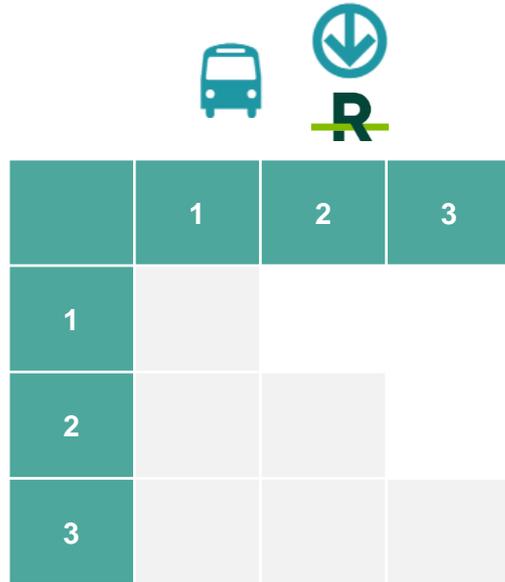
X3b – ZONAL × MODAL

X3b – 3 zones applicables à
2 paliers de mode



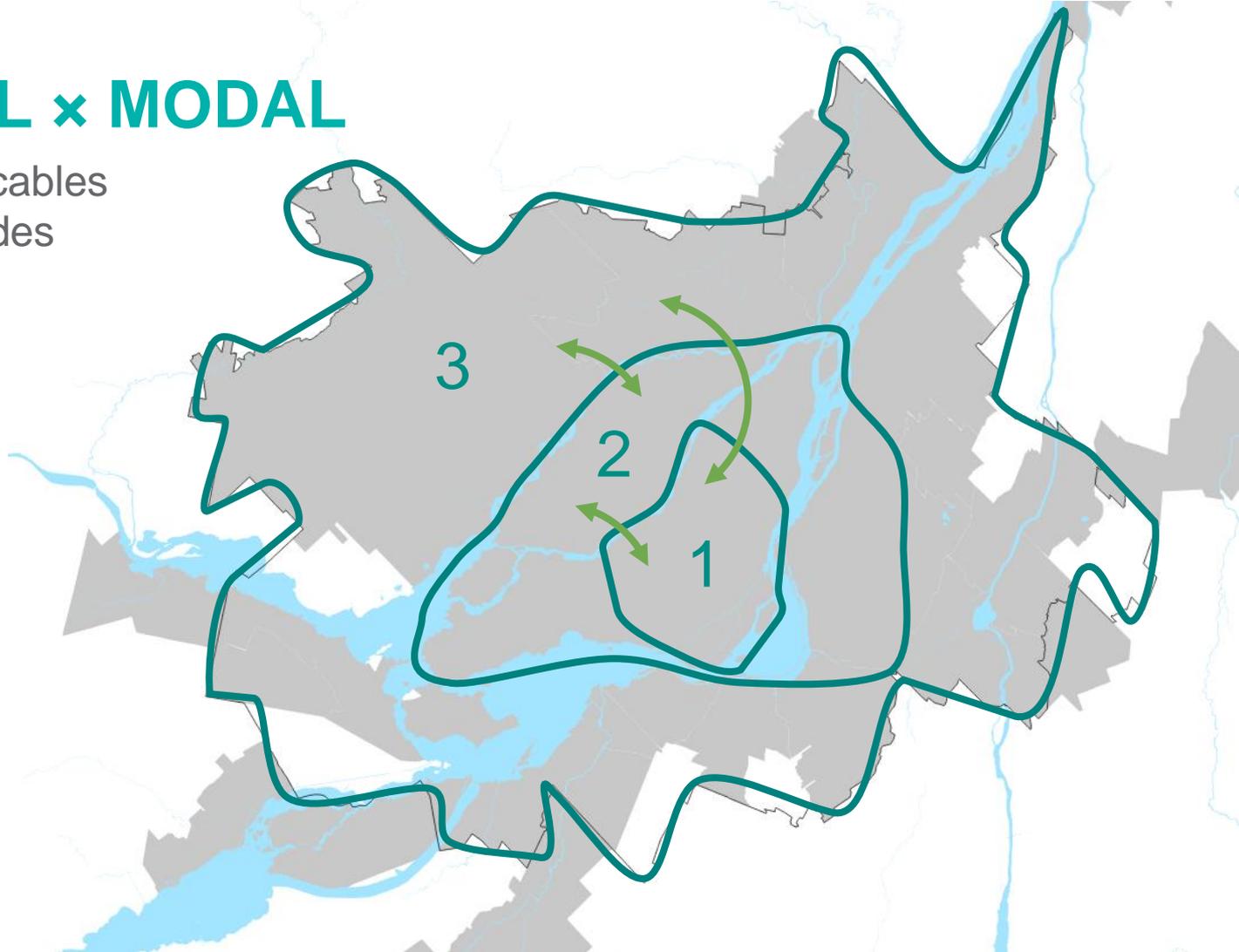
Tous les paliers modaux
sont inclusifs

TARIFICATION



X4a – ZONAL × MODAL

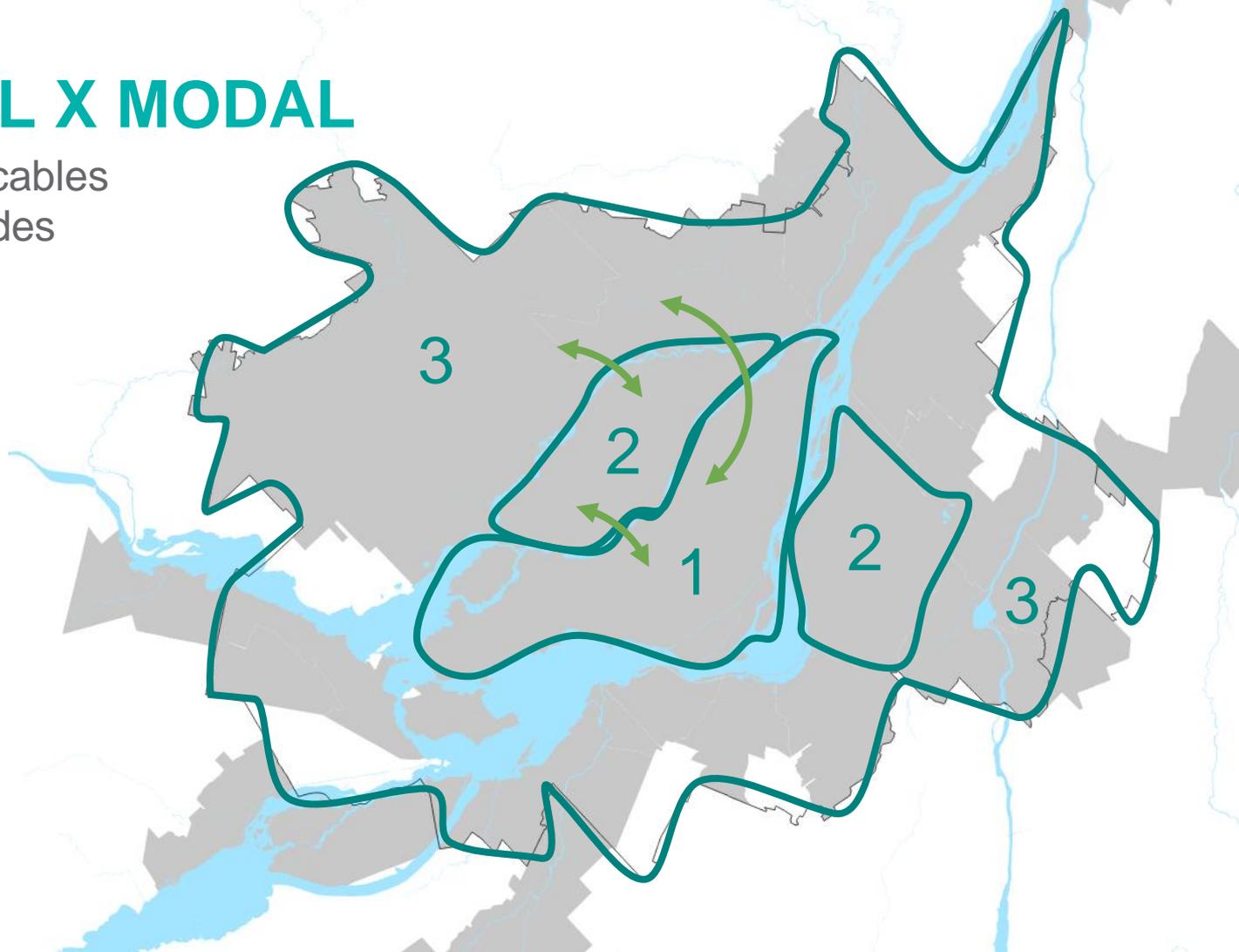
X4a – 3 zones applicables
uniquement aux modes
«structurants»



Tous les paliers modaux
sont inclusifs

X4b – ZONAL X MODAL

X4b – 3 zones applicables uniquement aux modes «structurants»



Tous les paliers modaux sont inclusifs

TARIFICATION



	1-2-3
1-2-3	



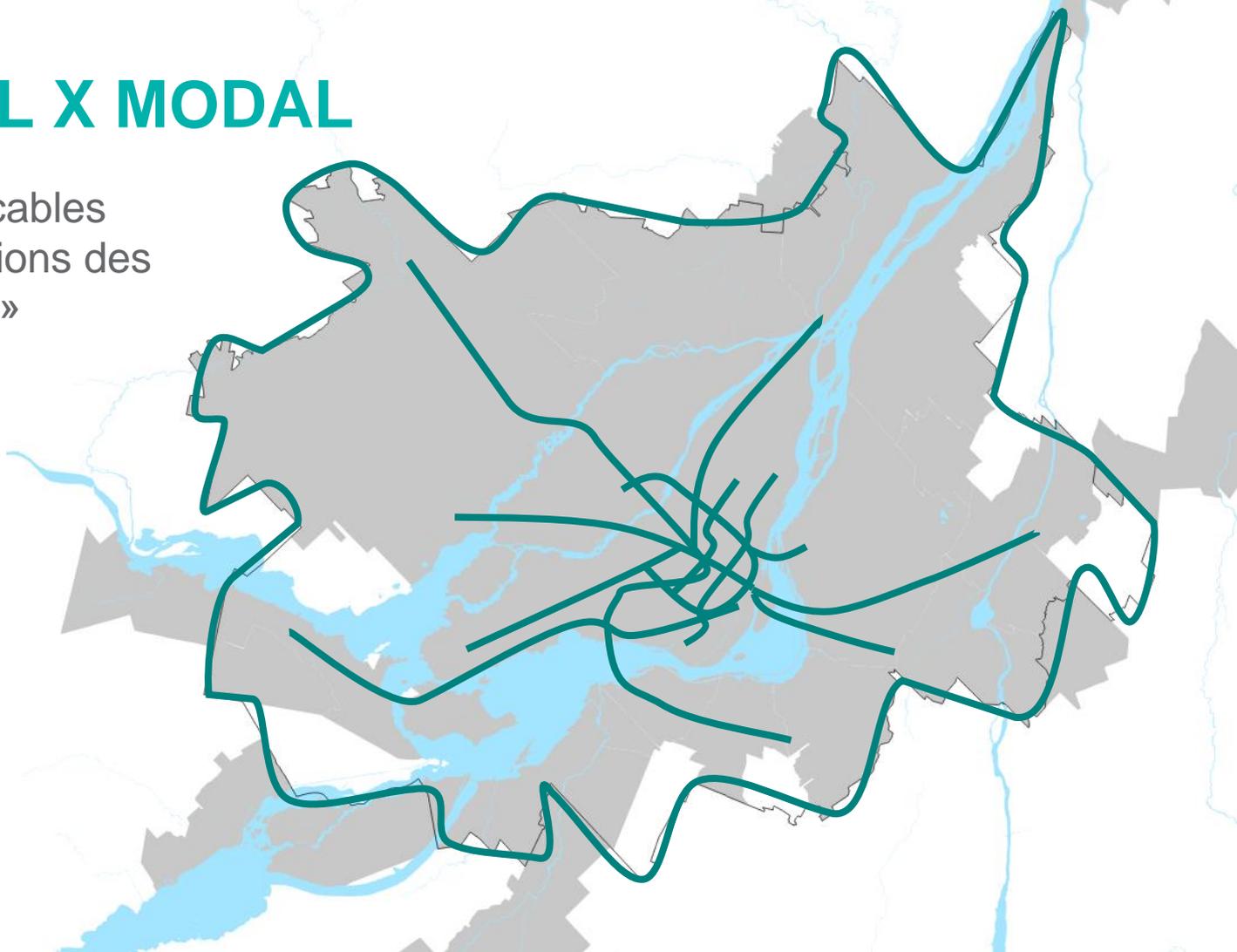
	1	2	3
1			
2			
3			

X4d – ZONAL X MODAL

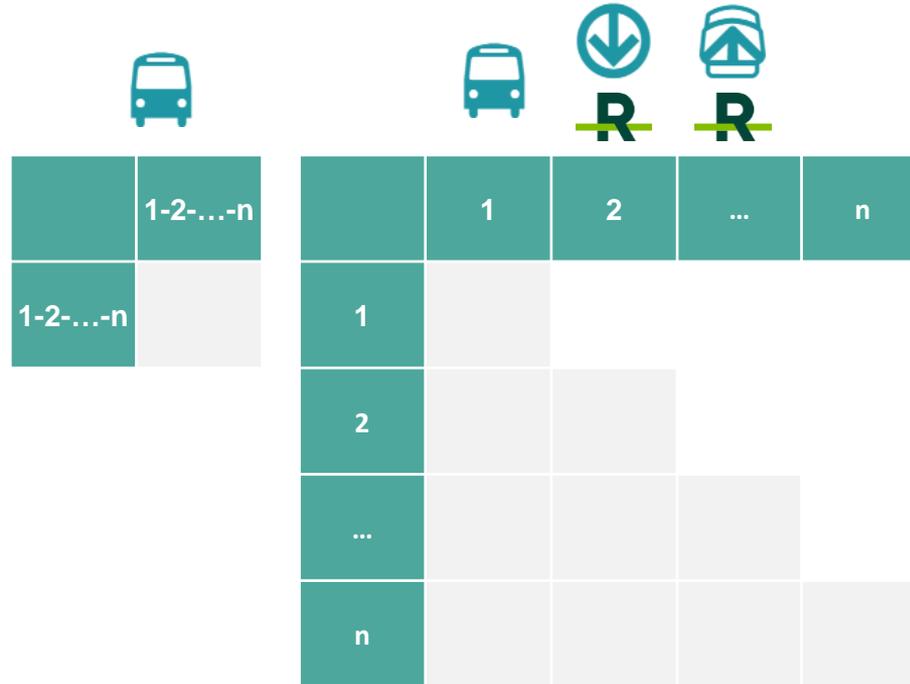
X4d – n zones applicables uniquement aux stations des modes «structurants»



Tous les paliers modaux sont inclusifs



TARIFICATION



2

Principes directeurs

① Découvrir

Parlons
tarification

Principes directeurs préliminaires

Le cadre tarifaire de l'Autorité, dans un souci d'équité géographique et économique et afin de favoriser le transfert de l'automobile vers le transport collectif ainsi que la réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre, doit répondre aux principes directeurs suivants :

1. **Cohérence** du cadre tarifaire à l'échelle de la région métropolitaine qui tient compte des coûts, de la valeur perçue par les usagers et de l'utilisation des services de transport collectif.
2. **Simplicité** d'utilisation et de compréhension de la tarification pour les usagers.
3. **Accessibilité** tarifaire aux services pour l'ensemble des citoyens, notamment les personnes à faible revenu.
4. **Résilience** du cadre tarifaire face à l'évolution des besoins des usagers, de l'offre de service de transport et des technologies.
5. **Souplesse** du cadre tarifaire à intégrer de manière cohérente des initiatives tarifaires locales.
6. **Capacité d'arrimage** à la tarification des autres services de mobilité.



Principes directeurs

Points soulevés par les partenaires

- ▶ Être prudent avec l'utilisation du terme « équité ».
- ▶ Supprimer le niveau hiérarchique des principes directeurs
- ▶ Faire ressortir le rôle de la tarification dans la simplification de l'utilisation du transport du transport collectif
- ▶ Ne pas nommer explicitement les personnes à faible revenu au point sur l'accessibilité tarifaire
- ▶ Être prudent avec l'utilisation du terme « résilience ». Considérer son remplacement par « adaptabilité »
- ▶ Considérer l'ajout de définition des termes « équité », « cohérence », « résilience »
- ▶ Ajouter un principe qui rappelle les balises fixées par la politique de financement



Principes directeurs

Proposition révisée

Le cadre tarifaire de l'Autorité, dans un souci d'équité géographique et économique et afin d'encourager l'utilisation du transport collectif ainsi que la réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre, doit répondre aux sept principes directeurs suivants :

Cohérence du cadre tarifaire à l'échelle de la région métropolitaine qui tient compte des coûts, de la valeur perçue par les usagers et de l'utilisation des services de transport collectif.

Simplicité d'utilisation et de compréhension de la tarification pour les usagers.

Accessibilité tarifaire aux services pour l'ensemble des citoyens.

Résilience du cadre tarifaire face à l'évolution des besoins des usagers, de l'offre de service de transport et des technologies.

Souplesse du cadre tarifaire à intégrer de manière cohérente des initiatives tarifaires locales.

Capacité d'arrimage de la tarification avec les autres services de mobilité.

Financièrement responsable au regard de la cible de revenus tarifaires à générer.



3

Document soumis pour consultation

① Découvrir

Parlons
tarification

Document de consultation de juin

Éléments de contenu

- Cadre de référence de la démarche de refonte tarifaire : Objectifs | Principes directeurs | Orientations
- Faits saillants du document d'amorce et du sondage
- Structure tarifaire : présentation et documentation des scénarios porteurs
- Tarification sociale : orientations / principes
- Produits tarifaires : maintien/bonification des familles actuelles
- Outils technologiques et pratiques tarifaires : harmonisation et interopérabilité



4

Calendrier des prochaines étapes

1

Découvrir

Parlons

tarification

REFONTE

DÉCOUVRIR

CONTRIBUER

AGIR



**Plateforme
*Parlons
tarification***
Avril

**Panel de
citoyens**
Mai

**Consultation
numérique**
Juin et juillet

**Sondage
auprès des
citoyens**
Septembre

**Consultations
publiques
présentielles –
Projet de refonte**
Fin septembre

**Adoption de la
refonte tarifaire
par le CA**
Décembre

**Mise en œuvre
progressive**
2020 - 2024