



RENCONTRE AVEC L'ARTM

En présence de M. Pierre Shedleur, Président, M. Benoît Gendron, Directeur général
et M. Daniel Bergeron, Directeur exécutif - planification des transports et mobilité

19-01-2020

COMPTE RENDU

- Court préambule du Président de l'ARTM à propos du cadre financier 2021. Les coûts ont été contrôlés pour les municipalités. En ce qui touche le projet de plan stratégique, une cinquantaine de mémoire ont été transmis à l'Autorité. Le Président indique que le PSD sera un document appelé à évoluer dans le temps. Le Président indique aussi l'intention de l'ARTM de poursuivre les rencontres des bureaux de coordination et d'intégration (pour le suivi des études et de la mise en œuvre des interventions en transport inscrites dans le PIDTC).

Refonte tarifaire

1. Dans son communiqué de presse, l'ARTM indique que la refonte tarifaire « *se fait à coût nul, à savoir qu'elle met de l'avant des tarifs similaires aux tarifs actuels et n'a pas de conséquences sur les contributions municipales* » [l'usage du souligné est de la TPECS]. Nous aimerions avoir des clarifications.
 - En raison du remplacement des grilles tarifaires locales par une grille intégrée, nous pensons qu'il y aura un changement dans l'allocation des revenus tarifaires entre les services. En absolu, le projet de refonte est à coût nul, mais en raison du nouveau modèle d'allocation des revenus entre les modes, il y a lieu de penser qu'il y aura une variation à la hausse ou à la baisse entre chaque municipalité.
 - La dernière analyse fournie à haut niveau sur les recettes tarifaires montre que, en se basant sur la vente de titres en 2019, la refonte entraînera une diminution de plus de 20 % des revenus tarifaires dans certains secteurs de la Couronne-Sud.
2. Évaluation de l'impact financier de la refonte sur les contributions municipales, ville par ville

Réponse ARTM

- Globalement, à l'échelle de la région métropolitaine, la refonte génère le même niveau de revenus que la grille tarifaire actuelle (revenus constants). Toutefois, il peut y avoir des variations dans les contributions municipales après le gel des contributions municipales. Plusieurs facteurs vont influencer ces variations, notamment l'arrivée du REM.
- **L'ARTM a l'intention d'évaluer l'impact financier de la refonte tarifaire sur les contributions municipales ville par ville lors des travaux de révision de la Politique de financement**, au même titre que les autres notions qui auront un effet sur les contributions ville par ville, par exemple le traitement des express métropolitains, la taxe sur l'immatriculation, etc.



3. Évaluation de l'impact financier d'un tarif en zone 1 équivalent à celui des zones 2 et 3, pour tous les modes métropolitains

Réponse ARTM

- L'ARTM a évalué à environ 5,7 M\$ la perte de revenus tarifaires en zone 1 pour le métro pour les autres villes que Montréal, découlant d'un tarif perçu de 90\$ plutôt que 100\$. Ce manque à gagner représente environ 800 K\$ pour la Couronne-Sud. **Au Conseil de l'ARTM, Montréal s'est engagé à compenser pour cette perte de revenus dans la politique de financement.**
 1. **Un engagement de l'ARTM est pris à l'effet de faire la même évaluation financière pour le train et le REM. Et Montréal est ouverte à compenser pour ces modes aussi.**
- L'ARTM explique que pour établir les tarifs pour les trajets internes à chaque zone, la mécanique de base était de s'arrimer aux tarifs actuels tout en faisant une moyenne de l'ensemble des tarifs, ce qui a donné 90\$ en zone 1 et 100 \$ en zones 2 et 3.

4. Évaluation de l'impact financier d'un tarif équivalent à 144 \$ dans chaque extrémité de l'agglomération de Montréal, pour tous les modes métropolitains

Réponse ARTM

- **À priori, l'ARTM ne prévoit pas faire une telle évaluation sur la base qu'une telle mesure est en contradiction avec l'orientation de fond de l'Autorité qui était d'avoir 3 zones tarifaires calquées sur les limites territoriales des grands sous-secteurs métropolitains.**
- La TPECS réaffirme sa préoccupation quant au manque à gagner tarifaire pour le train et le REM dans chaque extrémité de l'agglomération de Montréal.

5. Évaluation de l'impact de la refonte sur les contributions municipales, ville par ville, concernant les rabais tarifaires (élargissement à toute la région de la gratuité en tout temps pour les 6-11 ans et harmonisation du rabais étudiant à 40 %)

Réponse ARTM

- **Ce point sera traité dans le cadre des travaux de révision de la Politique de financement.**
- Pour 2021 et 2022, l'ARTM prévoit combler le manque à gagner entraîné par ces deux mesures (harmonisation pour étudiants et gratuité 6-11 ans) à même le fonds de transition. Les impacts financiers sur les contributions ne se feront sentir qu'à compter de 2023.
- La TPECS réaffirme sa préoccupation quant au fait qu'une municipalité n'a pas à éponger un manque à gagner qui dépasse l'utilisation réelle des services par ses citoyens. **L'ARTM répond que son intention est de respecter l'esprit du principe d'utilisateur-payeur.**

6. Évaluation de l'impact sur les contributions municipales, ville par ville, pour les années 2023 et subséquentes, pour le maintien de tous les circuits internes en zone 3 qui sont actuellement sous la barre du tarif proposé à 100 \$

Réponse ARTM

- **L'ARTM procède à l'évaluation de ces titres et est ouverte à en discuter. Pour la Couronne-Sud, elle a identifié à ce jour deux secteurs potentiels, soit Varennes et Châteauguay (secteur Sud-Ouest).**
- Pour les titres qui seront appelés à augmenter en raison de la nouvelle grille, la hausse débutera à compter de juillet 2021, mais sera graduelle afin d'éviter le choc tarifaire auprès des clients. Le plein tarif sera atteint en 2024. Durant cet intervalle de temps, le manque à gagner découlant de la différence entre le tarif transitoire et le plein tarif sera épongé via le Fonds de transition.



7. Le calcul de la contribution pour le maintien des gratuités locales

- À l'heure actuelle, il est très difficile pour une municipalité de connaître le coût de la gratuité parce qu'il correspond à un événement qui n'a pas eu lieu soit la vente d'un titre. Le coût de la gratuité est donc « fondu » dans la contribution annuelle de la municipalité à l'ARTM par des revenus en moins.
- Avec la refonte et l'abolition des titres locaux, comment seront calculés ces revenus en moins? Sous quels paramètres? Les paramètres actuels ou de nouveaux qui pourraient faire augmenter à 100 \$ des tarifs autobus en zone 3?

Réponse ARTM

- **L'ARTM doit faire cette évaluation et revenir auprès des 5 secteurs avec un portrait plus clair de la situation.**
- L'ARTM mentionne l'enjeu du passage du tarif de référence vers le nouveau tarif à 100\$, qui devrait être clarifié.
- L'ARTM mentionne deux cas de figure qui prévalent actuellement pour le calcul des coûts des gratuités:
 1. Un premier type de gratuité locale, où il n'y a pas de perception du titre de transport ni correspondance du client (le client monte et descend, sans validation). Le coût du circuit s'isole facilement.
 2. Un 2^e cas où la municipalité achète à l'avance des titres gratuits et les distribue aux citoyens qui en font la demande.
- La TPECS réaffirme sa préoccupation à l'effet de protéger les gratuités locales en place. L'ARTM réitère que son intention ne sera jamais de retirer ce service.
- La TPECS précise ses attentes en demandant que les municipalités qui offrent actuellement la gratuité n'ont pas à subir d'augmentation financière induite et liée au passage d'une tarification locale à une tarification à 100\$.

Ententes avec le hors-territoire

8. Comment d'autres régions métropolitaines traitent-elles le dossier de l'organisation, l'accès et le financement des services de transport collectif vis-à-vis les secteurs considérés comme du « hors-territoire » (en dehors du champ de juridiction des autorités métropolitaines) ?

Réponse ARTM

- L'ARTM indique que cette problématique du hors-territoire est aussi présente dans les autres régions métropolitaines, comme Vancouver (*Translink* et *BC transit*), sans autre solution que le regroupement des juridictions à très grande échelle. À plus petite échelle, Gatineau et d'autres municipalités du Québec à l'extérieur de la CMM vivent aussi cette situation, par exemple concernant la perception de la taxe sur l'essence.



9. Comment l'ARTM peut-elle assurer l'équité dans le financement des services de transport collectif, considérant qu'une part de l'achalandage provient de l'extérieur de son territoire de juridiction?
- À l'heure actuelle, le mécanisme en place est la signature d'ententes de transport conclues entre l'ARTM et les municipalités extérieures, en vertu desquelles elles versent une contribution pour l'organisation d'une desserte et liaison offerte par exo. Pour les clients en provenance de ces municipalités, la tarification applicable deviendra la zone 4.
 - Plusieurs municipalités ne disposent pas de telles ententes conclues avec l'ARTM et il y a lieu de présumer qu'une part de l'achalandage du transport collectif de la région métropolitaine provient de ces municipalités.
 - Ce dossier fait toujours partie des enjeux à résoudre par l'ARTM dans son chantier sur la révision de la Politique de financement. La CMM dispose aussi d'un rapport de la Commission du transport portant sur ce sujet, mais qui n'a pas été entériné à ce jour par le Comité exécutif.

Réponse ARTM

- **L'ARTM informe la TPECS que ce point sera d'abord traité lors de la prochaine séance du comité exécutif de la CMM prévue le 28 janvier.**
- **C'est un enjeu dont l'ARTM s'est dit également préoccupé. Elle affirme son intention de répondre à ces trois enjeux :**
 1. Revoir l'évaluation du coût des ententes hors-territoire afin d'établir une entente hors-territoire qui reflète les coûts réels des services.
 2. Évaluer le coût lié à l'utilisation des services de transport par des clients en partance de municipalités de l'extérieur de la CMM, dont certaines municipalités d'origine ne sont pas couvertes par une entente hors-territoire.
 3. Évaluer le revenu généré par l'application de certaines modalités de la Politique de financement auprès des municipalités de l'extérieur de la CMM (immatriculation, taxe sur l'essence, contribution RFU) pour le financement des services de TC. Ce point nécessitant toutefois une intervention gouvernementale.
- L'ARTM indique avoir interpellé le gouvernement du Québec sur le dossier.
- La TPECS rappelle l'importance pour l'ARTM, la CMM, les OPTC et le gouvernement de travailler en collaboration, parce que l'Autorité n'a pas les leviers légaux à elle seule.
- La TPECS réitère sa proposition à l'effet de lier l'achat de titres autres qu'unitaires (mensuels, annuels, ...) à la validation d'une preuve de résidence.
- La TPECS rappelle quelques-unes des externalités que doivent assumer les villes de la CMM (exemple du stationnement sur rue et impact sur les opérations de déneigement) découlant de l'usage des services et équipements par les automobilistes.

Sur la tarification sociale

- L'ARTM reconnaît la maladresse du communiqué concernant le dossier de la tarification sociale, qui n'avait jamais été spécifiquement abordé au sein du Conseil d'administration. Elle ajoute que des groupes de la société civile avaient ramené cette question lors de la consultation publique.

Sur la délimitation des zones tarifaires et la demande du secteur de Vaudreuil-Dorion à l'effet de basculer en zone 2

- L'ARTM justifie son orientation sur la base d'un appui reçu dans les préconsultations sur la délimitation des 3 zones calquées sur les limites territoriales actuelles, et aussi sur le fait que d'avoir une seule zone tarifaire pour la Couronne-Sud va faciliter l'intégration des services par exo.
- L'ARTM reconnaît que son orientation pourra engendrer des effets pervers. Elle ajoute que le tarif bus partout va permettre de compenser pour cet enjeu.



Sur le cadre financier

L'ARTM rappelle trois enjeux majeurs à traiter dans les mois et les années à venir :

- La pandémie
 - Perte globale de revenus, toute catégorie confondue (revenus tarifaires, revenus de subventions, etc), évaluée à 1,2 G \$
 - L'ARTM a pu boucler les budgets 2020-2021, **mais un déficit de 200 M\$ pour lequel il n'y a pas de revenu afférent sera à régler pour 2022. L'Autorité fera des évaluations afin de raffiner le montant. Ce déficit devrait se creuser en suivi du couvre-feu et des autres mesures sanitaires imposées par le gouvernement depuis l'automne.**
- Le déficit structurel, engendré par les dépenses pour le maintien des actifs, se poursuit d'année en année. Le métro est la principale source, auquel s'ajouteront prochainement le SRB Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue. **Au lendemain de la pandémie, l'Autorité s'attend à une perte permanente d'achalandage de 8%, ce qui provoquerait une perte permanente annuelle d'environ 80 M\$ sur le cadre financier.**
- **Le transfert des km autobus utilisant le corridor du pont Champlain actuellement afin de les convertir en rabattement vers les stations du REM.** Le niveau de service implanté aura des conséquences majeures sur les coûts et conséquemment sur les contributions municipales. Dans le cas de Longueuil, cette dernière aurait décidé de réinjecter 30% des services autobus passant sur le pont Champlain afin de rabattre sur les prochaines stations du REM. **L'ARTM devra consulter la Couronne-Sud sur ce dossier.**