

Mémoire déposé dans
le cadre du projet de
refonte tarifaire de
l'Autorité régionale de
transport métropolitain

15 septembre 2020





Table des matières

INTRODUCTION	4
INTÉGRATION TARIFAIRE ET DÉLIMITATION DES ZONES	5
LE TARIF PROPOSÉ	7
RÉPERCUSSIONS SUR LA CLIENTÈLE	9
RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES	11
LE HORS-TERRITOIRE	12
TARIFICATION SOCIALE.....	13
CONCLUSION	14
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS.....	15

INTRODUCTION

Le 3 septembre dernier, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après « ARTM » ou « Autorité ») annonçait le lancement de la consultation publique portant sur le projet de refonte tarifaire. Ce chantier est attendu depuis longtemps par la population et tous les partenaires de l'Autorité, afin d'améliorer l'expérience des clients dans le réseau de transport collectif de la région métropolitaine. De plus, quatre ans après l'entrée en vigueur de la nouvelle gouvernance en transport collectif, il est grand temps que la région métropolitaine conçoive, organise et planifie le transport collectif selon une vision polycentrique du territoire. Les déplacements des citoyens ne se résument pas à des mouvements pendulaires en direction et provenance du centre-ville de Montréal.

La Table des préfets et élus de la Couronne-Sud accueille avec enthousiasme cette consultation et souhaite vous partager quelques commentaires dans l'espoir d'améliorer le projet dans son ensemble. Nous invitons l'Autorité à prendre en compte nos préoccupations, dont plusieurs s'articulent autour de deux principes fondamentaux sur lesquels doit s'appuyer la refonte tarifaire :

- La cohérence du cadre tarifaire à l'échelle de la région métropolitaine, qui tient compte des coûts, de la valeur perçue par la clientèle et de l'utilisation des services de transport collectif;
- Le financement responsable au regard de la cible de revenus tarifaires à générer.

INTÉGRATION TARIFAIRE ET DÉLIMITATION DES ZONES

D'abord, nous partageons entièrement le constat voulant que la grille tarifaire actuelle, qui varie selon les territoires d'exploitants, présente une apparente complexité qui peut décourager l'utilisation du transport collectif. Depuis plusieurs années, les clients s'expliquent mal ce cloisonnement dans la desserte et la tarification entre les différents secteurs de la région métropolitaine, ces derniers étant pourtant de plus en plus interreliés économiquement, comme le démontrent les enquêtes origine-destination. Le regroupement des anciennes grilles de conseils intermunicipaux de transport en une seule entité, tel que proposé dans le projet de refonte tarifaire, donnera les coudées franches pour l'amélioration et le développement des services dans un axe est-ouest, à l'intérieur et entre les différents territoires de MRC.

La tarification de type « interzone » nous apparaît aussi comme un incontournable pour ne pas pénaliser les clients qui souhaitent se déplacer de la Couronne-Sud vers Longueuil, sans avoir à payer un plein tarif à destination de Montréal. Néanmoins, nous remarquons que le découpage des zones 1 à 3, lequel est calqué sur les territoires des grands secteurs métropolitains, entraîne une certaine incohérence pour tous les trajets qui passeront directement de la zone 3 à 1, sans zone intermédiaire permettant de moduler le prix du titre en fonction de la distance parcourue.

Est-ce que le fait de passer d'une zone adjacente à l'autre, avec un tarif allant presque du simple au double (de 90 \$ à 176 \$), pourrait générer du glissement tarifaire? Dans la région de Vaudreuil-Soulanges, par exemple, l'ARTM a-t-elle analysé le risque que les clients du train soient tentés de délaissier le tarif intégré zone 3 pour se diriger vers un point d'entrée sur l'île de Montréal? Nous interpellons ici le principe de cohérence du système tarifaire.

L'un des principaux changements proposés par la refonte est l'introduction d'une tarification intégrée permettant de correspondre plus facilement entre les différents modes de transport (bus, métro, REM, train, taxis collectifs, etc.) par l'entremise d'un seul titre. Cette formule s'accorde avec le souhait de la Couronne-Sud de privilégier l'utilisation du transport collectif à l'usage de l'automobile pour accéder aux différents points d'entrée du réseau (gares, terminus, etc.). Ainsi, avec la refonte, il ne sera pas plus cher pour les automobilistes de privilégier l'utilisation de l'autobus pour accéder aux gares de train. Il faut provoquer ce changement.

Toutefois, puisqu'il est question de tarification, il est dommage que l'Autorité n'ait pas intégré toute la dimension des stationnements situés aux points d'entrée du transport collectif. Il nous semble incohérent d'aborder ce volet à l'extérieur du périmètre de la refonte, compte tenu de son rôle et de son apport dans l'accès aux services de transport en commun.

LE TARIF PROPOSÉ

D'entrée de jeu, il nous apparaît difficile de commenter les différents prix mensuels proposés sans une analyse de leur effet sur les volumes monétaires par secteur et par mode. Analyse qui devrait aussi tenir compte de la cible de la contribution des clients dans la Politique de financement. Une évaluation très fine du nombre de clients affectés négativement par municipalité nous apparaît aussi un élément important à regarder, mais qui est pour le moment absent de la proposition.

En s'appuyant sur les principes de simplicité et de cohérence du cadre tarifaire qui tient compte de la valeur perçue, il est particulièrement étonnant de voir que l'ensemble des clients sur l'île de Montréal payeront moins cher (90 \$) par rapport à un tarif de 100 \$ en zones 2 et 3, alors qu'ils disposent d'une multitude de lignes d'autobus, du métro et bientôt du REM et d'un SRB. Le fait de regrouper le métro, le REM et le train avec les autobus dans un même tarif sur l'île de Montréal, semble faire fi de la valeur perçue et des principes de cohérence et d'équité.

Le retrait des zones 2 et 3 dans la partie ouest de l'île de Montréal nous apparaît aussi insensé, alors que les clients de cette portion de l'île disposeront du Réseau express métropolitain pour un tarif inférieur à ce qu'ils payent présentement pour le train. Alors que des investissements sans précédent seront requis afin de diminuer la part des émissions de GES générée par les transports, nous craignons qu'une somme considérable de revenus soit tout simplement laissée sur la table. Une avenue d'autant plus inconcevable, alors que bien des clients seraient prêts à payer plus cher pour le service. Du point de vue de l'équité selon la distance parcourue, il nous apparaît aussi difficile de justifier la différence entre le prix que payeront les clients en partance de Sainte-Anne-de-Bellevue par rapport à ceux provenant de Mont-Saint-Hilaire, deux localités pourtant situées à même distance du centre-ville. En terminant sur ce point, est-ce que l'Autorité a analysé les conséquences du retrait des zones 2 et 3 dans l'ouest de l'île sur les revenus du train et par ricochet les contributions municipales?

Nous nous questionnons aussi au sujet du choix d'établir le tarif pour bus partout à 110 \$. Selon le principe de simplicité, l'ARTM pourrait-elle évaluer l'option d'un bus partout à 100 \$, comme pour les déplacements internes dans une seule zone?

Enfin, nous pensons que l'ARTM aurait intérêt à mener à terme les travaux concernant l'établissement des express métropolitains. Ce dossier est absent de la proposition et pourrait avoir une incidence sur la notion de bus partout et le tarif demandé. Nous comprenons que l'idée du bus partout est principalement d'accommoder les clients souhaitant réaliser de courts déplacements en autobus qui franchissent le territoire de zones adjacentes, mais qu'en sera-t-il pour les longs corridors d'autobus pouvant potentiellement se qualifier d'express?

RÉPERCUSSIONS SUR LA CLIENTÈLE

Force est de constater que la proposition de refonte constitue un changement majeur pour les clients des couronnes. Ces derniers auront notamment à composer avec la perte de leur grille tarifaire locale, qui proposait une variété de titres adaptés aux différents profils de déplacements. Une quantité importante de tarifs locaux pour des déplacements internes en Couronne-Sud subiront une hausse importante pour s'établir à 100 \$. La tarification intégrée entraînera aussi la perte des titres de train seulement.

Pour plusieurs clients, le prix du tarif sera considérablement à la hausse, sans qu'il y ait pour autant une amélioration notable du service, c'est pourquoi les élus de la Couronne-Sud s'attendent à ce que l'Autorité fournisse une évaluation et une identification très fine (par circuit, parcours et municipalités concernées) de la clientèle affectée négativement par la nouvelle grille tarifaire. Cette évaluation permettra à l'Autorité d'implanter la transition la plus douce et la plus acceptable aux yeux des clients, et pourrait même influencer la proposition de refonte en elle-même.

Dans la Couronne-Sud, sur le strict plan du coût du déplacement, il est très difficile d'imaginer une transition sur deux années seulement, pour des tarifs dont l'augmentation pourrait aller jusqu'à 112 % pour certains circuits empruntés par les clients à l'heure actuelle. Nous nous attendons à beaucoup plus de souplesse de la part de l'Autorité pour ces clients durement affectés. Il sera important de bien expliquer aux populations touchées les bénéfices de la refonte tarifaire.

Enfin, nous réitérons notre demande à l'Autorité visant à préserver l'option pour les municipalités d'offrir des gratuités locales. Ces gratuités favorisent l'utilisation du transport collectif à l'échelle locale et sont appréciées des citoyens. À notre avis, l'implantation mur-à-mur d'un tarif mensuel de 100 \$ pour des déplacements internes en zone 1, lesquels sont aujourd'hui réalisés gratuitement dans certaines municipalités ou regroupements de municipalités, enverrait un drôle de message

par rapport à la volonté collective d'encourager l'usage du transport collectif. Nous nous voyons très mal expliquer un changement aussi drastique pour des clients qui profitaient de la gratuité pour de courts déplacements. L'ARTM devrait s'ajuster selon les particularités de la grille tarifaire existante et surtout en fonction de l'implantation graduelle des futurs scénarios de desserte autobus d'exo sur le territoire.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

L'ARTM nous indique que la refonte tarifaire générera des revenus tarifaires au moins équivalents à ceux actuellement perçus globalement pour l'ensemble de la région, mais nous nous questionnons sur sa pérennité à long terme, considérant que la part relative des revenus tarifaires a tendance à diminuer d'année en année, et que l'Autorité aura déjà pris une forme d'engagement sur la place publique en présentant le coût des titres mensuels, lesquels sont les plus utilisés par les clients, et donc la plus importante source de revenus. À cela s'ajoutent aussi les effets de la pandémie sur l'achalandage et la chute des revenus tarifaires qui en découle, c'est pourquoi nous invitons l'Autorité à faire preuve de la plus grande prudence avant d'appliquer toute forme de changement qui diminue de manière considérable l'apport en revenus.

De plus, en partant du principe que la refonte doit être financièrement responsable, nous nous expliquons assez mal pourquoi le projet de refonte n'est pas accompagné d'une analyse fine des revenus supplémentaires et des manques à gagner par secteur et par mode. Les municipalités étant tributaires du déficit résiduel en vertu de la Politique de financement, en plus d'être redevables envers leurs citoyens, nous insistons pour demander à l'Autorité qu'elle analyse les effets de la refonte tarifaire sur les contributions municipales, sur la base du modèle utilisé dans le cadre des travaux de révision de la Politique de financement.

La Couronne-Sud ne pourra appuyer l'adoption de la refonte tant et aussi longtemps que les résultats du chantier portant sur l'allocation des revenus entre les modes n'auront pas été soupesés et discutés avec l'ensemble des partenaires municipaux. L'analyse de l'Autorité devrait aussi intégrer les plus récentes projections d'achalandage du Réseau express métropolitain à la lumière de la pandémie, afin d'obtenir une projection réaliste.

LE HORS-TERRITOIRE

En ce qui touche l'établissement d'un tarif particulier pour les clients en partance de la zone 4 (zone hors territoire), nous souhaitons en tout premier lieu encourager l'utilisation du transport collectif. Des prix exorbitants seraient contre-productifs et contraires aux objectifs de réduction des GES. Toutefois, nous nous attendons au respect d'une forme d'équité fiscale entre les municipalités couvertes par la Politique de financement et les municipalités limitrophes, dont une part de plus en plus grande de citoyens utilise le réseau métropolitain pour se déplacer. L'implantation de la station Brossard du REM, à l'angle des autoroutes 10 et 30, disposant d'un stationnement incitatif de 2000 places et d'un accès routier direct pour les automobilistes utilisant l'A10 en provenance des régions péri-métropolitaines, risque fortement d'accentuer cette tendance.

À défaut pour l'Autorité de pouvoir capter et faire payer le tarif zone 4 aux clients domiciliés à l'extérieur du territoire métropolitain, qui se déplacent en automobile en Couronne-Sud pour ensuite utiliser le réseau de TC local et structurant, nous lui demandons des propositions afin de rétrécir le fossé qui sépare les contributeurs au financement du transport collectif situés en région métropolitaine, versus l'ensemble des contributeurs établis à l'extérieur du territoire métropolitain.

Afin de favoriser l'équilibre et l'équité entre les contributeurs, l'Autorité pourrait s'inspirer des orientations gouvernementales en aménagement du territoire, ou plus précisément l'orientation n.10, qui exige que la planification du territoire des MRC péri-métropolitaines soit faite en complémentarité avec la planification métropolitaine de la CMM, afin d'assurer une cohérence dans les efforts de densification du territoire visant à réduire notre empreinte carbone.

TARIFICATION SOCIALE

Tel que nous l'avons recommandé à la Communauté métropolitaine de Montréal, la Couronne-Sud maintient sa position à l'effet de respecter l'autonomie des cinq secteurs quant à la décision d'appliquer et d'assumer financièrement une forme de tarification sociale basée sur le niveau de revenus de la personne, sans affecter d'une quelconque façon la contribution des autres secteurs. Par ailleurs, si Québec devait assumer tous les coûts liés à la tarification sociale, nous souhaitons qu'il s'agisse d'une contribution supplémentaire et non une diminution de sa contribution actuelle et future au maintien et au développement du réseau de transport en commun, ce qui serait très néfaste pour la région dans son ensemble.

Enfin, nous déplorons le fait de ne pas avoir eu à ce jour une évaluation précise du coût ainsi que des répercussions financières potentielles pour la région métropolitaine associée à cette mesure, ce qui nous empêche de prendre une décision éclairée sur le sujet.

CONCLUSION

Le projet de refonte tarifaire proposé par l'Autorité régionale de transport métropolitain est une occasion unique de renforcer l'attractivité et l'utilisation du transport collectif à l'échelle métropolitaine. Comme le souligne l'ARTM, la complexité de la structure tarifaire actuelle peut à la fois susciter de la confusion, notamment pour les clients occasionnels, en plus de générer des iniquités et des incohérences pour d'autres.

Toutefois, en proposant une structure tarifaire très simplifiée, nous craignons que le projet de refonte provoque de nouvelles incohérences et de nouvelles embûches, en plus de favoriser certains comportements d'clients qui seraient tentés de réaliser une forme de « fuite tarifaire ». Il est important d'appliquer un tarif qui soit juste et cohérent par rapport au type et à la valeur du trajet effectué, ainsi qu'à la distance parcourue.

L'Autorité souligne aussi, à juste titre, que le cadre tarifaire doit être suffisant pour contribuer au développement, au maintien et à la qualité des services de transport collectif. Néanmoins, la Couronne-Sud demeure très perplexe quant à la capacité de la structure tarifaire proposée de pouvoir assumer à long terme la part de financement des services qui lui revient, alors que plusieurs projets structurants devront être déployés sur le territoire afin de diminuer les émissions de GES attribués au secteur du transport. La sursimplification du cadre tarifaire ne devrait pas supplanter les défis qui se présentent à l'horizon afin de financer de façon durable le système de transport collectif.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Intégration tarifaire et délimitation des zones

- Nous recommandons à l'ARTM d'analyser les risques et les conséquences potentielles de l'aménagement d'une zone 3 et 1 adjacentes l'une à l'autre, pour les secteurs touchés de la Couronne-Sud et à la lumière de cette analyse, d'apporter les ajustements nécessaires;
- Nous recommandons à l'ARTM d'intégrer à la refonte tarifaire la dimension du stationnement situé aux points d'entrée du transport collectif, compte tenu de son rôle et de son apport dans l'accès aux services de transport.

Le tarif proposé

- En s'appuyant sur le principe de cohérence du cadre tarifaire qui tient compte de la valeur perçue, nous recommandons à l'ARTM de revoir le tarif de 90 \$ proposé pour les passages en zone 1;
- Nous recommandons à l'ARTM de se pencher sur les conséquences du retrait des zones 2 et 3 dans la partie ouest de l'île de Montréal, autant en ce qui touche le changement de comportement des clients concernés que le niveau de revenus perçus par mode et son effet sur les contributions municipales;
- Sur la base du principe de simplicité, nous recommandons à l'ARTM d'évaluer l'option d'un tarif « bus partout » à 100 \$ plutôt que 110 \$;
- Nous recommandons à l'ARTM de mener rapidement à terme les travaux portant sur l'établissement des express métropolitains, considérant son incidence potentielle sur certains corridors et le tarif applicable.

Répercussions sur la clientèle

- Nous recommandons à l'ARTM de réaliser une évaluation et une identification très fine (par circuit, parcours et municipalités concernées) de la clientèle affectée négativement par la nouvelle grille tarifaire;
- Nous recommandons à l'ARTM de planifier et d'ajuster la période de transition selon l'ampleur des effets sur les prix payés par les clients à l'heure actuelle;
- Nous demandons à l'ARTM de préserver l'option pour les municipalités d'offrir des gratuités locales. Nous déconseillons fortement l'implantation d'un titre

mensuel à 100 \$ en remplacement des circuits bénéficiant de cette mesure, et privilégions une approche souple et graduelle, en fonction de la refonte de la desserte autobus en cours d'élaboration par exo.

Répercussions financières de la refonte

- Nous demandons à l'ARTM une assurance quant à la capacité de la structure tarifaire proposée de générer assez de revenus tarifaires à long terme et ce, en tenant compte de la part relative des revenus tarifaires qui tend à diminuer au fil des années, ainsi que du contexte actuel de pandémie qui limite déjà l'apport en revenus;
- Nous demandons à l'ARTM d'analyser le projet de refonte tarifaire sous l'angle des volumes monétaires générés par secteur et par mode. Les municipalités étant tributaires du déficit résiduel du transport collectif, il est nécessaire que l'ARTM identifie les revenus supplémentaires et les manques à gagner par mode. Cette analyse devrait aussi inclure les plus récentes projections d'achalandage du Réseau express métropolitain à la lumière de la pandémie.

Le hors-territoire

- Nous demandons à l'ARTM des propositions afin de remédier au problème d'équité entre les contributeurs au financement du transport collectif situés en région métropolitaine, versus l'ensemble des contributeurs établis à l'extérieur du territoire métropolitain.

Tarifification sociale

- Nous demandons à l'ARTM de prôner l'autonomie des cinq secteurs quant à la décision d'appliquer et d'assumer financièrement une forme de tarification sociale basée sur le niveau de revenus de la personne, afin de ne pas affecter la contribution des autres secteurs;
- Nous recommandons à l'ARTM une évaluation du coût et des répercussions financières potentielles pour la région métropolitaine associée à cette mesure.

