



Photo G. Thériault, 2020

Mémoire sur le projet de refonte tarifaire du transport collectif (l'ARTM) de la région de Montréal pour 2021

Gilles Thériault

Présentation de l'auteur

Gilles Thériault est un essayiste. Il est aussi un ex-conseiller municipal. Avant cette expérience, il a œuvré pendant une trentaine d'années en développement de système d'information, assurance qualité, audit et en conformité réglementaire.

Parmi les essais qu'il a écrits, il y a : les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal a été publié en mai 2020. Il traite des questions relatives au financement et de la mobilité durable. Il est disponible gratuitement dans l'Apple book store (lien dans la webographie). Un deuxième essai porte le titre : Étude sur la viabilité des finances publiques d'une grande métropole canadienne suite à la pandémie de COVID-19. Il est aussi disponible dans l'Apple book store.

Nom, adresse complète : Gilles Thériault, 5382 Waverly H2T 2X9, Montréal, Québec
Adresse courriel Gilles.theriault51@gmail.com

Autorisation : j'accepte que ce mémoire soit déposé sur le site de l'ARTM.

Merci aux dirigeants de l'ARTM d'avoir permis de nous exprimer sur ce sujet.

L'organisme **Montréal Pour Tous** appuie le présent mémoire.

Nous sommes un regroupement non partisan et bénévole de citoyens actifs sur la scène municipale depuis 2011 et enregistré à Québec à titre associatif. Notre mission est d'encourager les contribuables à comprendre le fonctionnement de la Ville de Montréal, les méthodes d'évaluation, la taxation foncières ainsi que les mécanismes de participation et de recours à leur disposition. Nous encourageons de façon active par nos engagements, nos concitoyens à s'informer et comprendre leur administration puis à y participer.

Publié à Montréal, le 20 septembre 2020 sous le titre :

La tarification du transport collectif de la région de Montréal

ISBN : 978-2-9819049-4-2 (imprimé), 978-2-9819049-5-9 (ePub)
978-2-9819049-6-6 (PDF).

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 24 septembre 2020.

¹ Une version complète (50 pages) de ce mémoire a été déposée dans <https://books.apple.com/us/book/la-tarification-du-transport-collectif-dans-la-re-gion/id1532427046?ls=1>

Résumé

Nous allons vous présenter dans ce court texte, des exemples de tarification du transport collectif qui sont en utilisation ailleurs au Canada et aussi en Europe. Dans l'ensemble de ces exemples, une notion apparaît clairement, les systèmes d'autobus sont des moyens de base pour le transport des personnes sur les routes et autoroutes dans les villes et les banlieues. Pour les modes de transport lourds, une tarification par zone et un calcul de la distance « station à station » sont majoritairement employés dans les autres grandes villes.

Dans ces villes, le défi du financement est très présent. A Toronto, il représente le € défi financier de la Toronto Transit Commission (TTC). Relever ce défi financier implique une collaboration avec les différents niveaux de gouvernements et une volonté de faire des changements environnementaux, sociaux et fiscaux pour atténuer l'ampleur des changements climatiques. Dans les années à venir avec l'aide d'une tarification raisonnée, il faudra aussi être en mesure de créer une réserve financière pour assurer une partie de financement des projets à venir et aussi en cas de désastre majeur comme une pandémie, de pouvoir payer jusqu'à la côte sans couler.

Dans l'essai sur *les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal*,² nous avons élaboré une liste de quinze projets de transport en commun pour un total de 43 G\$, huit (8) sont en cours de réalisation présentement. Nous avons aussi proposé une boîte à outil avec douze outils de financement. Outils qui sont accompagnés d'une évaluation de la facilité d'implantation.

La STM de Montréal, à cause de son exploitation déficitaire, entraîne un déficit résiduel qui est absorbé par la ville de Montréal. Avec la pandémie de COVID-19, le risque d'un déficit accru accentuera la pression sur les finances de la ville de Montréal. Il nous faudra réfléchir différemment, les sources de revenus se tariront vu la baisse de l'achalandage constatée en 2020 et aussi de celle à envisager pour 2021. Un coup de barre est plus que nécessaire afin d'assurer la viabilité des finances publiques des villes de la région de Montréal. Avec le télétravail qui progressera, ce qu'il faudra compter dans la balance des budgets, la prudence est et sera de mise.

Dans ce mémoire, il y a quelques scénarios de tarification qui tiennent compte de la réalité sociale et financière des différents types de clientèles. Nous avons aussi proposé douze recommandations qui permettent d'avoir une seule grille avec 4 zones et avec plusieurs variantes de tarification. Ces scénarios sont mieux équilibrés, viables et plus justes socialement. Plus que jamais, la nécessité d'avoir un budget équilibré devient évidente si l'on ne veut pas créer de pressions additionnelles sur les villes et municipalités du Québec.

La mise sur pied d'une réserve financière doit être réalisée pour combler les baisses de revenus appréhendées. Les fonds (tableau no 7, page 75, du document no 3 de la Webographie) qui serviront à l'alimenter doivent provenir de nouvelles sources de revenus ou d'une légère augmentation des scénarios tarifaires proposés.

Des solutions existent, nous pouvons choisir. Voyons cela ensemble maintenant.

² <https://books.apple.com/ca/book/les-défis-du-financement-du-transport-en-commun-dans/id1516542867?l=fr>

Introduction

En 1959, Montréal a retiré son système de tramway pour utiliser uniquement les autobus. Par la suite, la ville de Montréal a implanté son système de métro en 1966 et a complété sa dernière ligne en 1988. Dans la région métropolitaine, le REM arrivera bientôt (fin 2021 ?), quel sera l'impact sur les nouvelles tarifications ?

Avant de pouvoir faire des recommandations sur les questions au sujet de la tarification, nous allons vous proposer quelques commentaires, ce qui permettra de justifier les réponses aux cinq questions posées par l'ARTM pour la consultation publique de septembre 2020. Nous formulerons des recommandations pour chacun des commentaires qui sont en lien avec les questions.

Dans le mémoire que nous avons déposé en mai 2020 à la CMM et au ministre des Transports du Québec, nous abordons dans la section enjeux, la tarification et nous avons pris comme exemple le modèle de tarification de l'autorité régionale Translink. C'est une autorité qui est située dans la région de Vancouver.

1. La tarification des transports collectifs dans les autres métropoles ou grandes villes

Vancouver et l'autorité régionale Translink, le métro et la refonte tarifaire publiée en juillet 2018

Translink est une organisation dans la région de Vancouver qui est semblable à l'ARTM. Tout comme l'ARTM, elle développe de façon régionale le transport collectif. La notion de transport collectif comprend une vision plus large que le transport en commun, en offrant une plus grande intégration des modes actifs de déplacements.

Nous avons trouvé cette expérience intéressante. Elle est en cours de réalisation à l'ouest du Canada.

Ce projet comprend les constituants suivants :

1. Un plan d'investissement sur dix ans ;
2. Une stratégie régionale de transport ;
3. Des projets de développement en transport ;
4. La revue de la tarification des frais de transport ;
5. Les essais des solutions pour demain ;
6. Un centre de mesure de la performance du réseau et de la satisfaction de la clientèle.

Nous retenons qu'il y a eu quatre phases de révision de la tarification entre 2016 et 2018. La population a été invitée à participer aux consultations publiques.

Pour conclure le processus de révision qui a duré 2 ans, Translink a produit un rapport final sur les quatre phases du projet de revue de la tarification en juin 2018.

³ Les défis du financement du transport en commun dans la

⁴ https://www.translink.ca/-/media/Documents/plans_and_projects/transit_fare_review/phase_4/TFR-Final-Recommendations-Report.pdf?la=en&hash=8879086EF3027AB1C2979AA9BFB0D51BD9ABB225

Pendant ces quatre phases : 1- les enjeux, 2-options de solutions, 3-les meilleures options et 4-les recommandations finales, des consultations publiques ont été tenues, ce qui a permis à 66 000 personnes de s'exprimer.

Trois recommandations finales ont été formulées :

- Éliminer les zones tarifaires et passer au paiement en fonction de la distance parcourue pour tous les systèmes de transport excepté les **autobus qui possède une tarification unique (flat rate) ;**
- Tenir compte de l'achalandage lors de l'utilisation et donner des rabais sur l'utilisation des transports en dehors des heures de pointe ;
- Travailler avec le gouvernement provincial afin d'offrir des rabais pour certaines catégories de personnes (bas revenus, enfants, jeunes)

Après examen de la tarification en vigueur en date du 26 août 2020, la ville a décidé de conserver 3 zones tarifaires. L'utilisation de l'autobus est considérée comme étant une seule zone alors que les autres modes plus rapides possèdent 3 zones.

La tarification des transports collectifs à Torontó (TTC)

Une autre métropole canadienne possède un système de transport collectif. Comment fonctionne son modèle de tarification ?

La TTC offre la possibilité d'acheter un abonnement pour une période de 12 mois (143\$ mois) ou de 12 mois pour l'express du centre-ville (189\$ mois) avec le système PRESTO. Il y a aussi une tarification mensuelle et à l'unité (1-2 passages ou à la journée). La tarification mensuelle est offerte aux étudiants de niveau postsecondaire et une autre pour les jeunes et les aînés.

Le « GTA zone fare » est un système de tarification pour les régions qui oblige une lecture du titre de transport à l'entrée et à la sortie du mode de transport choisi. Des suppléments sont exigés en fonction de la zone utilisée.

Un titre de transport intéressant est le titre d'accès « congrès » (3 groupes : G1 - 1 à 499, G2 - 500 à 1000 et G3 >1000 personnes) pour une durée de 1, 2 ou 3 jours. Le système de transport par rail n'est pas intégré régionalement avec le TTC. Il y a GO TRANSIT, le commuter rail, le train Union Pearson Express et l'Airport Rail Link.

La tarification des transports collectifs à Londres.

Pour avoir utilisé les transports à Londres, le système de tarification est assez simple, il est divisé en zones (6/9) et **le paiement d'un passage en autobus est un tarif fixe (flat rate, peu importe la distance parcourue).** Par contre, le métro utilise la notion de paiement de station à station (distance parcourue) en ayant une lecture de la carte de paiement à l'entrée d'une station et une deuxième lecture à la sortie d'une autre station du métro (Tube).

⁵ TTC : Toronto Transit Commission : https://ttc.ca/Fares_and_passes/index.jsp

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_in_Toronto

⁷ <https://www.visitlondon.com/traveller-information/getting-around-london/london-bus>

« London buses are cards only, so no need for cash. Choose a Visitor Oyster card, an Oyster card, a Travelcard or a contactless payment card to pay your fare. A single London bus journey costs £1.50 no matter how far you go (unlike the Tube zone fare system). »

Il s'agit donc d'un modèle de perception qui comporte un système de base, le transport par autobus (tarif fixe) et le système plus rapide du Métro et aussi d'autres modes rapides qui fonctionnent avec une tarification basée sur la distance ou les zones.

Recommandation no 1: Avoir une offre tarifaire qui tienne compte d'une plus grande diversité des utilisateurs c'est-à-dire, enfants, jeunes, étudiants, adultes, apprentis, aînés, handicapés, groupes, familles et événements.

2. La capacité de paiement des clientèles doit permettre une tarification raisonnée

La différence entre le mode de transport rapide et le transport de base en autobus.

Lors de la lecture du rapport final, il est facile de constater que les dirigeants de Translink ont tenu compte de la richesse collective de la population de la région de Vancouver. En effet, Vancouver possède tout comme Montréal des personnes à faible revenu, une classe moyenne et une mieux nantie.

Le centre-ville de Vancouver coté « east-side » est particulièrement touché par l'itinérance et la pauvreté. La clientèle utilise majoritairement le transport de masse pour ses déplacements. La classe moyenne qui réside en banlieue prend davantage le métro, le SkyTrain et le SeaBus étant des moyens de déplacement plus rapide et donc tarifé en conséquence. L'autorité a décidé de garder un tarif fixe pour le transport de base soit l'autobus. Londres a aussi un tarif de base pour les autobus.

Montréal pour sa part à un taux de propriétaire plus bas que l'ensemble des autres grandes villes du Canada. La spéculation immobilière et l'appauvrissement de la classe moyenne à Montréal poussent les jeunes familles vers la banlieue, ou bien ces familles sont obligées de demeurer locataire plus longtemps.

Recommandation no 2 implanter la notion de tarif de base pour les autobus et le métro de Montréal afin d'aider les gens à faible revenu à utiliser les transports de base (B1 à 90\$) entre deux zones tarifaires et un deuxième tarif de base (B2 à 120\$), plus élevé pour utiliser les transports de base sur une distance qui va au-delà de deux zones tarifaires. Un dernier tarif (B3 à 150\$) inclura les 4 zones.

Le choix du mode de tarification : la zone ou la distance

⁸ Voir l'annexe 1 et 2 pour le détail.

Dans son article publié dans Le Devoir du 4 septembre 2020, la journaliste Jeanne Corriveau nous entretient sur la mise en place d'une grille tarifaire simplifiée dans la grande région de Montréal.

« Sur l'île de Montréal, par exemple (zone 1), le titre « Tous modes » à 90 \$ donnera accès indistinctement aux autobus, au métro, aux trains de banlieue et au REM, ainsi qu'au transport adapté.

À l'intérieur des zones 2, 3 et 4, le coût de ce titre sera de 100 \$. Un usager qui voudrait voyager dans les zones 1 et 2 devra toutefois payer 144 \$ mensuellement.

L'ARTM a aussi créé un autre titre baptisé « Bus partout » à 110 \$ destiné aux usagers voyageant uniquement en autobus dans deux zones. »

Iniquité

« La nouvelle grille est injuste pour les usagers de l'agglomération de Longueuil, estime l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS). Avec la nouvelle grille et l'arrivée du REM, les autobus Réseau de transport de Longueuil (RTL) ne pourront plus emprunter le pont Samuel-De Champlain et les usagers qui payaient 100 \$ pour leur titre de transport mensuel afin de se rendre à Montréal devront désormais déboursier 144 \$.

En revanche, les usagers de l'ouest de l'île de Montréal, qui devaient verser 141 \$ pour la carte mensuelle TRAM 3, verront leur tarif réduit à 90 \$ par mois avec l'entrée en service du REM. Ainsi, un résident de Kirkland paiera seulement 90 \$ contre 144 \$ pour un citoyen de Brossard, même si la distance à parcourir pour se rendre à Montréal est beaucoup plus grande, déplore l'ATCRS. »

Le tableau sur la tarification qui a été publié par l'Actualité en septembre 2018⁹ offre une comparaison du coût des transports en commun de 11 villes canadiennes. Le tarif du titre mensuel de la STM (Montréal) est le plus bas à 85\$.

Il faut bien établir d'un coup, la tarification. Il est possible d'imaginer que l'augmentation des tarifs dans le futur, soit modulée en fonction du nombre des modes de transport utilisé. Offrir un choix de 2 à 5 modes de transport permettra de créer la possibilité d'avoir un peu plus de revenus.

La probabilité qu'une personne handicapée utilise les cinq modes de transport doit être assez faible ce qui rendra l'utilisation du « tous modes » peu probable. Il vaut mieux créer un mode adapté pour les personnes handicapées qui pourra être intégré au niveau du fonctionnement au mode de base.

Hypothèse de l'augmentation des tarifs modulé en fonction du nombre des modes de transport et de l'hypothèse d'un IPC à 2%.				
Mode adapté	Mode de base (2= bus/métro)	Trois modes au choix (2+1)	Quatre modes (2+1+1)	Tous les modes (5)
+1 %	+1,5%	+2 %	+2,5%	Non applicable

⁹ <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/585300/une-grille-tarifaire-simplifiee-dans-la-grande-region-de-montreal>

¹⁰ Revue Actualité, septembre 2018, <https://lactualite.com/politique/elections-2018/reduire-les-tarifs-du-transport-en-commun-une-bonne-idee/>

Les scénarios fournis à la prochaine section et la remarque précédente nous permet de formuler la prochaine recommandation.

Recommandation no 3 : Réduire les iniquités de tarification en combinant la facturation « station à station » a la notion de zone tarifaire. Créer la tarification de base « bus /métro » B1 à 90\$ et la tarification « 3 modes au choix » à 110 ou 120\$.

La localisation de l'endroit physique pour le mode de perception du droit de passage.

Dans son article publié dans La Presse+ du 4 septembre, la journaliste Véronique Lauzòn nous entretient sur les besoins d'un grand ménage dans les tarifs dans le transport en commun. Madame Lauzon nous parle de la réduction du nombre de zones de 8 à 4 zones dans la proposition de l'ARTM et aussi de la technologie.

« Toujours dans le but de faciliter l'expérience et d'augmenter le nombre d'usagers, l'ARTM développe de nouvelles technologies pour qu'il soit possible de payer avec une carte de crédit dans les autobus et aux tourniquets de métro. »

Souhaitons que les nouvelles technologies soient aussi disponibles dans le portefeuille électronique du téléphone portable au moment de l'implantation de ces nouvelles grilles tarifaires.

Nous avons vu pendant la pandémie de COVID-19 qu'il n'y avait plus de perception du paiement dans tous les autobus de la STM. Pourtant dès la fin de 2019, nous avons pu apercevoir qu'à l'avant et à l'arrière des autobus près des sorties il y avait des bornes de perception « sans contact » qui devaient être mis en service en 2020. Devant les déficits astronomiques à venir, souhaitons qu'elles soient mise en service rapidement avant la venue d'une deuxième vague de COVID-19.

Recommandation no 4 : Mettre en service rapidement les bornes de paiement sans contact dans l'ensemble des autobus, métros et trains du réseau et permettre l'utilisation de la carte Opus et le paiement avec le téléphone sur ces bornes.

La tarification sociale

Un reportage du journaliste Romain Schué de Radio-Canada a été publié le 4 avril 2019. Le journaliste mentionne que :

« L'idée d'offrir une tarification sociale, qui permet une réduction de tarif à différentes strates de la population, est très majoritairement soutenue par les Québécois, selon un sondage mené par l'ARTM, qu'a pu consulter Radio-Canada. L'organisme veut revoir la tarification pour l'ensemble des transports collectifs, une révision qui pourrait débuter dès l'année prochaine. »

¹¹ https://plus.lapresse.ca/screens/e9cd5405-a96c-431c-98f9-be22b30e496a_7C_0.html?utm_content=email&utm_source=lpp&utm_medium=referral&utm_campaign=internal+share

¹² <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1162221/tarification-sociale-transport-collectif-sondage-artm>

« On veut la simplifier et l'adapter aux besoins », détaille Daniel Bergeron, précisant que « selon l'ampleur de la refonte », les délais d'implantation pourraient néanmoins « prendre quelques années ».

L'ARTM a effectué un sondage que le journaliste a consulté. Il en ressort : **Les principes de tarification sociale évalués**: Prix réduit pour les déplacements en famille : 62 % des répondants très favorables. Prix réduit pour les personnes à faible revenu : 63 % des répondants très favorables. Prix réduit pour les personnes avec des conditions particulières (en recherche d'emploi, invalidité, etc.) : 58 % des répondants très favorables. Prix réduit pour les étudiants : 74 % des répondants très favorables et que le prix réduit pour les aînés : 73 % des répondants très favorables. (Voir la webographie no 6 pour le détail).

« Une variation des tarifs en fonction des revenus existe déjà dans plusieurs villes canadiennes, comme Toronto, Calgary et Gatineau. Calgary propose par exemple des réductions allant de 50 % à 95 % du tarif mensuel régulier. »

Recommandation no 5 : Définir le principe de la tarification sociale basée sur le revenu ou de conditions particulières afin de permettre la mise en place d'une tarification pour répondre aux besoins des familles à faible revenu, aînés et les étudiants.

« Sans spécifiquement nommer le gouvernement provincial, le conseiller Éric Alan Caldwell lance un appel à un financement accru du transport collectif. « Il faut savoir miser sur notre réseau de transport collectif », souligne l' élu en évoquant un « outil de développement social ». « Les coûts sociaux économiques de l'isolement, du manque d'accès à l'emploi sont dévastateurs », ajoute-t-il.

Une volonté partagée par Trajectoire Québec, un organisme de promotion des droits des citoyens en matière de transport collectif. « Il faut une nouvelle source de revenu provincial pour financer ce genre de démarche qui est plutôt sociale, clame le président de cet organisme, François Pépin. Il ne faut pas que ce soient les municipalités ou les autres usagers qui paient le coût d'une tarification sociale. »

Recommandation no 6 : Créer et mettre en place ou obtenir une nouvelle source de revenu pour financer la tarification sociale dans le transport collectif.

3-Scénarios alternatifs avec la grille tarifaire

L'ARTM a proposé dans son document de projet de regrouper ses nombreuses grilles tarifaires en fonction des modes d'utilisation des transports collectifs en fonction de son nouveau découpage en quatre zones géographiques. Deux modes ont été définis. Voici la grille tarifaire proposée par l'ARTM avec deux modes de tarification en fonction des types de transport choisis.

1-Le mode : **Tous modes** (qui comprend 5 types de transports : métro, REM, train, autobus et le transport adapté) pour les 4 zones.

Zones	1	2	3	4
1	90 \$	144 \$	176 \$	245 \$
2	144 \$	100 \$	144 \$	176 \$
3	176 \$	144 \$	100 \$	144 \$
4	245 \$	176 \$	145 \$	100 \$

Le mode : **Bus partout** (pour les zones 1, 2, 3) et à définir pour la zone 4

Zones	1	2	3	4
1	110 \$?
2				?
3				?
4	?	?	?	?

Nous croyons que ces deux modes pourraient être plus versatiles et qu'il devraient tenir compte d'une tarification de base. À cet effet nous proposons une nouvelle approche de tarification à la grille composée de 4 zones tarifaires.

Voici les deux nouveaux scénarios que nous vous proposons: **1-de base et 2-au choix.**

Détail du mode : « de base » autobus et métro (*)

Zones	Tarif (B)	1	2	3	4
1	B1 = 90 \$	90 \$		120 \$	150 \$
2	B2 = 120 \$			90 \$	120 \$
3	B2 = 120 \$	120 \$	90 \$	90 \$	
4	B3 = 150 \$	150 \$	120 \$		

(*) Dans le scénario « **tous modes** » présenté par l'ARTM contient implicitement la proposition du 90\$ pour la zone 1 et aussi le 100 \$ pour l'utilisateur de la zone 2 uniquement. La différence est que ce nouveau scénario (de base) est applicable aux autobus et au métro qui est très largement amorti et aussi très achalandé surtout en période de pointe le matin ou il faut attendre le passage de plusieurs rames de métro.

Le mode au choix : Scénario alternatif no 1 : choix entre 3 modes = base + 1 entre : train, bus, handicapés ()**

Zones	1	2	3	4
1	110 \$	145 \$	175 \$	210 \$
2	145 \$	110 \$	145 \$	175 \$
3	175 \$	145 \$	110 \$	145 \$
4	210 \$	175 \$	145 \$	110 \$

(**) Dans le scénario « tous modes » présenté par l'ARTM à la page 10 contient des données similaires. Considérant la plus-value (temps et confort) des modes de transport dits lourds, ajouter 20\$ aux usagers de la zone 1 est plus que raisonnable c'est là qu'il y a le plus grand nombre d'usagers.

Scénario alternatif no 2 : choix 4 modes avec REM (trois modes + Rem + réserve+) (*)**

Zones	1	2	3	4
1	120 \$	165 \$	185 \$	230 \$
2	165 \$	120 \$	165 \$	185 \$
3	185 \$	165 \$	120 \$	165 \$
4	230 \$	185 \$	165 \$	120 \$

(***) Ce scénario comprend deux besoins financiers : 1-atteindre à un équilibre budgétaire de d'exploitation du transport collectif, 2- dégager une marge de manœuvre afin de pouvoir financer les projets évalués à 43 G\$ à venir tel que recensé dans le tableau 25 du document de la webographie no 3. La réserve peut être de l'ordre de 10% de ce montant.

Scénario alternatif no 3 : Fusion des scénario 1 et 2 (**)**

Zones	1	2	3	4
1	115 \$	155 \$	180 \$	220 \$
2	155 \$	115 \$	155 \$	180 \$
3	180 \$	155 \$	115 \$	155 \$
4	220 \$	180 \$	155 \$	115 \$

(****) Ce scénario ne comprend pas marge de manœuvre mais plutôt une moyenne des scénario 1 et 2 qui doit tendre à s'approcher de l'équilibre budgétaire.

Recommandation no 7 : Adopter la grille tarifaire avec 4 zones et offrir un tarif en fonction d'un mode de base et du mode au choix entre 3 ou 4 modes de transports ainsi que la création d'une réserve financière pour les infrastructures.

4-Les orientations stratégiques du transport collectif.

Orientations et attentes de la CMM à l'égard du plan stratégique de l'ARTM¹³

« Dans l'objectif de rendre le transport collectif simple et attrayant sur l'ensemble du territoire de la CMM, l'expérience des usagers pourrait être grandement améliorée, notamment grâce à l'utilisation des technologies de l'information. Des **informations en temps réel** sur la localisation des autobus et **leur achalandage**, la diffusion d'information sur les autres options de transport dans les environs, la possibilité de configurer différentes notifications relatives au transport sur son téléphone intelligent sont quelques exemples de services qui simplifient l'usage du transport collectif et rendent celui-ci plus convivial et attrayant. De plus, **en acquérant des données sur les utilisateurs par le biais de leurs appareils intelligents**, il est possible de mieux adapter l'offre afin qu'elle corresponde aux habitudes de déplacements des citoyens. Dans la même lignée, **l'acquisition de données sur les horaires de fréquentation de certains lieux** pourrait éventuellement permettre d'ajouter de l'offre en périphérie du réseau actuel.

À l'échelle de la région, l'amélioration de l'expérience client passe aussi par le développement d'un cadre tarifaire simple, efficace et adapté aux besoins et aux réalités de la clientèle. La mise en place d'un guichet unique doit permettre un accès simplifié pour l'achat de titres de transport et pour obtenir de l'information sur les différents services. L'amélioration de l'expérience client passe **également par des solutions billettiques innovantes.** »

« L'ARTM devra donner aux OPTC, qui sont en contact direct et constant avec les clients, les moyens d'améliorer l'expérience et le parcours du client. Elle devra aussi soutenir les initiatives des OPTC visant à faire la promotion du transport en commun et des différentes alternatives de mobilité durable afin, non seulement de faire connaître les offres de services, mais aussi d'amener les citoyens à y adhérer et à les utiliser. »

Recommandation no 8 : Avoir une meilleure gestion des données en fournissant une application pouvant mieux informer les utilisateurs sur l'achalandage, les pannes, avis de détournement, zone de construction, à l'image de la TTC une application de téléphonie mobile et Web.

Choisir un mode de transport capacitair¹⁴ un choix qui doit influencer la tarification

Il existe des choix de transport en commun dits légers (autobus) ou lourds comme le métro, le rail, le tramway et les systèmes légers sur rail comme le REM. Il faut retenir de cette étude une chose ; que le coût d'exploitation varie en fonction de 4 critères : 1-le coût de construction d'une ligne, 2-la durée de vie des matériels, 3-le coût d'un véhicule et 4 le coût d'exploitation d'une ligne. Cette étude présente les coûts moyens pour les villes françaises.

¹³ Document publié en 2018, voir [pages 21 et 22,](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/20180621_OrientationsAttentesARTM.pdf) https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/20180621_OrientationsAttentesARTM.pdf

¹⁴ <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1066265.pdf>

¹⁵ https://www.ttc.ca/Service_Advisories/index.jsp

¹⁶ <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1136598.pdf>

Il faut retenir que l'autobus coûte moins cher que les modes plus lourds d'où le choix justifiant la recommandation no 2.

Selon le mémoire de thèse d'Alexis Frappier¹⁷, en plus du facteur temps de déplacement, divers facteurs peuvent influencer le choix d'un mode de transport, le temps d'attente, les intervalles de services, le temps de marche en correspondance ou bien, pour se rendre au poste à l'arrêt/départ du moyen de transport choisi, le confort à bord, sont aussi des facteurs à considérer.

La qualité des alternatives de déplacements dans le transport collectif

Il est difficile de concevoir que tous les modes de transports dans la zone no 1 posséderont une tarification unique, peu importe le niveau de confort du mode de transport choisi.

Le journaliste Alec Castonguay¹⁸ de la revue l'Actualité dans un article publié en septembre 2018 nous entretient sur « une autre recherche, cette fois du Collège impérial de Londres, les Montréalais doivent utiliser en moyenne 3,3 % de leurs revenus pour se déplacer en autobus et 5,5 % pour se déplacer en métro — l'écart s'explique par le plus grand nombre d'usagers du métro qui paient le plein tarif. Ailleurs sur la planète, c'est en moyenne 4 % des revenus pour l'autobus et 7,5 % pour le métro. »

Comment justifier que l'utilisation d'un autobus en pleine heure de pointe, debout, soit équivalente au transport par train dans une voie réservée ou dans un REM qui utilise aussi des voies réservées soit tarifée au même prix? Ces investissements sont notablement plus élevés dans le métro, le rail ou le REM qui exigent des constructions et du matériel plus lourd. Le niveau de service est différent, la tarification devrait suivre.

Recommandation no 9 : Avoir une tarification qui prend en compte le mode de transport utilisé et de l'affluence des passagers durant les heures de pointe afin de réduire la pression sur la demande en transport en commun et en besoins en investissements dans ces systèmes de transport.

La gouvernance stratégique selon l'OCDE

« La viabilité budgétaire correspond à la capacité d'un État à maintenir les finances publiques dans une position crédible et fonctionnelle sur le long terme. Afin de garantir durablement cette viabilité, les pouvoirs publics doivent procéder en permanence à une anticipation stratégique des recettes et des engagements, des facteurs environnementaux et des tendances socio-économiques, pour adapter leur planification financière en conséquence. Des niveaux d'endettement enlevés et croissants nuisent à la position budgétaire des États et peuvent enclencher un cercle vicieux où l'augmentation de la dette pèse sur le potentiel de croissance économique, car les fonds disponibles sont détournés de l'investissement productif. Depuis la crise financière et économique, de nombreux pays de l'OCDE restent

¹⁷ Webographie no 5.

¹⁸ <https://lactualite.com/politique/elections-2018/reduire-les-tarifs-du-transport-en-commun-une-bonne-idee/>

¹⁹ Étude sur la viabilité des finances publiques d'une grande métropole canadienne. Voir : la webographie no 7.

confrontés à un ratio dette publique/PIB en hausse. Les coûts qu'ils supportent pour surmonter le ralentissement économique actuel, ainsi que l'augmentation prévue des dépenses liées au vieillissement de la population, constituent de sérieux obstacles pour la viabilité des finances publiques. »

Dans ce texte cité, il faut remplacer « État » par ARTM. Les sommes en jeu sont importantes. Il s'agit plus qu'une simple réforme de la tarification des transports collectifs, mais également de prévoir les développements futurs et penser à la compétitivité de Montréal en matière de taxation municipale. Taxation qui est le double de Toronto (32 %) au niveau du montant des revenus provenant des impôts fonciers. Un déficit résiduel d'une société de transport se répercute sur les finances de la ville ou de la municipalité concernée.

Pourquoi parler de la gouvernance, la mise en place d'une seule grille tarifaire est une excellente chose, par contre une fois la tarification proposée et acceptée par l'ARTM rendue officielle à la population, les ajustements à la tarification se situeront près de l'indice des prix à la consommation, environ 2%. Les besoins en matière de financement pour les dix prochaines années sont au-delà de ce taux.

Recommandation no 10 : Adopter des principes de gouvernance qui permettront à l'ARTM et aux sociétés de transport collectifs, d'être en équilibre budgétaire au niveau de l'opération des réseaux de transport.
--

5-Réponses aux questions de l'ARTM

Q.1 Que pensez-vous du découpage par zone proposé ?

Le découpage par zone est raisonnable parce qu'il permet une répartition des charges d'exploitation assez équitable, mais il n'est pas parfait comme nous l'avons mentionné dans ce texte. Il doit pouvoir permettre de tenir compte des heures d'affluence et aussi du coût réel des frais d'exploitation de chacun des modes de transport. Un mode lourd de transport coûtera plus cher à exploiter qu'un système d'autobus. Le REM avec ses revenus garantis à son exploitant ne fera pas exception.

Q.2 Que pensez-vous du concept d'interzone ?

Le système d'interzone est un concept courant dans plusieurs systèmes de transport collectif dans les grandes villes du monde. Plusieurs ont adopté une tarification de base du service d'autobus pour encourager l'utilisation du transport et aussi de tenir compte des personnes avec des faibles revenus. Dans ce concept, étant utilisateur du transport collectif, le consommateur est en mesure de comprendre qu'un déplacement de 10, 20 ou 40 kilomètres en auto ne coûtera pas exactement la même chose. L'interzone avec deux zones s'explique bien, au-delà de deux zones, c'est raisonnable de payer un peu plus en créant **trois tarifs de base pour les autobus**.

Q.3 Que pensez-vous d'un tarif donnant accès à tous les modes de transport disponibles, à l'intérieur des zones pour lesquelles le titre est valide ?

Je pense que ce n'est pas une bonne idée que d'avoir une tarification unique donnant accès à tous les modes de transport. Voyager en autobus dans l'heure de pointe sur des routes saturées est moins avantageux qu'un mode de transport rapide utilisant une voie réservée, d'où l'idée du tarif de base. De plus, le réseau actuel de la manière dont il a été conçu avec ses stationnements incitatifs gratuits n'encourage pas un usage multimode, des transports collectifs. Cette situation est normale. Il faut mettre en place des stationnements payants sauf pour le covoiturage, les vélos et des places pour handicapés. Ça peut changer la donne.

Le train se rend directement au centre-ville (21 % des déplacements). Certains utilisateurs par exemple, les étudiants (28 %) pourront alors prendre le métro pour compléter le trajet au besoin. Pour vous donner raison, il faudrait que l'enquête origine/destination (O./D.) soit beaucoup plus précise à ce sujet pour justifier la mise en place du tarif « tous mode ». Il devrait y avoir une tarification avec deux modes pour commencer en juillet 2021 avec un **choix de trois modes de transport** (recommandation no 3) et par la suite, grâce au raffinement de l'enquête O./D. de 2023, au besoin, avoir un « **choix de 4 modes** » incluant le REM.

Recommandation no 11 : Améliorer la collecte des données de l'enquête origine destination afin de confirmer le besoin de développer une tarification qui comprenne tous les modes (train, autobus, métro, REM et transport adapté)

Q.4 Que pensez-vous d'un tarif donnant accès aux services de bus de la région, toutes zones confondues ?

Je suis contre cette approche qui ne tient pas compte de la distance parcourue et aussi qui n'inclus pas la zone 4. Actuellement, une personne habitant la zone 4 doit payer deux tarifs soit le paiement du passage de son transporteur vers le métro Angrignon ou le centre-ville place Bonaventure. Dans cet exemple un citoyen paiera de 174\$ à 210\$ pour 20 passages donc pour 20 jours de travail, ce sera le double du montant à payer. Il faut ajouter le coût de l'abonnement mensuel pour la STM un autre 88,5\$.

Rappelons que c'est en 2015 que les villes d'Huntingdon (2444 h.) et de Godmanchester (1417 h.) se sont retirées de la CIT du Haut-Saint-Laurent (HSL) principalement à cause des coûts exorbitants et ont décidé d'avoir leur propre système de transport collectif. En plus du tarif cité précédemment qui sont payés par les usagers, ces villes devaient payer à la CIT, la somme de 11 000 \$ par mois pour un nombre très limité de passager venant de ces villes

Le mode de facturation de la contribution financière des municipalités à la CIT-SHL fonctionne au prorata de la population. Pour une ville comme la ville de Mercier (13,115 H.) ça fonctionne bien parce qu'un grand nombre d'usager l'utilise. Pour une ville comme

²⁰ <https://exo.quebec/Media/Default/pdf/section5/Tarifs/2019-2020/exo-haut-saint-laurent-tarifs-2019-2020.pdf>

²¹ Il faut faire la recherche sur le site Internet de la ville pour avoir

Ormstown (3595 h.), un nombre extrêmement bas d'utilisateurs qui utilisent ce service, ce n'est guère mieux pour les villes avoisinantes.

Du point de vue justice fiscale, ce mode de tarification du transport collectif pour les municipalités n'est pas juste financièrement. La formule de calcul devrait comprendre un plus du prorata de la population, le nombre d'utilisateurs et la distance parcourue. La logique étant que plus un utilisateur demeure loin, moins il y en aura dans l'autobus, Donc, il en résulte un prix de passage vraiment élevé et une formule qui désavantage les municipalités éloignées.

Une personne qui prend un autobus dans la zone 4, la majorité, des étudiants qui vont soit au CEGEP soit à l'université et aussi des travailleurs. Dans ces petites municipalités, les budgets des villes sont extrêmement limités tout comme la MRC avec 21,813 habitants. La tarification de la zone 4 doit prendre en compte cette situation particulière afin d'éviter le départ d'autres villes de la CIT HSL. Les scénarios proposés dans ce mémoire visent entre autres à répondre à cette problématique particulière de tarification élevée de la zone 4.

Q.5 Considérez-vous que le projet de refonte tarifaire atteint les objectifs de simplification et d'harmonisation de la tarification dans la région ?

Le présent projet de refonte tarifaire qui nous a été présenté est sans doute une version un peu simplifiée pour permettre aux citoyens de s'exprimer sur ce sujet. Le fait de passer de 17 grilles tarifaires à une seule implique-t-il que les aînés, jeunes et étudiants utiliseront la tarification unique qui nous est proposée ?

Il doit y avoir une consultation plus approfondie pour toutes les catégories de clientèles afin que l'on comprenne l'ensemble des tenants et aboutissants de cette réforme. Le principe de tarification sociale été abordé de façon superficielle dans ce projet de refonte même si cette approche a été promise par la mairesse actuelle de la ville de Montréal ainsi que par le maire précédent.

La politique de financement de l'ARTM qui propose un financement de 40% des gouvernements, 30% des municipalités et de 30 des revenus tarifaires est bien. Cependant, elle ne décrit pas dans la part des revenus tarifés, les revenus autonomes et des autres revenus pouvant servir à payer l'ensemble des frais d'exploitation des sociétés de transport.

Une réforme sans tenir compte des autres frais de tarification comme celle du stationnement incitatif qui encouragerait l'auto partage est essentielle. Enfin, l'inclusion d'autres sources de revenus comme une redevance avec une tarification ayant moins d'impacts négatifs comme l'a fait Translink est souhaitable pour l'ensemble des entrepreneurs et payeurs de taxes foncières.

Nous avons documenté très largement la mesure « **création d'un programme de financement pour le financement des opérations ou des infrastructures de transport collectif** » dans l'essai intitulé : *Les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal*. Je vous invite à en prendre connaissance.

Recommandation no 12 : Avoir une tarification qui prend en compte de l'ajout de mesure écofiscales en vue d'ajouter des revenus et de réduire la dépendance à l'impôt foncier des municipalités (par exemple : ajouter une redevance pour le prolongement des lignes de métro bleues et orange et des droits d'immatriculation à 50 \$) afin de réduire à zéro le déficit d'exploitation des sociétés de transport en commun de la région montréalaise.

Conclusion

Nous avons vu ensemble que le projet de refonte de 17 grilles à une grille tarifaire est un bon projet. Il améliorera de façon notable l'utilisation des titres de transport collectif à l'ensemble des usagers. Les villes, les payeurs de taxes et les utilisateurs des autobus de la zone 4 ont été oubliés dans cette refonte tarifaire, c'est bien dommage.

Cependant, il s'agit d'une première consultation publique de cette ampleur, donc d'autres consultations sur l'ensemble des éléments constituant la refonte tarifaire devront être effectuées pour compléter cet exercice, tout comme la ville de Vancouver qui a pris deux ans pour préparer sa tarification.

Toutefois, il s'agit plus que d'une simple refonte, il s'agit de 30 % des revenus annuels de l'ARTM, de la viabilité des projets à venir dans le transport collectif et aussi de réduire la pression sur les impôts fonciers des municipalités en éliminant les déficits résiduels. La mise en place de cette refonte doit être guidée par des principes de gouvernance forts afin d'assurer un brillant avenir à ce projet.

C'est à votre tour de décider et de vouloir les mettre en place.

Sommaire des recommandations

No	Description
1	Avoir une offre tarifaire qui tienne compte d'une plus grande diversité des utilisateurs : c'est-à-dire, enfants, jeunes, étudiants, adultes, apprentis, aînés, handicapés, groupes, et événements
2	Implanter la notion de tarif de base pour les autobus et le métro de Montréal afin d'aider les gens à faible revenu à utiliser les transports de base (B1 à 90\$) entre deux zones tarifaires et un deuxième tarif de base (B2 à 120\$), plus élevé pour utiliser les transports de base sur une distance qui va au-delà de deux zones tarifaires. Un dernier tarif (B3 à 150\$) inclura les 4 zones.
3	Réduire les iniquités de tarification en combinant la facturation « station à station » à la notion de zone tarifaire. Créer la tarification de base « bus /métro » B1 à 90\$ et la tarification « 3 modes au choix » à 110 ou 120\$.
4	Mettre en service rapidement les bornes de paiement sans contact dans l'ensemble des autobus, métros et trains du réseau et permettre l'utilisation de la carte Opus et le paiement avec le téléphone sur ces bornes.
5	Définir le principe de la tarification sociale basée sur le revenu ou de conditions particulières afin de permettre la mise en place d'une tarification pour répondre aux besoins des familles à faible revenu, aînés et les étudiants.
6	Créer et mettre en place ou obtenir une nouvelle source de revenu pour financer la tarification sociale dans le transport collectif.
7	Adopter la grille tarifaire avec 4 zones et offrir un tarif en fonction d'un mode de base et du mode au choix entre 3 ou 4 modes de transports ainsi que la création d'une réserve financière pour les infrastructures.
8	Avoir en temps réels les informations sur la localisation des autobus dans une application de téléphonie mobile.
9	Avoir une tarification qui prend en compte le mode de transport utilisé et de l'affluence des passagers durant les heures de pointe afin de réduire la pression sur la demande en transport en commun et en besoins en investissements dans ces systèmes de transport.
10	Adopter des principes de gouvernance qui permettront à l'ARTM et aux sociétés de transport collectifs, d'être en équilibre budgétaire au niveau de l'opération des réseaux de transport.
11	Améliorer la collecte des données de l'enquête origine destination afin de confirmer le besoin de développer une tarification qui comprenne tous les modes (train, autobus, métro, REM et transport adapté)
12	Avoir une tarification qui prend en compte de l'ajout de mesure écofiscales en vue d'ajouter des revenus et de réduire la dépendance à l'impôt foncier des municipalités (par exemple : ajouter une redevance pour le prolongement des lignes de métro bleues et orange et des droits d'immatriculation à 50 \$) afin de réduire à zéro le déficit d'exploitation des sociétés de transport en commun de la région montréalaise.

Merci à vous, membres de l'ARTM d'avoir pris le temps de lire ce mémoire.

Gilles Thériault, citoyen de Montréal.

Annexe 1 : Vancouver, revue de la tarification, rapport final

« Vancouver, Translink authority, Transit fare review : Final recommandation, july 2018
Detailed List of Recommendations²²

Annexe 2 : Transport for London, Tube and Rail fare^{23,24}

Voici un coup d'œil rapide sur la tarification utilisée pour :

- 05-10 ans : titre de transport avec photo : tarification gratuite
- 11-15 ans : titre de transport²⁵ tarification répartie comme suit :
 - § paiement par zone et paiement interzones,
 - § paiement au passage simple (avec et sans heure de pointe),
 - § paiement par carte abonnement (jour avec sans heure de pointe),
 - § carte abonnement à la semaine, mois année
- 16 ans+ : même méthode de répartition des tarifs que la précédente avec coûts différenciés,
- 18 ans+ étudiants (même méthode de répartition des tarifs avec coûts différents et moins de zones couvertes),
- Apprentis : Tarification pour une catégorie de travailleurs même méthodes de répartition des tarifs, coûts différenciés
- Adultes : Tarification pour ce groupe de personnes, même méthodes, coûts différenciés
- Centre d'emploi plus : Tarification pour ce groupe de personnes, même méthodes, coûts différenciés
- Rabais national pour le train : tarification répartie comme suit :
 - § paiement par zone et paiement interzones,
 - § paiement au passage simple (avec et sans heure de pointe),
 - § paiement par carte abonnement (jour avec sans heure de pointe),
- Rabais pour personnes handicapées
 - § paiement par zone et paiement interzones,
 - § paiement au passage simple (avec et sans heure de pointe),
 - § paiement par carte abonnement (jour avec sans heure de pointe),
- Voyageur en groupe de 1- ou plus (adulte et moins de 16 ans) 1 journée.

La notion de tarification de la congestion est de quotidiennement²⁵ en fonction d'une zone (le centre-ville).

²² https://www.translink.ca/-/media/Documents/plans_and_projects/transit_fare_review/phase_4/TFR-Final-Recommendations-Report.pdf?la=en&hash=8879086EF3027AB1C2979AA9BFB0D51BD9ABB225

²³ <https://tfl.gov.uk/fares/find-fares>

²⁴ <https://tfl.gov.uk/fares/find-fares/tube-and-rail-fares>

²⁵ <http://content.tfl.gov.uk/11-15-zip-fares-2020.pdf>

Webographie

1-Repensons la mobilité pour notre mieux-être collectif, Projet de refonte tarifaire – document de consultation, 3 septembre 2020, ARTM 2020, 32 pages <https://repensonslamobilite.quebec/media/default/0001/01/8d5f2a46339e4aa2033c84a9969783f81712d82c.pdf>

2-Repensons la mobilité pour notre mieux-être collectif, guide de rédaction de mémoire, ARTM 2020, <https://repensonslamobilite.quebec/media/default/0001/01/d62e7084f7b305cf1f3533f7bea3bf568bec8a87.pdf>

3-Les défis du financement du transport en commun dans la grande région de Montréal, Gilles Thériault, mai 2020, ISBN : 978-2-9818199-9-4 (ePub), 978-2-9819049-0-4 (imprimé ou pdf sur demande), **Lien de téléchargement ePub** : <https://books.apple.com/ca/book/les-defis-du-financement-du-transport-en-commun-dans/id1516542867?l=fr>

4-Transit fare review : Final recommandations - Translink
<https://www.translink.ca/Plans-and-Projects/Transit-Fare-Review.aspx>

5-MÉTHODE D'ÉVALUATION DE LA DIVERSITÉ ET DE LA QUALITÉ DES ALTERNATIVES DE DÉPLACEMENT DE TRANSPORT EN COMMUN, mémoire de maîtrise publié par Alexis Frappier, décembre 2015. https://publications.polymtl.ca/1983/1/2015_AlexisFrappier.pdf

6-Enquête origine-destination 2018 de l'ARTM
<https://www.artm.quebec/faits-saillants-eod-2018/>

7-Étude sur la viabilité des finances publique d'une grande métropole canadienne suite à la pandémie de COVID-19, Gilles Thériault, août 2020, ISBN : 978-2-9810049-3-5 (ePub), **lien de téléchargement ePub** : <https://books.apple.com/us/book/e-tude-sur-la-viabilite-des-finances-publiques-et-la-covid-19/id1529756159?ls=1>

8-Advancing to the next level, Toronto Transit Commission (TTC), corporate plan, 2018, https://www.ttc.ca/PDF/2018-2022_TTC_Corporate_Plan.pdf

ⁱ <https://montrealpourtous.com>