

Parlons tarification



2019



Introduction

Dans le but de rendre la démarche de la refonte tarifaire du transport collectif la plus inclusive possible, le présent document reflète le contenu du site parlonstarification.quebec.

Ce document comprend 4 rubriques qui traitent des thèmes abordés sur le microsite. Au fil de votre lecture, vous serez appelés à émettre votre opinion en répondant à différentes questions, répertoriées dans un formulaire. Ce formulaire comprend des questions à choix multiples. Lorsque vous aurez complété le formulaire, nous vous invitons à nous le faire parvenir par courriel à refontetarifaire@artm.quebec.

Table des matières

| | |
|--|----|
| Introduction | II |
| À propos | 2 |
| Contexte de la refonte tarifaire | 5 |
| Pourquoi une refonte tarifaire ? | 6 |
| L'importance stratégique du système tarifaire | 8 |
| Historique de la structure tarifaire | 8 |
| Les principes directeurs de la refonte tarifaire | 10 |
| Les principales étapes de la démarche | 11 |
| La structure tarifaire | 12 |
| Les éléments du système tarifaire | 13 |
| Situation actuelle | 13 |
| Les pistes à explorer | 19 |
| Produits tarifaires | 26 |
| Réduction tarifaire liée au statut de la personne | 28 |
| La tarification sociale | 30 |
| De quoi s'agit-il ? | 31 |
| Les défis de la tarification sociale | 32 |
| Ce qui se fait ailleurs en matière de tarification sociale | 34 |
| La tarification de la mobilité intégrée et la technologie | 37 |
| Qu'est-ce que la mobilité intégrée ? | 38 |
| La technologie au service de la tarification | 40 |
| Lexique | 42 |

À propos

Lors de sa création, l'Autorité régionale de transport métropolitain s'est vu confier la responsabilité d'établir les tarifs des transports collectifs sur son territoire. La refonte tarifaire a comme but de simplifier et d'harmoniser les tarifs du transport collectifs dans la région métropolitaine de Montréal.

Le cadre législatif et la refonte tarifaire

La Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) stipule qu'elle doit « favoriser et simplifier l'accès aux différents services pour les usagers, incluant ceux à mobilité réduite, en misant sur l'intermodalité et en assurant l'intégration tarifaire ». L'ARTM s'est ainsi vu confier la responsabilité d'établir le cadre tarifaire du transport collectif applicable sur son territoire. Cette compétence exclusive vise particulièrement à favoriser l'intégration tarifaire de l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine afin d'en simplifier l'accès pour les usagers, y compris ceux à mobilité réduite. Dans ce cadre, l'ARTM saura s'appuyer sur les réflexions des différents organismes de transport collectif et leurs partenaires au cours de la dernière décennie.

La dernière modification majeure de la tarification du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, réalisée dans le cadre de l'introduction des titres intégrés et l'arrivée subséquente des billetteries métropolitaines, remonte à 1998. Depuis, le contexte a beaucoup évolué, notamment en raison de l'arrivée de nouveaux services, des modifications apportées à l'aménagement des villes de la région métropolitaine de Montréal, des innovations en matière de modes de paiement et de la complexification des déplacements. La refonte tarifaire vise à simplifier la structure de tarification à l'échelle du territoire, en tenant compte de ces nouveautés, pour encourager la population à utiliser le transport collectif.

En route vers une refonte du système tarifaire de la région métropolitaine

La présente démarche de refonte tarifaire vise la simplification et l'intégration tarifaire dans la région métropolitaine, incluant la mise en service du Réseau express métropolitain (REM). La démarche de réflexion et d'analyse de la refonte du système tarifaire, qui sera réalisée en 2019 mais dont la mise en œuvre s'échelonnera progressivement jusqu'en 2024, tiendra compte de l'intégration du REM au système tarifaire à venir.

À la recherche d'un équilibre entre accès et qualité de service

Le transport collectif est un service public financé par la tarification aux usagers, les contributions gouvernementales et les contributions municipales. La Politique de financement de l'ARTM précise la cible globale visée en matière de taux d'autofinancement, à savoir la contribution des usagers au financement du transport collectif. Celle-ci se situe actuellement à 31 %, la part restante étant financée par les contributions municipales et gouvernementales.

Dans ses démarches visant à améliorer l'accès à ses services, l'ARTM doit assurer un financement suffisant pour maintenir la qualité du service et répondre aux besoins identifiés par le plan stratégique de développement des services de transport collectif et le plan de maintien des actifs. Ainsi, si l'on souhaite maintenir l'équilibre actuel du financement des services, les modifications qui seront apportées au système tarifaire, après l'exercice de refonte, devront être réalisées à revenus constants, ou être financées par de nouvelles sources de financement stables et prévisibles.

Concertation et consultation

La concertation et la consultation sont des facteurs de succès de la démarche d'élaboration de la refonte tarifaire menée par l'ARTM. Il est donc essentiel que l'exercice de cette refonte vienne s'appuyer sur l'expertise de partenaires tels que les organismes publics de transport en commun (OPTC), les municipalités, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le gouvernement du Québec et les différents acteurs de la mobilité dans la région, de même que sur la participation des citoyens et de la société civile.

Un premier sondage a été effectué auprès de la population afin d'évaluer la perception des citoyens à l'égard de la tarification des différents services de transport collectif offerts dans la région métropolitaine de Montréal. Ce sondage par panel a été exécuté entre le 1^{er} et le 22 novembre 2018 auprès d'un échantillon représentatif de la population, soit 3 565 personnes réparties entre usagers et non-usagers du transport collectif. Les résultats sont pondérés selon le secteur de résidence, le sexe, l'âge et le statut d'utilisation du transport collectif.

Cette étude permet d'évaluer les perceptions, attitudes et attentes des citoyens de la grande région de Montréal quant à différentes options tarifaires potentielles pour le transport collectif. Elle contribue également à une meilleure compréhension de la valeur perçue en ce qui a trait aux divers modes et services de transport. Plus spécifiquement, les questions portaient sur :

- ▶ Les raisons d'utiliser ou non le transport collectif comme mode de déplacement principal;
- ▶ Les principes et paramètres permettant de déterminer les tarifs de transport collectif;
- ▶ La tarification par segment d'usagers;
- ▶ Le niveau d'aisance par rapport à la technologie;
- ▶ L'intérêt à créer un compte client de transport;
- ▶ Les suggestions d'améliorations du système actuel de tarification et de paiement.

En parallèle, le même questionnaire a été mis en ligne et a été rempli par 7 074 personnes.

Curieux d'en savoir plus sur la tarification dans la région?

Dans le cadre de cette démarche et pour vous préparer à l'exercice de consultation publique qui aura lieu l'été et l'automne prochain, les experts de l'ARTM ont rassemblé pour vous, dans ce site, une foule d'informations vous renseignant sur les enjeux associés à la tarification. Cette plateforme interactive vise à établir les bases communes d'un dialogue que nous souhaitons tenir avec les citoyens de la région et les usagers du transport collectif, ainsi qu'à alimenter une version du projet de refonte tarifaire qui sera soumise à un processus de consultation publique au cours de l'été et de l'automne 2019.



Une femme et un garçon attendent l'arrivée du train de banlieue à la Gare de Saint-Lambert.

Joignez-vous à la conversation!

Les citoyens et les partenaires de la mobilité sont au cœur de la démarche collaborative de la refonte tarifaire. La démarche de consultation que nous allons entreprendre au cours des prochains mois permettra de réunir les commentaires et préoccupations des citoyens, des usagers du transport collectif, de la société civile et des experts. Nous vous invitons à participer à notre démarche collaborative dans le cadre de consultations publiques et numériques, de panel citoyen, en commentant les rubriques de ce site ou en déposant un mémoire.

[Inscrivez-vous](#) pour recevoir en exclusivité les plus récentes informations concernant la démarche de refonte tarifaire.

Qu'est-ce que l'ARTM?

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est responsable, depuis le 1^{er} juin 2017, de la planification, de l'organisation, du financement et de la promotion des services de transport collectif, du transport adapté et du transport actif dans la grande région métropolitaine de Montréal. Elle vise à offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace, le tout dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale.

L'ARTM favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et elle travaille en étroite collaboration avec les organismes publics de transport en commun. Exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et la Société de transport de Montréal (STM) sont responsables de l'exploitation des services de transport collectif sur leur territoire respectif, par l'intermédiaire d'ententes conclues avec l'ARTM. En réduisant le nombre d'organismes de transport de 16 à 5, le nouveau modèle inspiré des meilleures pratiques au Canada et ailleurs dans le monde permettra notamment d'améliorer l'efficacité et la cohérence des transports de la région, et ainsi d'offrir aux clients une approche simplifiée.



Un usager du transport collectif entre dans le Terminus Montmorency.

A photograph of a woman with glasses and a scarf smiling, with a child in a winter jacket in the foreground. The image is overlaid with a dark blue filter. A blue line connects a rounded rectangle containing the number '1' to the top of the page.

1

Contexte de la refonte tarifaire

Pourquoi une refonte tarifaire ?

Le transport collectif joue un rôle indispensable dans l'essor économique et social de la région métropolitaine de Montréal. Il assure la mobilité quotidienne de dizaines de milliers de travailleurs, étudiants et touristes sur un territoire de 4 000 km² où vivent environ 4 millions de citoyens, soit 48 % de la population totale du Québec. Selon les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec, environ un demi-million de personnes de plus habiteront le territoire de la grande région métropolitaine de Montréal en 2031.

À l'heure où plusieurs nouveaux projets de transport collectif sont en voie de réalisation et que l'achalandage augmente sur le territoire, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) s'est vu confier le double mandat de planifier les services de transport collectif dans la région pour les prochaines décennies et de réviser le cadre tarifaire de l'ensemble de ces services. La tarification permet d'assurer le financement des services, d'année en année, et contribue à leur développement et à leur qualité.

La tarification du transport collectif est l'un des facteurs qui influencent le choix du mode de transport des citoyens, mais à une échelle moindre que la qualité de l'offre de services de transport collectif ou que le coût de l'utilisation de l'automobile. La tarification doit donc être organisée de manière à répondre adéquatement à la fois aux besoins de mobilité des citoyens et aux capacités financières requises pour offrir un service de grande qualité.



La démarche de refonte tarifaire amorcée par l'ARTM en 2018 vise à favoriser et à faciliter l'utilisation du transport collectif par les citoyens de la région métropolitaine de Montréal.

Lorsqu'elle est bien adaptée aux besoins et à la réalité des usagers, la tarification devient un levier pour encourager l'utilisation du transport collectif. À l'inverse, elle peut devenir une barrière à son utilisation lorsqu'elle se montre trop complexe. La simplification du cadre tarifaire est la raison d'être de la démarche de refonte du cadre tarifaire amorcée par l'ARTM depuis 2018.

Pour que cette refonte permette une plus grande résilience du cadre tarifaire à l'évolution des besoins des usagers, de l'offre de service de transport et des technologies, les éléments suivants doivent être considérés :

La diversité des déplacements

Les services de transport collectif doivent répondre à des besoins de déplacement très diversifiés (p. ex. : des citoyens qui se déplacent vers des services de proximité, des étudiants qui vont quotidiennement à l'école, des travailleurs qui se rendent régulièrement au centre-ville de Montréal ou des usagers occasionnels du transport collectif ainsi que des touristes qui voyagent de façon ponctuelle).

Les besoins de mobilité des citoyens évoluent et les déplacements se complexifient. Nous sommes loin du simple « métro, boulot, dodo ». Les déplacements, qui combinent non seulement des services de transport collectif traditionnels, mais aussi des modes privés tels que l'automobile, des modes semi-privés tels que le taxi et l'autopartage et des modes actifs tels que le vélo, sont de plus en plus courants. Les besoins de mobilité sont plus spontanés et les raisons qui les motivent sont diverses et varient selon l'emploi du temps de chacun.

Les nouveaux services

Traditionnellement, les modes de transport collectif de la région de Montréal se limitent au métro, à l'autobus (incluant les circuits express, le transport adapté et le taxi collectif) et au train. La région se prépare à l'arrivée de nouveaux modes tels que le Réseau express métropolitain (REM) et le système rapide par bus sur l'axe du boulevard Pie-IX (SRB Pie-IX), mais également à l'adoption progressive d'autres services de mobilité comme l'autopartage et le vélopartage.

Des réalités différentes dans la région métropolitaine

Le coût pour offrir des services de transport collectif varie d'un endroit à l'autre. La densité des logements, les lieux de travail et le nombre de commerces et de services sont autant de facteurs à prendre en compte dans la planification des services. De plus, ces caractéristiques varient énormément sur le territoire de la région métropolitaine.

La facilité d'utilisation

L'évolution de la technologie et des habitudes de paiement vient modifier la perception et les attentes de la population envers la tarification. La technologie ouvre la porte à de nouveaux concepts de tarification et à des innovations qui semblaient auparavant hors d'atteinte.



Des usagers du transport collectif font l'achat de titres dans une distributrice automatique de titres de la station Bonaventure.

La dernière modification majeure liée à la tarification du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal remonte à l'année 1998, lorsque les titres TRAM ont été introduits. Depuis, le contexte a beaucoup évolué et, bien que quelques ajustements aient été effectués depuis, le système tarifaire est encore, dans son ensemble, perçu par plusieurs comme étant complexe et parfois incohérent. Il est donc opportun de repenser la tarification qui prévaut dans la région métropolitaine afin de la simplifier tout en l'adaptant aux besoins de déplacement et de mobilité des citoyens. C'est sur cette voie que s'est engagée l'ARTM, notamment par l'entremise de ses travaux sur la refonte tarifaire, qui sont menés parallèlement à ceux du plan stratégique de développement du transport collectif (PSD).

L'importance stratégique du système tarifaire

Le système tarifaire joue un rôle stratégique dans l'écosystème de la mobilité. Dans tous les grands réseaux de transport collectif, les tarifs financent une portion des coûts des services. La Politique de financement de l'ARTM, adoptée en 2017, établit la structure de financement du système de transport collectif du territoire et la contribution au financement des services par chaque partie, soit les usagers du transport collectif, les automobilistes, les gouvernements provincial et fédéral ainsi que les municipalités. La Politique de financement fixe à 31 % la contribution des usagers au financement des services.

Historique de la structure tarifaire

Les 40 dernières années ont été marquées par plusieurs modifications de la structure tarifaire dans la région, afin de la rendre plus attrayante et de favoriser l'utilisation du transport collectif.

En 1965, nous avons assisté à une révolution dans le domaine de la tarification des transports collectifs avec l'arrivée du métro et les débuts d'une intégration tarifaire entre le bus et le métro. Par la suite, la tarification a été adaptée en fonction de l'évolution du réseau et des changements dans la mobilité des personnes.

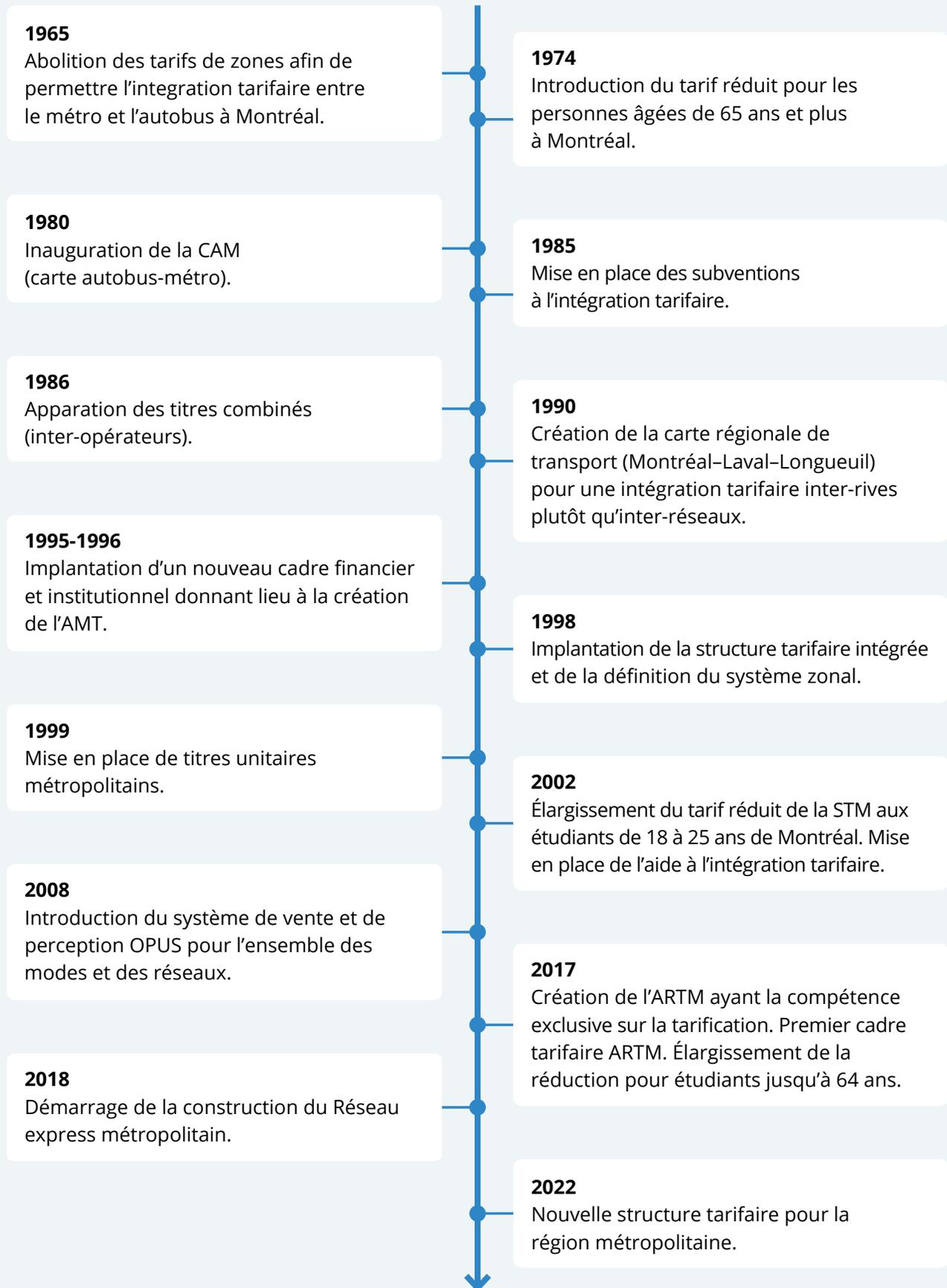
En 1980, l'inauguration de la carte autobus-métro (CAM) a coïncidé avec l'intégration des titres mensuels, ce qui représente une importante transformation du système de tarification.

En 1982, déjà, le gouvernement du Québec proposait d'établir une structure tarifaire commune à tous les opérateurs de transport de la région métropolitaine au bénéfice des usagers, sans toutefois que des actions précises soient posées. Il a fallu attendre jusqu'en 1998 avant que cette orientation soit mise en pratique par l'adoption de l'intégration tarifaire. Cette intégration a permis de créer des titres de transport communs à tous les opérateurs et définis selon un système zonal inclusif.

En 2008, l'harmonisation des pratiques tarifaires a débuté avec la mise en place du système de vente et de perception OPUS, qui regroupe, sur une même carte à puce, la majorité des titres de transport de la région métropolitaine. Le système OPUS a aussi amorcé la modernisation du système tarifaire sur le territoire en facilitant l'accès aux titres de transport, et ce, grâce au déploiement de nombreuses distributrices automatiques de titres de transport, au système de recharge à distance, à l'enregistrement volontaire des cartes qui en permet le remboursement en cas de perte ainsi qu'à une série d'autres mécanismes de personnalisation de l'expérience client.

Plus récemment, en 2011, une étape supplémentaire vers la fidélisation des clients les plus assidus et l'établissement d'une relation privilégiée avec ceux-ci a été franchie grâce à l'intégration de l'abonnement annuel aux titres de transport.

Faits saillants de l'évolution tarifaire dans la région métropolitaine



Les principes directeurs de la refonte tarifaire

Les principes directeurs qui soutiennent l'objectif de la refonte tarifaire et qui guident ses travaux ont été élaborés à la suite d'un processus de concertation et de consultation. Celui-ci a pris la forme d'entrevues et d'ateliers avec les partenaires de l'ARTM, dont des représentants des organismes publics de transport en commun (OPTC), des municipalités et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

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, le cadre tarifaire de l'ARTM pour la région métropolitaine 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 s'intégrer de manière cohérente aux initiatives tarifaires locales;
- ▶ **Capacité** d'arrimage à la tarification des autres services de mobilité;
- ▶ **Financièrement responsable** au regard de la cible de revenus tarifaires à générer.



Une femme et sa fille attendent en file à la billetterie métropolitaine du terminus Longueuil.

Les principales étapes de la démarche

Les principales étapes de la démarche de refonte tarifaire adoptée par le conseil d'administration de l'ARTM en mai 2018 se réaliseront en trois temps :

1. Découvrir

Élaboration/Concertation

- ▶ Travaux des chantiers avec les partenaires.
- ▶ Mise en ligne de la plateforme « Parlons tarification ».

2. Contribuer

Consultation

- ▶ Consultation au cours de 2019 de la société civile, des experts, des citoyens et des usagers du transport collectif sur le projet de refonte tarifaire.

3. Agir

Adoption

- ▶ Adoption de la refonte tarifaire par le conseil d'administration de l'ARTM.
- ▶ Dépôt du projet de plan de mise en œuvre détaillé de la refonte tarifaire 2020-2021.

Mise en œuvre

- ▶ Implantation progressive de la refonte tarifaire à partir de 2020.
- ▶ Fin de l'implantation de la refonte tarifaire en décembre 2024.

2

La structure tarifaire



Les éléments du système tarifaire

L'ARTM perçoit les revenus générés par la vente des titres de transport collectif pour assurer le financement et la pérennité des services. Le « système tarifaire » définit et encadre la vente et la perception des revenus provenant des usagers. Il englobe les quatre éléments suivants :

1. La structure tarifaire

Elle représente l'ensemble des règles qui permet d'établir les tarifs des services de transport collectif de façon cohérente. Ces règles touchent le plus souvent les caractéristiques du service, notamment la distance ou les zones parcourues, le mode de transport collectif utilisé, la vitesse, le moment d'utilisation et la possibilité d'effectuer des correspondances, ainsi que les catégories socio-économiques des usagers (p. ex. : aînés, étudiants et enfants).

2. Les produits tarifaires

Ils représentent l'éventail de titres et de forfaits découlant de la structure qui sont offerts aux usagers au moment de l'achat (p. ex. : comptant, billet à passage unique, billet multipassage et forfaits journaliers, hebdomadaires, mensuels et annuels).

3. Le tarif

Il représente le prix associé à chaque titre ou forfait de transport. Il peut être modifié ou indexé.

4. Le support technologique et les pratiques tarifaires

Le support technologique représente l'outil technologique avec lequel les usagers du transport collectif interagissent avec la tarification (p. ex. : carte OPUS ou carte jetable). Les pratiques tarifaires désignent quant à elles les politiques et règlements entourant l'achat, la validation et le contrôle du titre de transport.

Situation actuelle

La tarification du transport collectif en vigueur a été façonnée par le contexte historique de la région métropolitaine. Certains constats en lien avec cette tarification seront soulevés dans la présente section. La section suivante, quant à elle, explore plus en profondeur les éléments de la structure tarifaire actuelle et les principales options à envisager à des fins d'amélioration.

Avant l'implantation de la nouvelle gouvernance du transport collectif ayant donné lieu à la création de l'ARTM en juin 2017, chaque exploitant ou municipalité de la région était responsable de sa propre tarification. À cause de la taille du territoire couvert, des types et des niveaux de service offerts, des classes socio-économiques des citoyens et des caractéristiques de déplacement, les autorités organisatrices de transport (AOT) de l'époque ont adopté des approches distinctes dans la structure tarifaire, dans l'éventail des titres et des forfaits offerts, dans le niveau de tarifs et de réductions ainsi que dans les politiques et les règlements. Ainsi, même si les 16 différentes AOT d'alors ont été regroupées en 5 organisations depuis juin 2017, le réseau de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal comprend toujours 16 tarifications dites locales. Les titres locaux de transport donnent uniquement accès au réseau pour lequel ils sont émis, soit celui de la STM, de la STL, du RTL et de chacun des 11 secteurs du réseau d'exo.



Coexistence actuelle de deux paliers tarifaires:

- ▶ Une tarification locale, spécifique au service organisé par chaque exploitant de la région métropolitaine de Montréal. On compte 16 grilles tarifaires locales.
- ▶ Une tarification partiellement intégrée sur le territoire métropolitain (titres TRAM) permettant parfois aux usagers de se déplacer avec les services de plus d'un OPTC, et ce, tout en bénéficiant d'une réduction tarifaire venant diminuer le tarif qu'ils auraient dû payer s'ils avaient eu à acheter les titres des différents exploitants.

Deux éléments se démarquent toutefois :

En 1998, les titres intégrés sur le territoire métropolitain ont été instaurés, donnant ainsi accès à l'ensemble des réseaux de transport et des modes desservant les zones pour lesquelles ils sont émis. Ces titres permettent donc aux usagers de se déplacer dans plusieurs réseaux, sans avoir à se procurer séparément de multiples titres de transport. La tarification intégrée est intéressante, car elle répond aux besoins des usagers de transport collectif qui empruntent systématiquement le service de deux ou de plusieurs exploitants lors de leurs déplacements. À ce jour, l'intégration tarifaire à l'échelle d'une région est peu commune dans l'ensemble des métropoles de l'Amérique du Nord, mais elle gagne en popularité dans les discussions sur la tarification.

En 2008, l'harmonisation des pratiques tarifaires s'est poursuivie avec la mise en place du système de vente et de perception OPUS qui intègre sur une même carte à puce la majorité des titres de transport de la région métropolitaine. L'arrivée du système OPUS représente un tournant majeur dans l'amélioration de l'expérience des usagers du transport collectif, puisqu'il facilite l'accès aux titres de transport grâce aux nombreuses distributrices automatiques et qu'il permet la recharge à distance et l'enregistrement volontaire des cartes. Ces fonctionnalités favorisent la personnalisation des interactions avec le système, notamment en permettant le remboursement des cartes enregistrées en cas de perte.



Un homme recharge sa carte OPUS dans une distributrice automatique de titres à la Gare Centrale.

La structure tarifaire

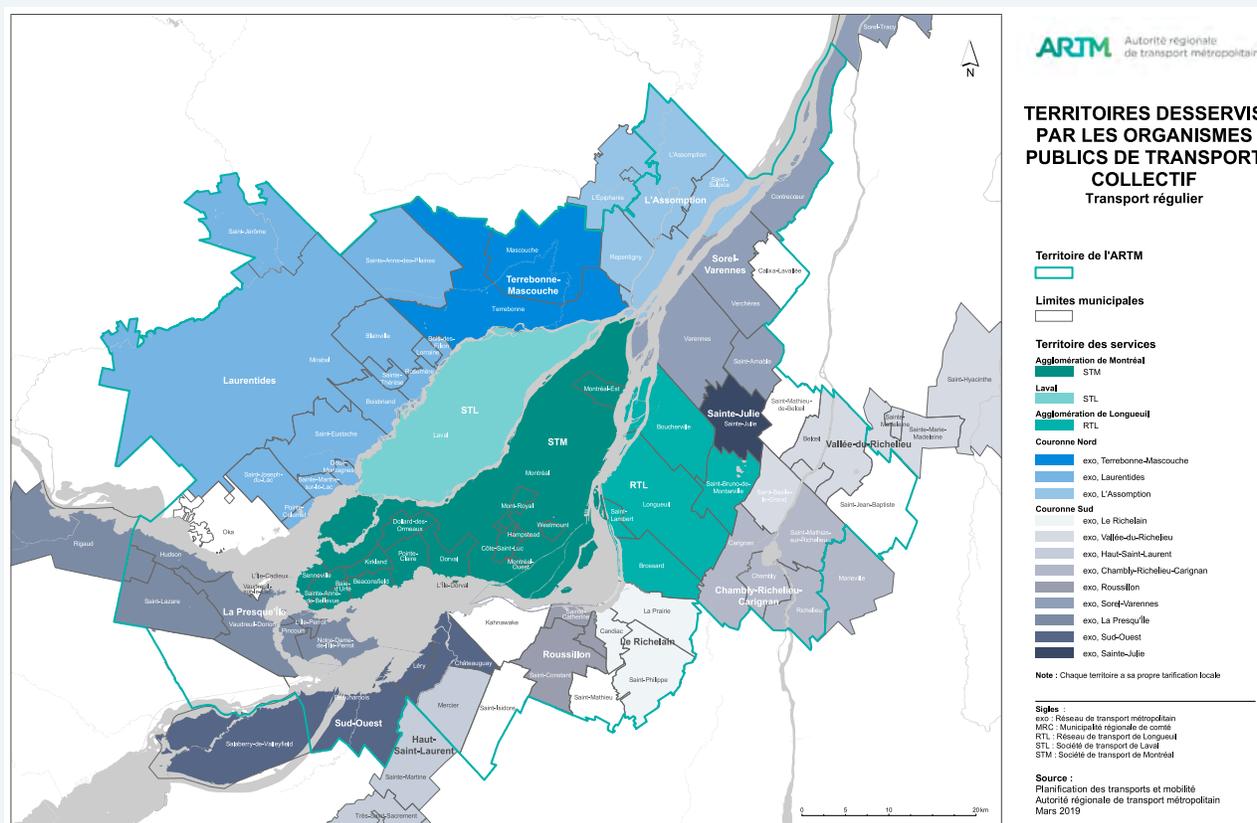
Actuellement, la structure tarifaire varie d'un exploitant à l'autre.

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société de transport de Laval (STL) proposent une **tarification uniforme**, malgré le fait que plusieurs lignes d'autobus sortent de leurs frontières territoriales.

La Société de transport de Montréal (STM) offre également une tarification uniforme sur l'ensemble de l'agglomération de Montréal, à l'exception de la ligne 747 qui dessert l'aéroport international Pierre-Élliott-Trudeau, des stations de métro Montmorency, De la Concorde et Cartier, à Laval, et de la station Longueuil—Université-de-Sherbrooke, à Longueuil.

Le réseau d'exo (RTM) se distingue parce qu'il présente à la fois une **tarification zonale** exclusive aux trains de banlieue et des structures tarifaires différentes de ses services d'autobus selon le secteur. Certains secteurs (p. ex. : secteur Laurentides) utilisent une tarification uniforme, alors que d'autres recourent à une tarification zonale. Plusieurs variantes de la tarification zonale sont utilisées; certaines tiennent compte uniquement de la destination (p. ex. : secteur Le Richelain) tandis que d'autres considèrent l'origine et la destination (p. ex. : secteur Sorel-Varennes), ou encore le nombre de zones traversées (p. ex. : secteur Vallée-du-Richelieu).

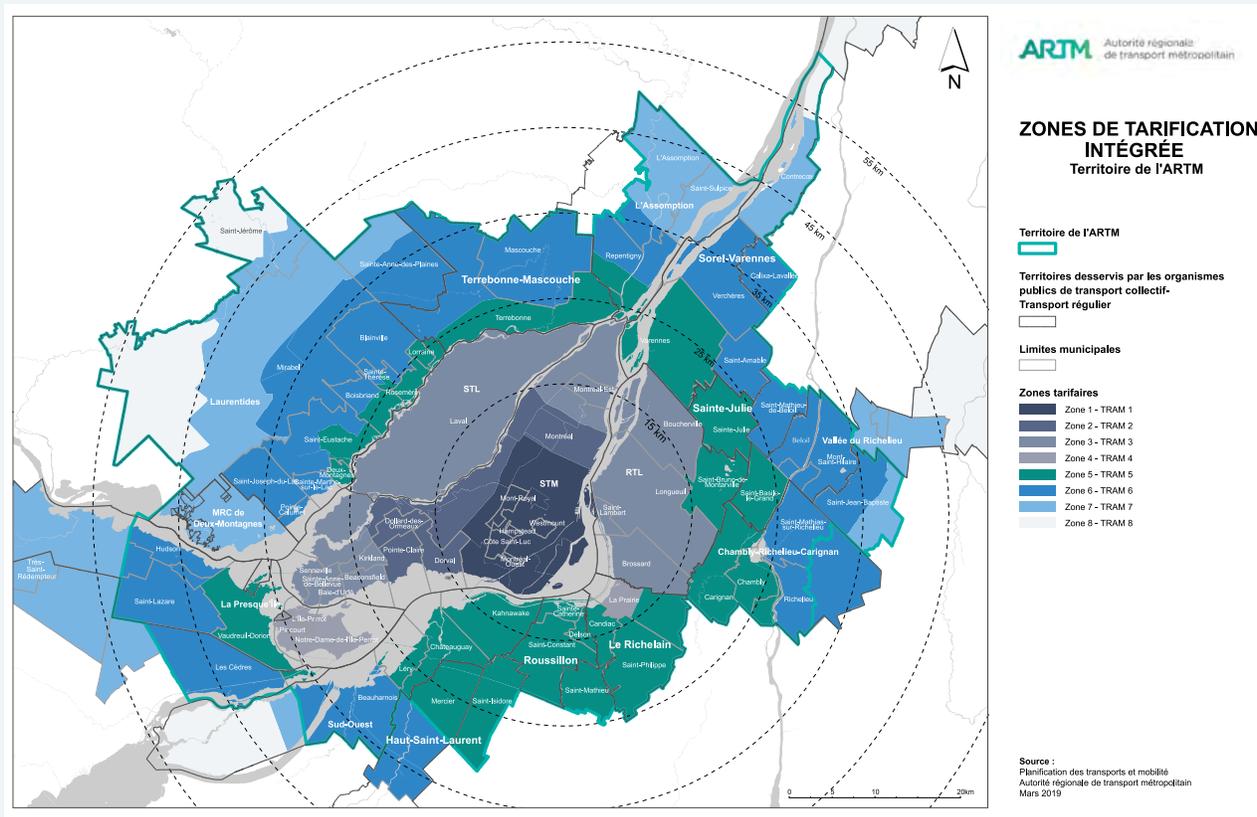
Territoires desservis par les organismes publics de transport collectif



La tarification métropolitaine actuelle est basée sur huit zones tarifaires concentriques à partir du centre-ville de Montréal. Plus la zone est éloignée du centre-ville, plus ses tarifs augmentent. Cette tarification s'applique à l'ensemble des réseaux dans les municipalités qui se situent à l'intérieur du territoire de l'Autorité ou qui sont adjacentes à celui-ci. Ces zones ont été définies en tenant compte de l'éloignement du centre-ville de Montréal, des limites territoriales, des barrières naturelles

(p. ex. : les cours d'eau) et du découpage des tarifications locales. Le concept de titres interzonaux n'est pas présent. Par exemple, les tarifs sont les mêmes pour un déplacement de la zone 5 vers la zone 3 et un déplacement de la zone 5 vers la zone 1.

Zones de tarification intégrée



| Structure tarifaire | Grille tarifaire |
|---|---|
| Uniforme selon l'exploitant, sauf exception | STM, STL, RTL, exo — secteur Laurentides |
| Zonale — variante concentrique | exo — train, tarification intégrée |
| Zonale — variante selon la zone de destination | exo — secteurs Chambly-Richelieu-Carignan, L'Assomption, Le Richelain, Roussillon, Sainte-Julie et Terrebonne-Mascouche |
| Zonale — variante selon les zones d'origine et de destination | exo — secteurs Haut-Saint-Laurent, La Presqu'île, Sorel-Varennes et Sud-Ouest |
| Zonale — variante selon le nombre de zones traversées | exo — secteur Vallée-du-Richelieu |
| À la distance | Aucun |

Toutes les grilles tarifaires offrent certaines réductions en fonction de l'âge et du statut. Celles-ci varient cependant d'une grille à l'autre. Ces réductions sont accordées aux :

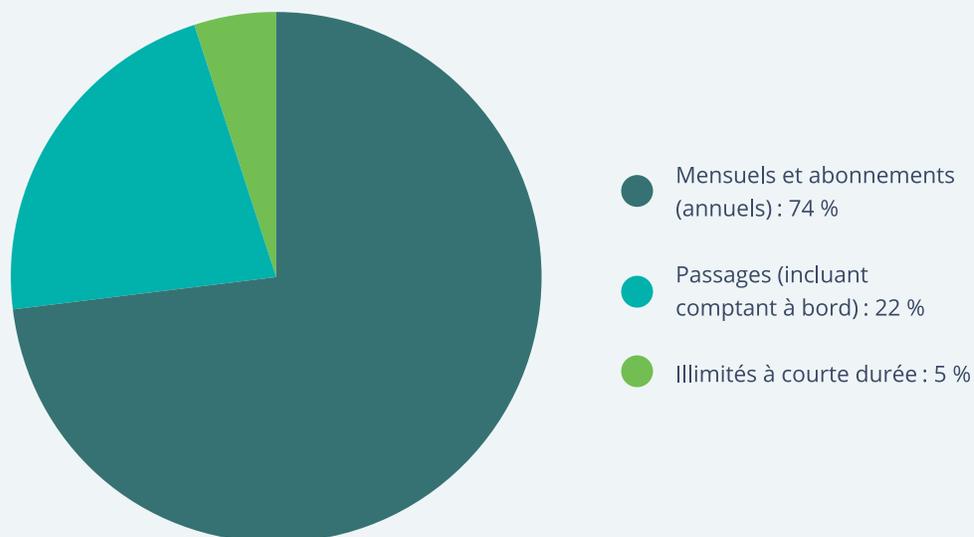
- ▶ Enfants âgés de moins de 6 ans;
- ▶ Enfants âgés de 6 à 17 ans;
- ▶ Étudiants âgés de 18 ans et plus;
- ▶ Aînés âgés de 65 ans et plus.

Le tarif ne varie pas selon le moment d'utilisation, à l'exception de certains forfaits « hors pointe » et « week-end » offerts actuellement par certains exploitants.

Les produits et les forfaits tarifaires

Pour acquitter son droit de passage, l'utilisateur doit acheter et valider un titre de transport. Parmi les titres offerts se trouvent principalement les titres mensuels, les titres illimités de courte durée, les titres multipassages et les titres à passage unique. Plus récemment, les abonnements tarifaires comme OPUS+ ou OPUS à l'année ont marqué une nouvelle étape vers la fidélisation des clients les plus assidus et vers l'établissement d'une relation privilégiée avec ceux-ci.

Déplacements 2017 par produit tarifaire



Les totaux peuvent ne pas être de 100 % en raison de l'arrondissement.

En 2017, près de 74 % des déplacements de la région métropolitaine ont été réalisés au moyen de titres mensuels et d'abonnements. Ces derniers sont avantageux puisqu'ils permettent d'effectuer un nombre illimité de déplacements et d'épargner significativement par rapport à l'achat au passage.

Les pratiques, politiques et initiatives tarifaires

Lors de sa création en 2017, l'ARTM a hérité des règlements sur l'utilisation des titres, des politiques de vente et remboursement ainsi que des règles d'affaires des anciennes autorités organisatrices de transport.

Certains exploitants ou municipalités offrent aux citoyens des tarifs spéciaux pour encourager l'utilisation du transport collectif et promouvoir des événements. Ces initiatives sont nombreuses et prennent diverses formes : gratuité ou réduction pour certains groupes d'usagers ou pour des événements ponctuels, ententes avec des établissements scolaires, etc. L'ampleur et l'entité responsable du financement varient d'une initiative à l'autre.

Si l'harmonisation des pratiques et des politiques tarifaires a déjà été amorcée depuis la mise en place de l'ARTM, le travail se poursuit afin de simplifier davantage l'expérience client.

Les limites du système tarifaire actuel

Bien que la tarification de chaque exploitant suive une logique qui lui est propre, la superposition de ces différentes approches tarifaires sur l'ensemble du territoire peut entraîner des incohérences et de la confusion auprès des citoyens et des usagers.

L'organisation des tarifs par exploitant fait en sorte que l'utilisateur peut payer à plusieurs reprises au cours d'un même déplacement. Dans certains cas, la cohabitation des tarifications locales et de la tarification intégrée entraîne des incohérences dans les tarifs et dans les réductions tarifaires. Par exemple :

- ▶ Un tarif similaire peut couvrir un déplacement de très longue distance dans un réseau, mais de très courte distance dans un autre réseau;
- ▶ Des déplacements de nature similaire peuvent avoir deux ou plusieurs tarifs différents, dépendamment de la structure tarifaire du ou des exploitants;
- ▶ Le tarif des déplacements identiques en transport adapté varie selon la direction et l'exploitant.

Pour les usagers du transport collectif, cette cohabitation implique de devoir constamment basculer entre les différents systèmes en fonction des déplacements à réaliser et des exploitants choisis. Cette situation demande beaucoup d'efforts à l'utilisateur puisqu'il doit maîtriser la logique et le fonctionnement de chacun des systèmes qui ne lui est pas familier. Cette complexité décourage l'utilisation du transport collectif pour des usagers occasionnels ainsi que pour des usagers qui font des déplacements inhabituels impliquant des itinéraires moins familiers.

Les défis à relever

Le cadre tarifaire de la région métropolitaine de Montréal est perçu par plusieurs comme étant complexe et peu cohérent. Il doit donc être simplifié et harmonisé pour répondre aux besoins des usagers. Cela est essentiel pour fidéliser les usagers actuels et pour en attirer de nouveaux. L'intégration des nombreuses structures tarifaires actuelles et la capacité d'adaptation du cadre tarifaire à l'évolution de la mobilité de la population sont autant de défis qui se posent.

Les municipalités souhaitent que leurs citoyens aient accès à des services de transport collectif performants, particulièrement en vue de leur offrir une meilleure qualité de vie et de favoriser le développement durable. Le transport collectif est un puissant levier pour le développement de quartiers vivants, l'activité économique et l'accroissement de la richesse foncière. Par conséquent, il faut rendre le cadre tarifaire attrayant afin d'encourager l'utilisation du transport collectif, d'augmenter son achalandage et, ainsi, réduire la congestion routière. Ces services ont toutefois un coût et il faut aussi s'assurer que la part des revenus tarifaires attendue pour financer les services soit atteinte. En effet,

si l'apport des revenus tarifaires s'avérait moins important que prévu, cela pourrait se répercuter entre autres sur le niveau de contribution des municipalités. Il est donc essentiel que la refonte du cadre tarifaire ne vienne pas perturber l'équilibre du financement des services de transport collectif sur le territoire.

Les pistes à explorer

L'exercice de refonte tarifaire qui s'amorce dans la région est l'occasion d'envisager de nouvelles idées en tarification et d'examiner les meilleures pratiques en vigueur. Les expériences des organismes de transport collectif du Canada et d'ailleurs dans le monde peuvent être une source d'inspiration.

Niveau d'intégration de la tarification

Certaines métropoles adoptent une intégration complète de la tarification du transport collectif, c'est-à-dire un cadre tarifaire unique pour organiser les tarifs dans l'ensemble des services de transport collectif à l'intérieur d'un territoire donné. Cette approche simplifie la correspondance entre les services de différents exploitants et facilite la **mobilité intégrée** et la flexibilité des déplacements, offrant ainsi plus de choix aux usagers. L'intégration complète de la tarification assure une plus grande cohérence dans la structure du système tarifaire et entre les produits, les politiques et les pratiques tarifaires. Il est donc plus facile de communiquer l'information et, par le fait même, de favoriser la compréhension auprès des citoyens et des usagers des services.

Une tarification intégrée peut tout de même comporter plusieurs structures tarifaires, et plus particulièrement selon le mode de transport. Par exemple, dans la région de Vancouver, l'autorité organisatrice de transport TransLink administre une seule grille tarifaire dans laquelle l'autobus est tarifé différemment du SkyTrain (métro), du train de banlieue et du SeaBus (traversier).

Regard sur différents modèles

Les villes suivantes adoptent un cadre intégré pour l'ensemble de leurs services de transport collectif :

Canada

- ▶ Les tarifs pour l'ensemble des services de transport collectif sont intégrés dans la grille tarifaire de TransLink dans la région de Vancouver.

À l'étranger

- ▶ La grille tarifaire du MBTA intègre la tarification pour l'ensemble des services de Boston, Massachusetts (métro, autobus, SLR, train de banlieue et navette par bateau).
- ▶ La tarification des services d'autobus, de SLR et de train de banlieue de TriMet à Portland, en Oregon, est intégrée à la tarification du tramway, exploité par la ville de Portland, et à celle du service d'autobus de la ville voisine (C-Tran de Vancouver, dans l'État de Washington).
- ▶ La grille tarifaire de Londres au Royaume-Uni, gérée par Transport for London (TfL), intègre l'ensemble des services de transport collectif.
- ▶ La grille tarifaire de l'Île-de-France Mobilités intègre tous les services de transport collectif dans la région de Paris, en France.

Structures tarifaires

Les structures tarifaires sont habituellement construites autour des quatre dimensions suivantes :

- ▶ Géographie — Tarification uniforme | Tarification zonale | Tarification selon la distance;
- ▶ Type de service — Tarification par mode de transport;
- ▶ Moment d'utilisation — Tarification selon la période de la journée ou de la semaine;
- ▶ Statut socio-économique des usagers — Tarification sociale.

Il est à noter que des structures tarifaires qui tiennent compte de l'origine et de la destination d'un déplacement nécessitent souvent la validation à l'entrée et à la sortie du réseau de transport ou le contrôle systématique des titres par un inspecteur dans le cas des réseaux qui fonctionnent sur le principe du paiement sur l'honneur.

Tarification uniforme

La tarification uniforme permet à l'utilisateur, pour un seul et même tarif, de se déplacer n'importe où sur le territoire desservi. C'est l'approche la plus simple et la stratégie la plus couramment utilisée en Amérique du Nord par des exploitants à l'échelle locale et dans les réseaux dont le territoire est peu étendu.

Cette stratégie de tarification est rarement adoptée à l'échelle régionale dans les métropoles de taille similaire à celle de la région de Montréal, le territoire étant souvent desservi par plusieurs réseaux et modes de transport collectif différents. C'est notamment le cas du réseau de trains de banlieue et des circuits d'autobus urbains longue distance.

Regard sur différents modèles

Les services des villes suivantes utilisent l'approche de la tarification uniforme :

Canada

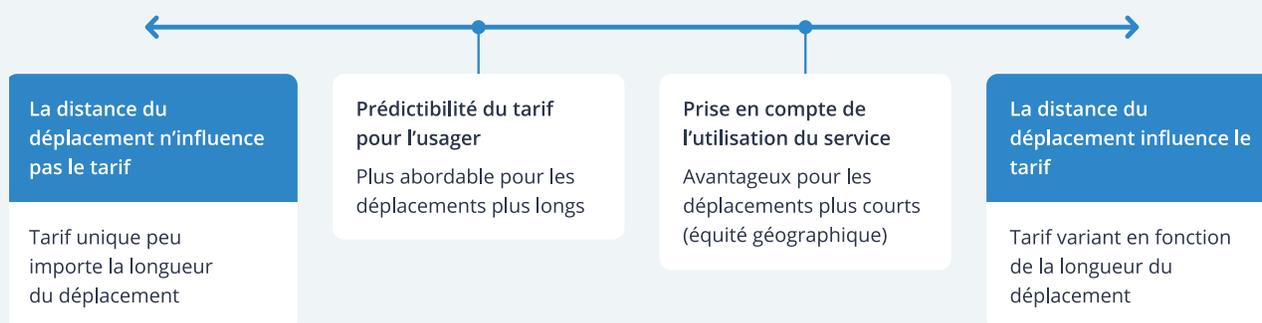
- ▶ Les circuits d'autobus à Vancouver.
- ▶ Le métro et l'autobus (TTC) à Toronto.

À l'étranger

- ▶ Le métro, l'autobus et le traversier de New York (correspondance gratuite entre le métro et l'autobus seulement);
- ▶ L'ensemble du réseau de Portland, en Oregon (autobus, SLR, train de banlieue, tramway), avec correspondance gratuite entre les réseaux (sauf pour certains billets papier);
- ▶ Le métro, le SLR, l'autobus, le train de banlieue et le traversier de Boston (avec tarif plus élevé pour le métro);
- ▶ L'autobus et le tramway de Londres, au Royaume-Uni;
- ▶ L'ensemble du réseau de Lyon, en France;
- ▶ L'autobus et le tramway à Paris, en France, pour les billets et le comptant.

| Avantages | Limites |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Simplifie l'accès et la compréhension - Offre des tarifs prévisibles - Permet de voyager sans contrainte géographique - Convient aux petits territoires de desserte | <ul style="list-style-type: none"> - Ne tient pas compte de la distance du déplacement — donc des coûts du service reçu —, pouvant varier grandement dans le contexte d'une région métropolitaine plus étendue - Ne tient pas compte du type de service emprunté par l'utilisateur - Entraîne un phénomène de financement croisé important (les déplacements sur une courte distance sont plus chers par kilomètre que les déplacements sur une longue distance) |

Tarification selon la distance



La tarification selon la distance est établie en fonction du point d'origine et de destination du déplacement. Ce modèle est généralement considéré uniquement pour certains modes de transport, comme le métro et le train. La validation à la sortie des modes de surface (p. ex. : autobus et tramway) permettant de déterminer la distance parcourue s'avère plus difficile.

Regard sur différents modèles

Les services des villes suivantes adoptent l'approche de la tarification selon la distance :

Canada

- ▶ Le train de banlieue (GO Transit) de Toronto.
- ▶ Le train de banlieue (West Coast Express) de Vancouver.

À l'étranger

- ▶ Le train de banlieue et le SLR de Seattle;
- ▶ Le train de banlieue de New York;
- ▶ Le métro et le train de banlieue de Londres, au Royaume-Uni, pour les titres unitaires;
- ▶ Le train de banlieue de Paris, en France, pour les titres unitaires.

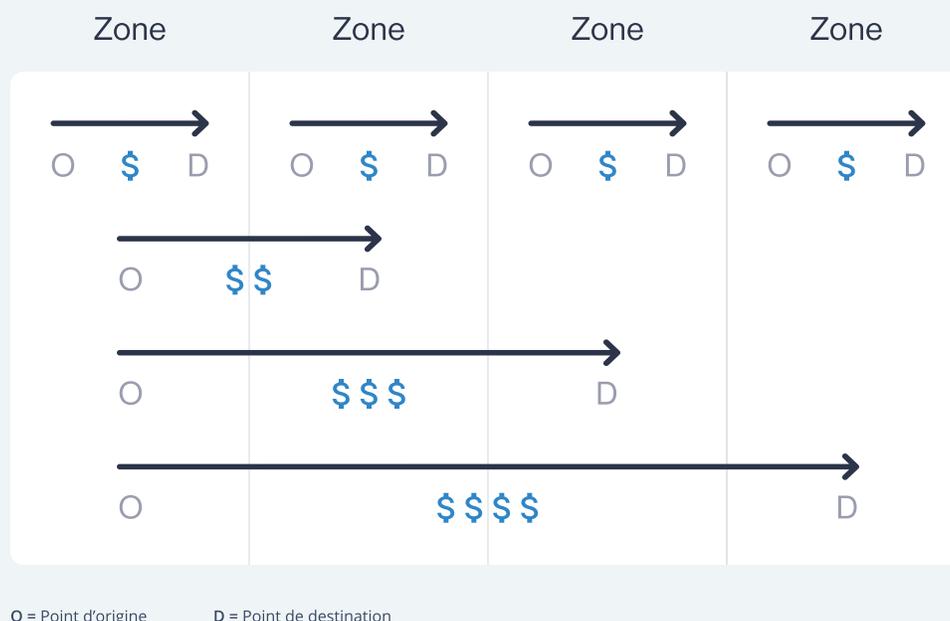
| Avantages | Limites |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Constitue la façon la plus juste de tenir compte de l'utilisation réelle du service - Favorise une plus grande équité géographique entre usagers | <ul style="list-style-type: none"> - Offre un nombre élevé de combinaisons de tarifs, ce qui nécessite l'implantation d'un portefeuille électronique - Entraîne un coût de déplacement moins prévisible - S'applique uniquement aux modes lourds tels que le train et le métro lorsque les entrées et les sorties du réseau sont contrôlées, comme le démontrent les différents modèles à l'échelle internationale |

Tarification zonale

La tarification zonale reflète approximativement l'augmentation des coûts d'exploitation des services en fonction de la distance du déplacement. Elle représente une application simplifiée de la tarification à la distance. La tarification zonale est souvent utilisée lorsque le territoire couvert par les services de transport collectif est étendu.

De façon générale, les tarifs sont définis selon un découpage du territoire en zones et augmentent au fur et à mesure que le déplacement franchit la limite de la zone tarifaire précédente. Les usagers se trouvent donc à payer plus cher pour des trajets plus longs. Des zones tarifaires de grande taille — couvrant une distance plus longue — simplifient la compréhension des citoyens, mais impliquent une augmentation des tarifs plus grande entre chacune des zones, ce qui peut influencer les comportements liés aux déplacements.

Les zones de petite taille permettent de réduire les variations de tarifs entre chacune d'entre elles, mais un plus grand nombre de zones entraîne toutefois davantage de complexité pour l'utilisateur et fait plus difficilement consensus.



La tarification zonale se décline selon plusieurs variantes principales :

- ▶ Concentrique : Les tarifs augmentent avec l'éloignement de la zone par rapport à une zone centrale. Cette variante est particulièrement logique lorsque le centre-ville d'une ville du territoire représente la principale destination des usagers.
- ▶ Interzones : Les tarifs dépendent de la zone d'origine et de la zone de destination.
- ▶ Nombre de zones traversées : Des zones relativement uniformes sont utilisées comme unités pour estimer la distance parcourue.
- ▶ Zones avec des chevauchements : Chaque titre est valide dans au moins deux zones adjacentes, ce qui permet de diminuer les répercussions du découpage des zones sur des déplacements courts à la frontière de deux zones.

Regard sur différents modèles

Les services des villes suivantes utilisent l'approche de la tarification zonale :

Canada

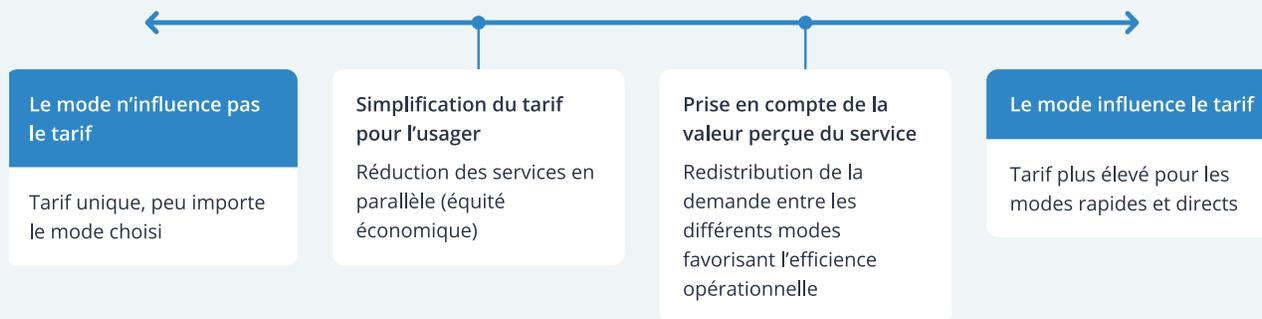
- ▶ Le métro (SkyTrain) et le traversier (SeaBus) à Vancouver sont tarifés en trois zones concentriques avec interzones.

À l'étranger

- ▶ L'autobus express longue distance en banlieue de Seattle est tarifé selon le nombre de comtés traversés;
- ▶ Le métro et le train de banlieue de Londres, au Royaume-Uni, sont tarifés selon neuf zones concentriques pour les laissez-passer (à la distance pour les titres unitaires);
- ▶ Les tarifs de tous les modes de transport de Paris, en France, sont basés sur cinq zones concentriques pour les forfaits;
- ▶ L'ensemble du réseau (train, métro, autobus, tramway et traversier) de Berlin, en Allemagne, est tarifé selon trois zones avec des chevauchements.

| Avantages | Limites |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Tient compte de l'utilisation du service sur la base d'une estimation de la distance parcourue- Considère davantage les coûts du déplacement- Se veut relativement simple à comprendre- Offre des tarifs prévisibles | <ul style="list-style-type: none">- Doit tenir compte non seulement de la distance par rapport à un lieu central, mais aussi d'autres facteurs comme les barrières naturelles et administratives, ce qui complexifie le découpage et le rend parfois plus difficile à accepter par les usagers- Implique que des déplacements courts à la frontière de deux zones peuvent coûter plus cher que des déplacements plus longs à l'intérieur d'une seule zone- Peut influencer les comportements de déplacement des usagers à cause de différences de tarif importantes entre deux zones adjacentes, par exemple en incitant les usagers à prendre l'auto solo pour atteindre une zone dont les tarifs sont inférieurs- Nécessite un moyen d'identifier la zone de sortie du réseau |

Tarification selon le type de service



Des tarifs différenciés selon le type de service utilisé permettent de tenir compte de la valeur perçue par l'utilisateur sur la base de la fréquence, du niveau de confort ou de toute autre caractéristique qui rend un mode de transport plus attrayant qu'un autre.

Par exemple, les modes qui offrent des services plus rapides, comme les trains de banlieue, le métro ou les services rapides par bus, pourraient être tarifés davantage par rapport au service d'autobus local desservant le même corridor.

Regard sur différents modèles

La tarification varie selon les services dans les villes suivantes :

Canada

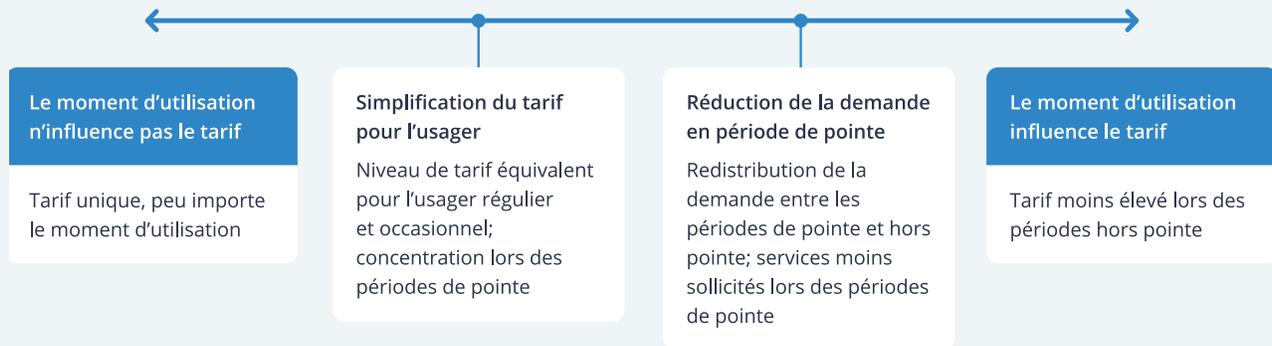
- ▶ Distinction entre l'autobus, le SkyTrain (métro), le train de banlieue et le SeaBus (traversier) de Translink de Vancouver.
- ▶ Structure tarifaire distincte pour le train de banlieue et l'autobus express de GO de Toronto.

À l'étranger

- ▶ Train, autobus express longue distance en banlieue et SLR de Seattle;
- ▶ Tarif à la distance pour les trains de banlieue de New York;
- ▶ Tarif plus élevé pour le métro que pour les autobus de Boston, au Massachusetts;
- ▶ Tarifs différents entre le train de banlieue, le métro et l'autobus/le tramway de Londres, au Royaume-Uni;
- ▶ Tarification différente pour le RER et le train de banlieue de Paris, en France, pour les titres unitaires.

| Avantages | Limites |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Peut refléter la valeur qu'accordent les usagers à chaque type de service - Permet de fixer les tarifs en fonction des coûts d'exploitation des services | <ul style="list-style-type: none"> - Contraint l'utilisateur dans son choix puisque certains déplacements ne sont desservis que par un seul type de service - Est susceptible de créer une compétition entre deux services parallèles, ce qui peut entraîner une utilisation moins efficace des services |

Tarification selon le moment d'utilisation



Des tarifs qui varient en fonction du moment d'utilisation visent une meilleure répartition de l'achalandage entre les périodes de pointe (lorsque les réseaux de transport sont utilisés au maximum de leur capacité et coûtent le plus cher) et les périodes hors pointe (lorsque la capacité des réseaux permet une expérience du transport collectif plus agréable). Cet objectif est davantage poursuivi dans les villes à plus haute densité de population, par exemple en Asie et au Royaume-Uni ou dans quelques villes d'Amérique du Nord.

Regard sur différents modèles

La tarification varie selon le moment d'utilisation dans les villes suivantes :

À l'étranger

- ▶ Tarifs moins élevés en dehors des heures de pointe dans le métro de Londres, au Royaume-Uni;
- ▶ Tarifs moins élevés en dehors des heures de pointe dans le métro de Washington.

Cette approche peut être utilisée afin de favoriser la redistribution de l'achalandage en dehors des périodes de pointe en offrant des réductions sur les tarifs réguliers.

| Avantages | Limites |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Permet de transférer certains usagers vers les périodes hors pointe, qui sont moins achalandées, afin de réduire la pression sur les ressources et les coûts d'exploitation - Ajoute un levier au niveau de la définition des tarifs - Est susceptible d'accroître l'achalandage grâce à la capacité résiduelle | <ul style="list-style-type: none"> - Pénalise les usagers aux horaires peu flexibles - Requiert un écart tarifaire significatif pour avoir un impact - Influence peu le comportement des usagers via la tarification - Cause une augmentation des coûts d'exploitation si l'ajout de services s'avère nécessaire |

Produits tarifaires

Les produits tarifaires offerts sur un territoire donné servent d'interface entre l'utilisateur du transport collectif et le cadre tarifaire lors de l'acquiescement du droit de passage. Ils peuvent aussi répondre à des objectifs de fidélisation et de modification des comportements de déplacement des usagers, entre autres pour favoriser l'utilisation du transport collectif.

Les principales déclinaisons de produits tarifaires comprennent le paiement comptant, les passages uniques, les produits multipassages, les « laissez-passer » prépayés d'une durée spécifique pour des usages illimités (journaliers, hebdomadaires, mensuels) et l'abonnement mensuel. Très souvent, les organismes de transport offrent des réductions à l'achat de titres multiples.

Les produits tarifaires doivent être pertinents afin de répondre aux besoins des usagers.

Comptant et produits de passage unique

| Avantages | Limites |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Permet de payer au moment de l'utilisation, sans avoir à planifier l'achat du titre | <ul style="list-style-type: none">- N'offre aucune réduction de « quantité » Ne propose aucune mesure incitative quant à l'utilisation du transport collectif- Présente des coûts d'exploitation plus élevés pour l'organisme de transport, particulièrement pour le paiement comptant |

« La population de la région de Montréal n'affiche pas de préférence claire envers l'une ou l'autre des structures de tarification proposées. Ceci dit, certains usagers actuels du transport collectif sont plutôt favorables (8 à 10)* à la tarification selon le mode utilisé (32%), la distance parcourue (29%) ou les zones géographiques (29%) alors qu'à l'inverse, ils se disent moins favorables à une tarification selon la période de la journée, le type de ligne d'autobus ou la fréquence de passage des services (respectivement 46%, 44% et 45% sont en désaccord [1 à 4]* avec ces trois structures).

* Sur une échelle de favorabilité en 10 points, où 1 signifie « pas du tout favorable » et 10 signifie « très favorable ».

Sondage sur la tarification, 2018

Produits multipassages

| Avantages | Limites |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Répond aux besoins des usagers occasionnels- Diminue les coûts d'exploitation par rapport au paiement au passage | <ul style="list-style-type: none">- Propose peu de mesures incitatives quant à l'utilisation du transport collectif |

Laissez-passer prépayés, mensuels ou autres

| Avantages | Limites |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Constitue une option facile à comprendre et à utiliser- Favorise la fidélisation des usagers | <ul style="list-style-type: none">- Offre une rentabilité pour l'utilisateur qui dépend du nombre anticipé et du type de déplacements- Propose une réduction liée à l'engagement d'achat à l'avance- Permet uniquement aux usagers qui ont les moyens de payer à l'avance de bénéficier d'une réduction |

Les produits tarifaires présentés précédemment doivent être achetés à l'avance ou au moment de leur utilisation. Dans une optique de refonte du système tarifaire, cette notion de « préachat » pourrait être remplacée par la notion de « post-paiement », ce qui implique qu'une facture sera émise à la fin de la période de facturation selon l'utilisation réelle de l'utilisateur. Cette approche accorderait à l'utilisateur une flexibilité d'usage. Ce type de tarification demanderait toutefois la création d'un compte pour gérer la facturation.

D'autres mesures permettent d'alléger le choix entre les produits tarifaires et de simplifier la vie des usagers. Toutefois, une évaluation de leurs effets sur les revenus tarifaires générés devrait être effectuée avant qu'elles soient implantées.

La garantie « plafonnement des tarifs » (*fare capping*) définit le montant maximal (seuil) qui peut être facturé à un usager du transport collectif. Le plafond peut s'appliquer sur une durée variable (jour, mois, etc.). Ces produits remplacent habituellement les produits multipassages et les laissez-passer illimités. L'exemple le plus connu est celui de Londres, au Royaume-Uni. Le réseau de trains de banlieue (GO Transit) à Toronto utilise aussi le plafonnement.

Garantie de « plafonnement des tarifs » (*fare capping*)

| Avantages | Limites |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Ne nécessite pas de paiement à l'avance- Offre des réductions pour tous (et non exclusivement aux usagers qui s'engagent à l'avance)- Garantit une réduction dès que l'utilisateur dépasse le seuil fixé | <ul style="list-style-type: none">- Propose des réductions inférieures à celles des laissez-passer prépayés- Offre des réductions n'étant pas pertinentes pour tous les usagers- Nécessite une modification au système actuel de vente et de perception- Est susceptible de causer une diminution des revenus tarifaires |

Garantie du meilleur tarif

La garantie du meilleur tarif suit une approche similaire à celle du plafonnement des tarifs. Les déplacements effectués par un usager sont évalués pour choisir le meilleur forfait tarifaire, sans aucun engagement requis.

| Avantages | Limites |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Offre à l'usager la garantie d'obtenir le meilleur tarif possible- Dégage l'usager de la responsabilité de choisir un produit | <ul style="list-style-type: none">- Élimine la notion d'engagement de l'achat et de l'utilisation- Exige que le niveau de réduction soit inférieur à celui qu'offrent les laissez-passer prépayés pour pallier le risque sur les revenus tarifaires- Nécessite une modification au système actuel de vente et de perception- Requiert un système de post-facturation |



Les usagers du transport collectif de la région de Montréal sont très réceptifs au concept d'achat de titres à l'avance et à la tarification selon la fréquence d'utilisation (52% et 47% respectivement), ce qui se reflète dans les ventes de titres mensuels et d'abonnements.

44% des usagers seraient potentiellement ouverts à l'option du post-paiement, une approche qui impliquerait l'envoi d'une facture à la fin de chaque mois.

* Sur une échelle de favorabilité en 10 points, où 1 signifie « pas du tout favorable » et 10 signifie « très favorable ».

Sondage sur la tarification, 2018

Réduction tarifaire liée au statut de la personne

Tarifs réduits et étudiants

Une réduction de tarif est offerte aux personnes qui remplissent certains critères d'admissibilité. Le niveau de réduction varie selon la catégorie d'usagers et l'exploitant. Les statuts étant sujets à une réduction tarifaire offerte sur le territoire métropolitain sont les suivants :

- ▶ Enfants âgés de moins de 6 ans;
- ▶ Enfants/étudiants âgés de 6 à 17 ans;
- ▶ Étudiants à temps plein âgés de 18 ans et plus;
- ▶ Aînés âgés de 65 ans et plus.

Tarifs sociaux

Certains organismes de transport offrent des tarifs réduits aux personnes qui répondent aux critères d'admissibilité spécifiquement liés à leur niveau de revenu. Une autre section du site traite de la tarification sociale plus en détail.

« Les usagers du transport collectif de la région de Montréal sont favorables à une réduction des tarifs pour les étudiants et les aînés (74% et 73% respectivement), mais à un niveau moindre pour les personnes à faible revenu (63%), les familles (62%) et les personnes avec des conditions particulières (58%), par exemple en recherche d'emploi ou avec invalidité.

* Sur une échelle de favorabilité en 10 points, où 1 signifie « pas du tout favorable » et 10 signifie « très favorable ».

Sondage sur la tarification, 2018



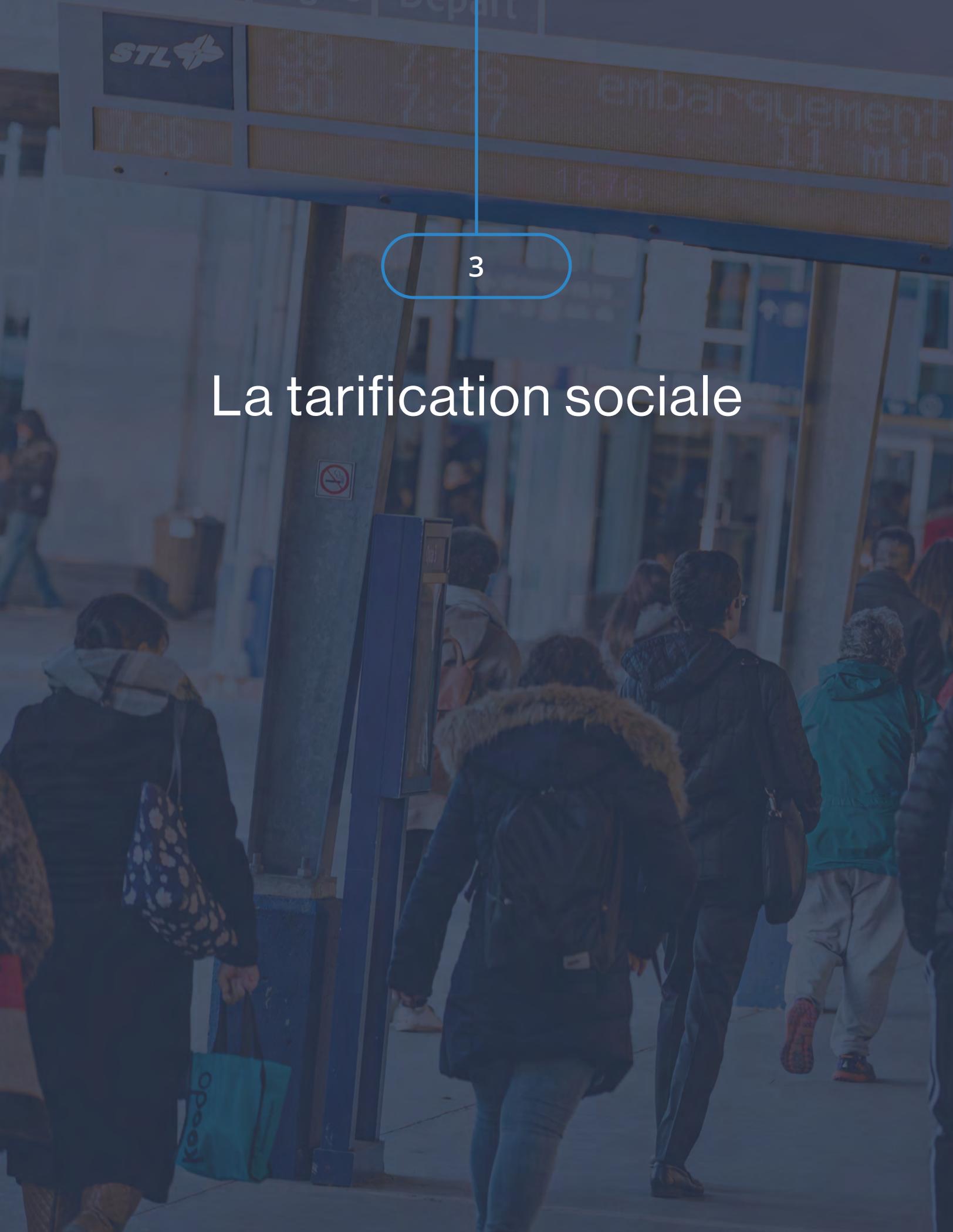
Un usager du transport collectif recharge sa carte OPUS dans une billetterie métropolitaine.

STL

embarquement
11 min

3

La tarification sociale



De quoi s'agit-il?

La **tarification sociale** du transport collectif est une mesure qui vise à contribuer à la mobilité de l'ensemble des citoyens, sans égard à leur statut ou à leur niveau de revenu. Elle s'exprime en général dans une logique d'**équité sociale**, par l'intermédiaire de réductions tarifaires pour certaines catégories de personnes. Elle permet ainsi d'accroître l'accessibilité au transport collectif et de favoriser l'intégration sociale de tous les citoyens, notamment par l'accès au marché du travail, à l'éducation, aux services et aux loisirs. La tarification sociale peut être associée à diverses réductions consenties à des étudiants à temps plein, à des aînés ou à des personnes à faible revenu. L'expression « tarification sociale » est parfois remplacée par « tarification solidaire », une expression davantage employée pour désigner des mesures de tarification sociale se basant uniquement sur le revenu.

La tarification sociale suscite beaucoup d'intérêt dans la région métropolitaine de Montréal, où de plus en plus d'intervenants se questionnent quant à l'octroi de réductions tarifaires pour différentes catégories de personnes. Cette question est notamment soulevée au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui a déposé en mars dernier des orientations et des attentes à ce sujet dans le contexte de la refonte tarifaire amorcée par l'ARTM.

La refonte tarifaire représente l'occasion idéale pour élaborer une vision métropolitaine de la tarification sociale. De plus, d'autres moyens que des réductions tarifaires, comme certaines aides financières, pourraient être considérées pour accroître l'accessibilité des personnes à faible revenu au transport collectif.



Deux femmes discutent en promenant un chien sur une piste cyclable à Boucherville.

Situation actuelle dans la région métropolitaine

Le cadre tarifaire actuel prévoit des réductions tarifaires selon des critères d'âge et de statut. Les conditions d'admissibilité, le niveau de réduction, l'opérationnalisation et le financement des coûts varient à l'échelle métropolitaine, spécialement en fonction des territoires des organismes publics de transport en commun. Quelques programmes particuliers, hors du cadre tarifaire, sont également en vigueur. Il s'agit le plus souvent de gratuité pour certaines catégories de personnes, selon leur statut ou leur niveau de revenu, pour des déplacements effectués à l'intérieur de leur municipalité, en tout temps ou à certaines heures de la journée.

Devant cette variété de pratiques, il est pertinent de se questionner sur les objectifs poursuivis par chacune et de tenter de les harmoniser, notamment en ce qui a trait aux catégories de personnes visées et aux différents niveaux de réduction offerts.

Les défis de la tarification sociale

Le travail sur la refonte du système tarifaire que mènera l'ARTM au cours des prochains mois devra prendre en compte les répercussions financières des modifications à apporter sur la portion des revenus qui provient de la tarification des services. Ainsi, parce qu'elle implique un élargissement des réductions tarifaires consenties à certaines catégories d'usagers, l'instauration d'une tarification sociale pose le défi de son financement et de sa mise en œuvre. Une réflexion plus globale à l'échelle métropolitaine s'impose, et nous avons rassemblé ici certains des éléments qui devront être étudiés.

Les paramètres de la structure tarifaire

Il s'agit des objectifs poursuivis par la tarification sociale, des catégories de clientèles visées et des niveaux de réduction proposés.

Objectifs poursuivis

Un consensus est déjà établi sur le fait que la tarification du transport collectif doit répondre à des objectifs parfois contradictoires en apparence : financer les services de transport collectif ou favoriser leur accessibilité pour tous à l'aide de tarifs peu élevés destinés à certaines clientèles.

La réalité n'est évidemment pas aussi simple, et le défi est d'effectuer des arbitrages entre la maîtrise des coûts des services et des titres de transport, la rétention des clientèles actuelles et l'attraction de nouvelles clientèles.

« L'accessibilité tarifaire aux services pour l'ensemble des citoyens » est l'un des six principes directeurs retenus par l'ARTM.

Clientèles visées

L'identification des clientèles visées par la tarification sociale peut se faire sur la base du statut ou du niveau de revenu de la personne.

L'identification des catégories de clientèles visées par la tarification sociale sera une étape déterminante dans le travail d'analyse à mener, notamment à cause des répercussions financières associées aux réductions consenties.

Niveaux de réduction

Le cadre tarifaire actuel comprend trois catégories de titres, soit le « ordinaire », « étudiant » et « réduit », sans que le niveau de revenu soit considéré.

Actuellement, aucune catégorie de titres ne varie en fonction du revenu. Les réductions accordées visent plutôt des objectifs de rétention des clientèles actuelles et d'attraction de nouvelles clientèles, tout en maintenant l'équilibre entre les revenus et les dépenses.

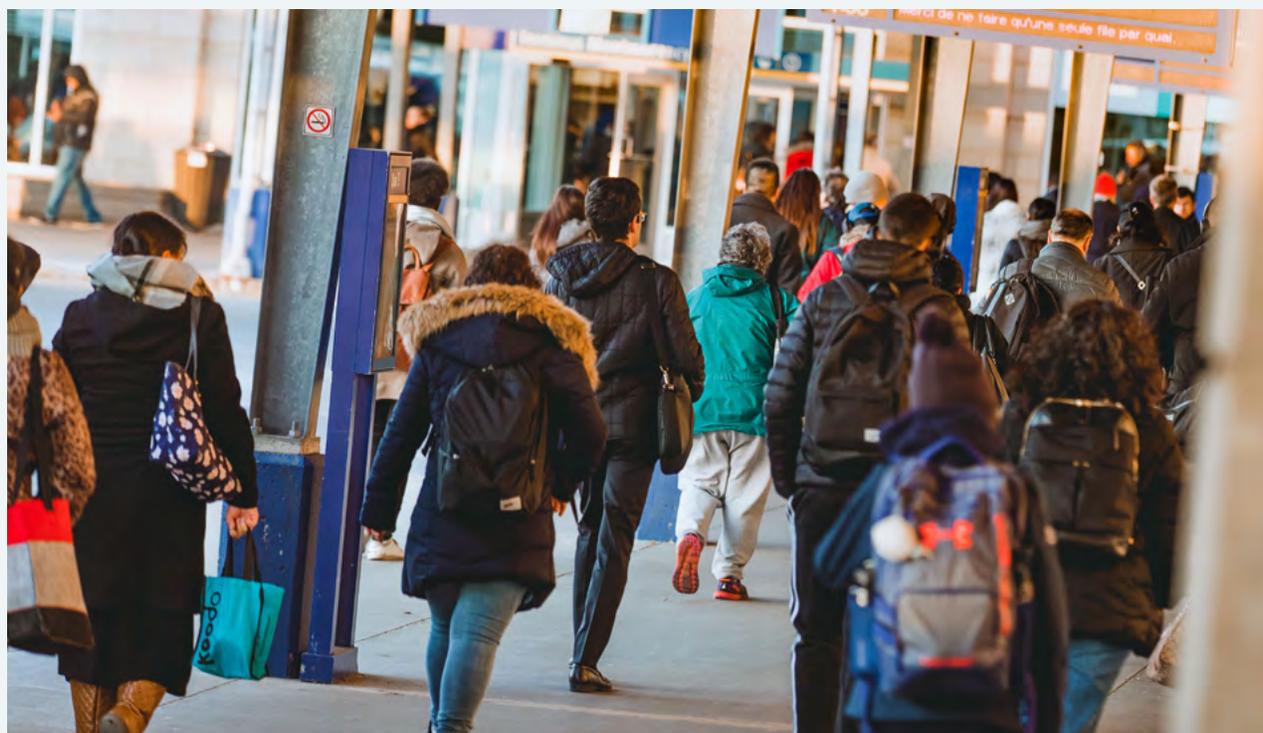
Le sondage par panel réalisé en ligne auprès de 3 565 résidents de la région métropolitaine a permis d'obtenir une première évaluation de la perception de la population par rapport à différentes options tarifaires.

Opinion publique sur des réductions tarifaires

| | Usagers du transport collectif* (favorable 8 à 10) | Non-usagers du transport collectif** (favorable 8 à 10) |
|--|--|---|
| Prix réduit pour les déplacements en famille | 62 % | 63 % |
| Prix réduit pour les personnes à faible revenu | 63 % | 58 % |
| Prix réduit pour les personnes avec des conditions particulières (en recherche d'emploi, atteintes d'une invalidité, etc.) | 58 % | 54 % |
| Prix réduit pour les étudiants | 74 % | 74 % |
| Prix réduit pour les aînés | 73 % | 73 % |

* Répondant ayant utilisé le métro, l'autobus ou le train à une fréquence d'au moins une fois par mois au cours des douze derniers mois.

** Répondant ayant utilisé le métro, l'autobus ou le train à une fréquence de moins d'une fois par mois au cours des douze derniers mois.



Un mouvement de foule au Terminus Montmorency.

Ce qui se fait ailleurs en matière de tarification sociale

Différents modèles de tarification sociale sont appliqués dans plusieurs grandes villes du monde et nous en avons recensé quelques-uns. Ces programmes peuvent difficilement être entièrement calqués dans notre système tarifaire puisqu'ils font appel à différentes variables représentatives de l'unicité de chaque région. Toutefois, les modèles d'ailleurs peuvent servir d'inspiration aux travaux de la refonte tarifaire dans la région métropolitaine de Montréal.

Calgary: *Low Income Monthly Pass - Low Income Seniors Yearly Pass*

| Objectifs poursuivis | Clientèles visées | Niveaux de réduction |
|---|--|---|
| Ce programme vise à éliminer les barrières financières pour les citoyens de Calgary afin qu'ils puissent facilement s'intégrer à la communauté. | Clients qui n'entrent pas dans les catégories régulières d'étudiants et d'aînés; les clients sont répartis en huit catégories de ménages, selon trois catégories de revenus. | Trois niveaux de tarifs sont proposés selon le niveau de revenu et la taille des ménages. La réduction minimale est de 50 % et peut aller jusqu'à 95 % par rapport au tarif mensuel régulier. Le tarif du titre annuel établi pour les aînés à faible revenu est réduit d'environ 85 %. |

Gatineau/STO: *ÉCHO (Équité Communauté Choix Mobilité)*

| Objectifs poursuivis | Clientèles visées | Niveaux de réduction |
|---|---|---|
| ÉCHO permet aux familles sous le seuil de faible revenu de bénéficier d'une réduction sur le tarif du titre régulier. | Le programme ÉCHO est destiné aux personnes de 16 à 64 ans dont le revenu familial se situe sous le seuil de faible revenu défini par le gouvernement du Canada. Il est également ouvert aux nouveaux arrivants (moins de 12 mois sur le territoire) comme aux Gatinois. Le programme est basé sur les revenus de l'année précédente. | Une réduction de plus de 30 % est offerte sur le titre régulier pour les forfaits mensuels et pour le « porte-monnaie électronique ». |

Île-de-France Mobilités: *Solidarité Transport*

| Objectifs poursuivis | Clientèles visées | Niveaux de réduction |
|---|--|---|
| <p>Ce programme facilite les déplacements et fédère tous les acteurs afin d'améliorer les transports. Se déplacer étant un droit fondamental, la Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités ont décidé d'alléger les frais de transport des ménages les plus modestes.</p> | <p>Solidarité Transport est offert en fonction du statut de la personne (personnes assujetties au revenu de solidarité active [RSA], chômeurs, bénéficiaires de différentes allocations). Les membres du ménage du bénéficiaire peuvent également obtenir des réductions tarifaires.</p> | <p>Les bénéficiaires accèdent à un titre gratuit ou, selon leur situation, à une réduction de 50 ou de 75 % sur le titre régulier. La gratuité ou le pourcentage de réduction est attribué pour une période de 1 à 12 mois.</p> |

Londres: *Jobcentre Plus Travel Discount Card Freedom Pass*

| Objectifs poursuivis | Clientèles visées | Niveaux de réduction |
|---|---|---|
| <p>Ces laissez-passer facilitent les déplacements des personnes en recherche d'emploi et des personnes âgées et à mobilité réduite.</p> | <p>Ces programmes s'adressent aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux personnes en recherche d'emploi.</p> | <p>Les bénéficiaires accèdent à un titre gratuit ou, selon leur situation, à une réduction de 50 % par rapport au titre régulier. La Jobcentre Plus Travel Discount Card est valable pour seulement trois mois.</p> |

Toronto/TTC: *Fair Pass Discount*

| Objectifs poursuivis | Clientèles visées | Niveaux de réduction |
|---|---|--|
| <p>Ce modèle vise à tester la tarification sociale en plusieurs phases afin d'évaluer ses effets sur l'accès à la mobilité et sur les coûts de la mesure.</p> | <p>Les bénéficiaires du Programme ontarien de soutien aux personnes handicapées ou de l'assistance Ontario au travail peuvent obtenir une réduction sur le titre tarifaire « adulte régulier » (première phase). Les phases suivantes du programme visent à rendre la réduction admissible à d'autres résidents bénéficiant d'allocations et aux résidents de Toronto vivant avec un faible revenu.</p> | <p>Les personnes admissibles peuvent bénéficier d'une réduction sur leur abonnement mensuel ou sur les titres unitaires. Le tarif mensuel est alors réduit de 20 %, et le titre unitaire, de plus de 30 %.</p> |

Le financement de la tarification sociale

Le transport collectif est un service public à vocation partiellement commerciale. S'il n'a pas de but lucratif, il reste soumis à des contraintes financières. Selon la Politique de financement des services publics du gouvernement du Québec, le transport collectif est un service mixte qui génère des bénéfices publics profitant à l'ensemble de la collectivité ainsi que des bénéfices privés pour chaque usager. Cette nature mixte est entérinée par la Politique de financement de l'ARTM, approuvée par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Elle fixe à 31 % le niveau de financement du transport collectif provenant des usagers. Concrètement, cela signifie que le transport collectif ne peut être entièrement gratuit et qu'il doit, en partie, s'autofinancer.

Afin de mener à bien l'exercice d'évaluation de la faisabilité d'un modèle de tarification sociale, certains éléments doivent être pris en compte, notamment le manque à gagner en termes de recettes tarifaires, l'augmentation potentielle du risque de fraude, ou encore la hausse du niveau de service liée à une augmentation de l'achalandage. Il est également important de considérer les coûts associés à l'administration du programme de tarification sociale, dont ceux découlant de la gestion du processus d'admissibilité, des canaux de distribution et de l'information au public.

L'évaluation de la faisabilité requiert également l'examen des stratégies et des sources de financement de la tarification sociale.

A person wearing a grey fringed shawl is using a smartphone at a transit station. The background is a blurred transit station with a person in a dark uniform. The image has a dark blue overlay.

4

La tarification de la mobilité intégrée et la technologie

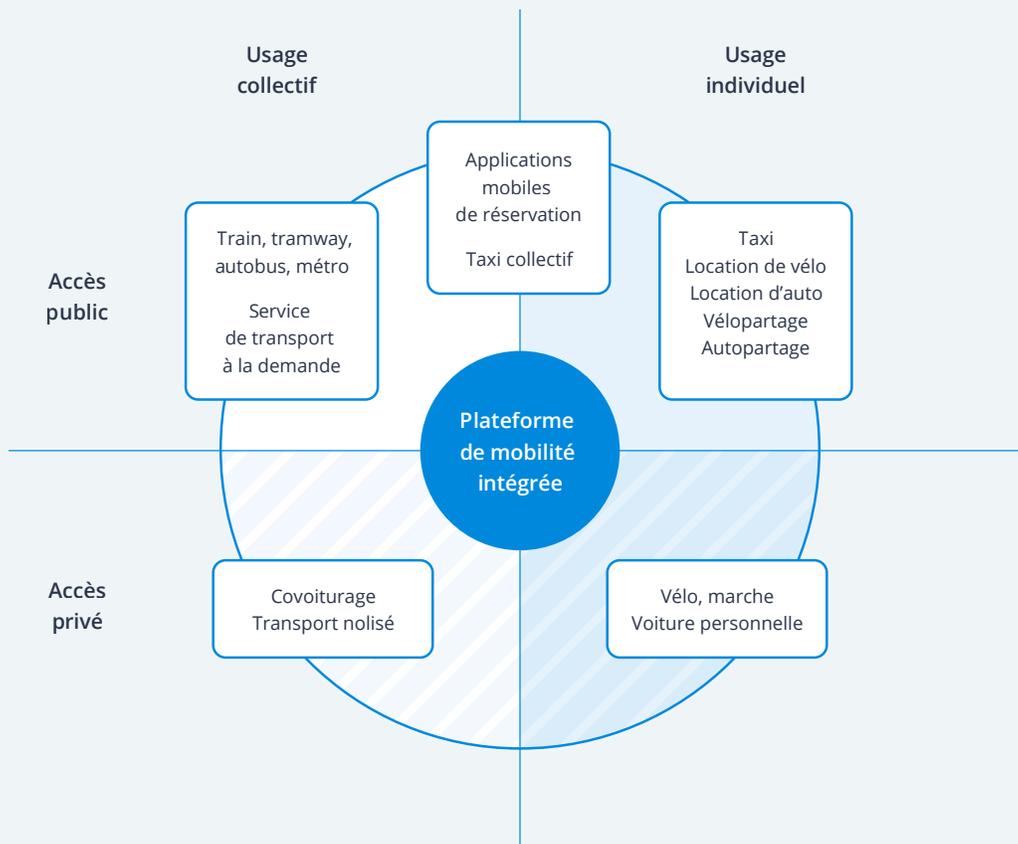
Qu'est-ce que la mobilité intégrée ?

La mobilité intégrée, ou MaaS (*Mobility as a Service*), est une approche qui vise à répondre aux besoins globaux de mobilité des personnes en simplifiant l'accès aux services de **mobilité durable** tels que le transport collectif, le taxi, l'autopartage, le vélo, l'auto en libre-service et l'auto de location. Une centrale de mobilité intégrée agit en tant qu'interface entre tous les services de mobilité et le citoyen afin de lui offrir un forfait tarifaire de mobilité qui sera adapté à ses besoins et qu'il pourra gérer à sa guise. La mobilité intégrée facilite l'intermodalité, soit l'utilisation simple et efficace de plusieurs modes de transport, répondant à tous les besoins en mobilité. Le citoyen profite alors de la complémentarité des services offerts dans un même déplacement, au quotidien ou au gré des saisons.

Les modes de transport peuvent être définis selon deux caractéristiques principales, soit leur accès et leur usage :

- ▶ L'**accès** au mode de transport indique si le service est offert au public ou à un groupe restreint de personnes. Par exemple, l'accès au métro et au vélopartage est public, mais l'accès au covoiturage est privé;
- ▶ L'**usage** d'un mode de transport indique si le service est utilisé par une seule personne ou par plusieurs individus. Par exemple, le métro est utilisé collectivement, alors que le vélopartage est utilisé individuellement.

Aperçu des solutions de mobilité urbaine



Source : Union internationale des transports publics (2016). Policy Brief - [Public transport at the heart of the integrated urban mobility solution.](#)

Ces deux caractéristiques influencent grandement l'organisation de la mobilité intégrée en matière d'offre de services, de tarification et de technologie. Actuellement, la région métropolitaine bénéficie déjà d'une tarification intégrée pour le transport collectif.

Grâce aux offres tarifaires de mobilité intégrée sur le territoire de l'ARTM, il deviendrait possible de composer des forfaits personnalisés selon les besoins de chaque usager.

Les travaux de la refonte tarifaire sont l'occasion d'analyser et de développer de nouvelles offres tarifaires qui favorisent la **comodalité** en répondant aux besoins spécifiques des différents usagers. La mobilité devient ainsi simple, intégrée, fluide et efficace.

Pensons notamment à des offres de mobilité « à la carte » adaptées aux différentes saisons, comme des forfaits tarifaires de vélopartage et de transport collectif pendant la période estivale et des offres d'autopartage et de transport collectif en hiver.

La tarification liée à la mobilité intégrée doit être modulable selon la fréquence d'utilisation des services de mobilité. Elle doit être flexible et simple d'utilisation tant pour les usagers occasionnels de la mobilité que pour les usagers réguliers.



Enseigne de métro avec des cyclistes et des marcheurs près d'un parc.

La technologie au service de la tarification

La technologie, en agissant comme facilitateur d'une expérience de mobilité améliorée, tient un grand rôle dans la vie des usagers du transport collectif.

La région métropolitaine de Montréal peut déjà compter sur un acquis de qualité : le système OPUS. Ce système, propriété de l'ARTM, offre la carte OPUS, un support unique aux usagers qui permet l'accès aux différents services de transport collectif et à certains autres services de mobilité de type autopartage ou vélopartage, comme Communauto et Bixi. Dans le cadre de son mandat, l'ARTM travaille actuellement à la mise en place d'une centrale de mobilité métropolitaine. Celle-ci permettra, en s'appuyant sur les bases solides qu'offre le système OPUS et en collaboration avec les partenaires de la mobilité sur le territoire, d'intégrer l'ensemble des services de mobilité offerts dans la région. Cette centrale permettra également de proposer aux citoyens une expérience d'achat et de gestion de leur dossier de mobilité, simple et intégrée, en plus de faciliter leurs déplacements sur le territoire métropolitain.

Des expérimentations en cours et à venir

Plusieurs projets pilotes de nature technologique sont en cours sur le territoire métropolitain.

Le paiement ouvert

Le paiement ouvert offre aux usagers du transport collectif la possibilité d'utiliser une carte de crédit pour acquitter leur droit de passage directement à bord des véhicules ou aux tourniquets du métro.

Expérimentation « Mon portrait OPUS »

L'expérimentation « **Mon portrait OPUS** », à laquelle participent actuellement des employés des OPTC, pourrait mener au développement d'un compte client de mobilité qui centraliserait au même endroit l'achat et le paiement d'un titre ainsi que l'historique des déplacements d'un usager. Celui-ci pourrait y accéder via l'interface Web ou l'application mobile Chrono. L'objectif est d'aider l'utilisateur à trouver la formule tarifaire la mieux adaptée à sa réalité de déplacement, en lui offrant un accès personnalisé et privé à l'historique de ses déplacements dans le réseau de transport collectif. Cela mènera au développement d'un compte client de mobilité centralisant l'achat, le paiement et l'historique des déplacements.



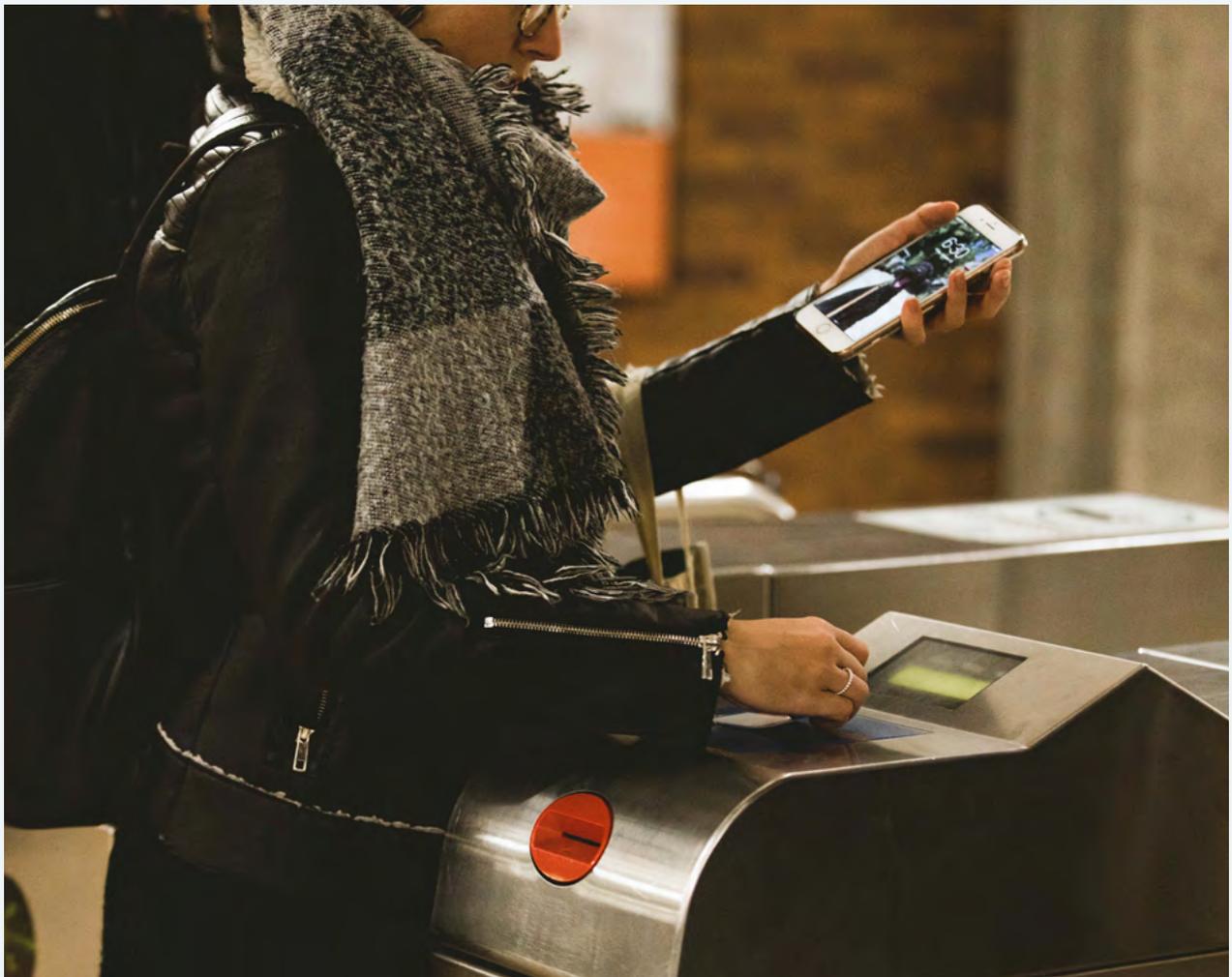
La STL expérimente depuis quelque temps le paiement par carte de crédit sans contact à bord de ses autobus. Il suffit à l'utilisateur de taper sa carte sur le terminal pour payer son passage.

Centrale de mobilité métropolitaine

L'ARTM vise à développer la **centrale de mobilité métropolitaine**, offrant une vision à 360° des services de mobilité et permettant aux citoyens de bénéficier d'une mobilité intégrée et personnalisée adaptée à leurs besoins. L'outil permettra ainsi aux usagers de consulter l'information sur les services offerts, l'état des services en temps réel et la grille tarifaire. De plus, il leur permettra d'effectuer l'achat d'un titre et de forfaits de mobilité ainsi que de consulter l'historique de leur utilisation des services.

Les citoyens au cœur de la mobilité intégrée et de l'évolution technologique

Tout au long des travaux de l'ARTM portant sur la tarification de la mobilité intégrée et sur l'évolution technologique, les citoyens sont au cœur des réflexions, et ce, dans le but de leur offrir une expérience aussi simple, fluide et efficace que possible. Pour atteindre cet objectif ambitieux, la mobilisation et la collaboration de tous les partenaires de la mobilité constituent la clé du succès.



Une jeune femme avec un téléphone à la main, valide sa carte OPUS pour accéder aux quais de métro.

Lexique

Les titres TRAM : Les titres TRAM permettent d'accéder aux réseaux de trains, de métro et d'autobus.

Tarifification uniforme : Un seul et même tarif s'applique sur le territoire desservi.

Tarifification zonale : Les tarifs sont définis selon un découpage du territoire.

Mobilité intégrée : Une approche qui vise à répondre aux besoins globaux de mobilité des personnes en simplifiant l'accès à l'ensemble des services de mobilité durable.

Tarifification sociale :

Deux types de programmes tarifaires :

- ▶ Selon le niveau de revenu de la personne.
- ▶ Selon le statut de la personne (étudiant, personne sans emploi, aîné, jeune).

Équité sociale : Ce concept désigne l'action de répartir les ressources afin que tous puissent accéder aux mêmes avantages. En matière de transport collectif, cela signifie d'offrir des conditions qui permettent à tous d'y accéder de manière juste et raisonnable.

Mobilité durable : Elle correspond à une mobilité efficace, équitable et sobre, ayant un impact moins grand sur l'environnement tout en favorisant le développement économique.

Comodalité : Système suggérant le recours efficace à différents modes de transport, isolément ou en combinaison, dans le but d'obtenir une utilisation optimale et durable des ressources.