

MOT DES COPRÉSIDENTS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Le 3 septembre dernier, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a invité la population à s'informer sur le projet de refonte tarifaire et à participer à la consultation publique. À notre grande satisfaction : elle a répondu « présente »! Près de 400 personnes ont contribué à la réflexion en ligne et 56 contributions écrites ont été reçues, que ce soit par le biais de mémoires, d'avis ou de lettres. Au total, nous avons enregistré plus de 30 150 visites sur notre site Web « Repensons la mobilité ».

Cette consultation était le point culminant de plusieurs mois d'échanges, de sondages citoyens et de rencontres qui nous ont permis d'enrichir le projet.

À titre de coprésidents de la consultation publique sur le projet de refonte tarifaire, nous avons le plaisir de présenter ce rapport de consultation produit par l'Institut du Nouveau Monde (INM), une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.

L'INM a analysé toutes les contributions à la consultation publique, qu'elles soient issues de la plateforme en ligne « Repensons la mobilité », ou de l'appel de mémoires et des audiences publiques.

À la lumière des grands constats, le conseil d'administration de l'ARTM pourra bonifier le projet. De plus, bien que la consultation ne portait pas sur le sujet, nous avons bien saisi l'importance de poursuivre les travaux sur la tarification sociale et nous nous sommes engagés à revenir avec une proposition en 2021.

Nous attestons donc que le présent rapport reflète fidèlement les différents échanges ayant eu lieu cet automne. Les informations et données qui s'y trouvent permettent aux lectrices et aux lecteurs d'avoir une bonne perspective sur les avis partagés.

La mise en œuvre de la refonte tarifaire est un projet phare de l'ARTM au bénéfice de tous les usagers. La tarification du transport collectif représente un des facteurs qui influencent le choix des citoyens dans leurs déplacements. Bien adaptée, simplifiée, elle renforce l'attractivité du transport collectif, lui assure un financement adéquat, et contribue au développement et à la qualité des services.

À tous ceux et celles qui ont participé à cette importante réflexion collective, nous disons : « Merci » de vous être joints à nous pour repenser la mobilité!



ANDRÉE LAFORTUNE, FCPA, FCA

Coprésidente du comité de consultation

Membre du conseil d'administration de l'ARTM et présidente du comité de vérification et des finances

Professeure titulaire, département de sciences comptables, HEC Montréal



JEAN-PIERRE REVÉRET

Coprésident du comité de consultation

Membre du conseil d'administration de l'ARTM et président du comité chargé de la qualité des services aux usagers des services de transport collectif

Professeur retraité, département de stratégie, responsabilité sociale et environnementale, de l'ESG-UQAM



LA REFONTE TARIFAIRE DE L'ARTM

RAPPORT DE LA CONSULTATION

PRÉSENTÉ À :

Autorité régionale de transport métropolitain

20 novembre 2020

Crédits

Analyse et rédaction

Marc Tremblay-Faulkner

Mohamed-Ali Yanouri

Équipe de projet

Malorie Flon

Marianik Gagnon

Jessica Perrin

Marc Tremblay-Faulkner

Mohamed-Ali Yanouri

À propos de l'INM

L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999
Télécopieur : 514 934-6330
Courriel : inm@inm.qc.ca

www.inm.qc.ca

Pour citer ce document :

INM. « La refonte tarifaire de l'ARTM ». Montréal, 20 novembre 2020.
www.inm.qc.ca/nom-du-rapport.

Sommaire

Contexte et présentation de la démarche

Dans l'objectif de favoriser l'intégration tarifaire et de réduire le nombre de titres pour l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal et afin d'en simplifier l'accès pour les usagers, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a élaboré un projet de refonte tarifaire qui consiste en quatre grandes propositions :

- un découpage du territoire en quatre zones tarifaires ;
- des tarifs donnant accès à tous les modes de transport (bus, métro, REM, train, transport adapté) ;
- des tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies ;
- des tarifs donnant accès aux services de bus partout sur le territoire.

L'ARTM a décidé de mettre en place une démarche participative afin de mieux connaître les besoins et les enjeux soulevés par les citoyens, les usagers et ses partenaires sur le projet de refonte tarifaire. L'INM a eu pour mandat d'accompagner l'ARTM à travers la réalisation de cette démarche.

La démarche participative comprenait les étapes suivantes :

- la tenue de quatre rencontres d'information;
- la réalisation d'une consultation numérique;
- la tenue d'audiences publiques avec appel de mémoires;
- l'analyse des résultats et la rédaction du présent rapport.

Au total, l'ARTM a enregistré 30 150 visites du 3 septembre au 23 octobre 2020 sur son site Web www.repensonslamobilite.quebec. 296 personnes ont participé aux rencontres d'information, au cours desquelles 134 questions ont été posées.

Dans le cadre de la consultation numérique, 296 participants ont fait 312 contributions uniques et procédé à 1485 votes sur les quatre propositions à l'étude, et 101 participants ont produit 115 contributions dans la boîte à idées.

Dans le cadre des audiences publiques, 26 mémoires, 26 avis et 4 lettres ont été soumis à l'ARTM. Parmi les participants ayant déposé une opinion, on retrouve 27 organismes communautaires, 11 acteurs municipaux, huit organismes spécialisés en mobilité et neuf autres contributions.

Résultats de la consultation en ligne

L'appréciation générale des participants se résume ainsi :

- Le projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM est accueilli plutôt favorablement. Trois des quatre propositions recueillent une majorité de votes favorables.
- La proposition d'un découpage du territoire en quatre zones tarifaires est celle qui a suscité le plus de participation et recueilli le plus de votes défavorables toute proportion gardée.
- Les propositions des tarifs qui donnent un accès à tous les modes de transport et d'une variation des tarifs selon le nombre de zones franchies sont celles qui recueillent le plus d'appuis.
- La proposition des tarifs qui donnent un accès aux services de bus partout sur le territoire est celle qui reçoit un accueil mitigé.
- Les principaux arguments avancés en faveur du projet de refonte tarifaire sont la simplification engendrée par le projet proposé, la logique d'une tarification interzone et la continuité avec le découpage actuel.

Les principaux enjeux soulevés par les participants sont les suivants :

- Plusieurs participants de la consultation numérique estiment que l'ARTM devrait inclure l'ensemble du réseau de métro, y compris les stations de Longueuil et de Laval, dans la zone 1.
- La mesure de la distance en zones tarifaires et les tarifs « tous modes » sont perçus comme étant injustes pour les usagers de l'extérieur de Montréal, en particulier les résidents de la Couronne Sud de Montréal.
- Selon plusieurs participants, des projets de découpage alternatifs qui réduisent le nombre de zones ou assurent une continuité des zones entourant l'Île de Montréal mériteraient d'être envisagés.
- Il faudrait inclure les modes de transport alternatifs, notamment le réseau de vélos en libre-service, dans la définition des tarifs « tous modes ».
- Certains participants qui appuient le principe de l'utilisateur-payeur estiment que l'ARTM devrait miser sur une tarification basée sur la distance parcourue plutôt que sur le nombre de zones franchies.
- Plusieurs participants estiment que la proposition « bus partout » serait plus utile pour d'autres modes de transport.

Les principales propositions recueillies dans la boîte à idées sont les suivantes :

- L'intégration d'une tarification sociale basée sur le revenu en vertu du droit à la mobilité des personnes plus démunies.
- Une modulation de l'offre tarifaire (modes de transport, durée des titres, etc.) pour refléter la diversité croissante des habitudes de déplacement des usagers.
- L'intensification de l'usage des nouvelles technologies, notamment dans les modes de paiement.

Résultats de l'appel de mémoires et des audiences publiques

Les enjeux soulevés entourant les principes et grandes propositions du projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM sont les suivants :

- La majorité des intervenants aux audiences publiques reconnaissent et appuient l'effort de simplification et d'harmonisation de l'ARTM ;
- Certains intervenants estiment néanmoins que la grille tarifaire devrait maintenir en place une variété de titres disponibles et intégrer les stationnements incitatifs et les réseaux de bus express métropolitains ;
- Certains acteurs municipaux suggèrent d'aller plus loin en matière d'harmonisation et prônent l'uniformisation tarifaire des régions de Laval, Longueuil et Montréal ;
- Certains intervenants souhaitent que l'ARTM révise le découpage proposé afin d'éviter un saut entre les zones 3 et 1 autour de l'île de Montréal et d'intégrer les stations de métro de Laval et de Longueuil à la zone 1.
- La majorité des intervenants appuient le tarif « bus partout », mais soulignent que cette proposition dépend de la qualité de l'offre de services de bus sur l'ensemble du territoire.
- La proposition de tarifs donnant accès à tous les modes de transport reçoit un bon accueil des intervenants. Bien qu'elle favorise une plus grande accessibilité à différents modes de transport, certains considèrent que son caractère tout-en-un se traduit par une hausse de tarifs importante.
- La proposition de tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies est celle qui est accueillie le plus favorablement dans le cadre des audiences publiques, car elle est facile à comprendre et permet de réduire les hausses de tarifs engendrées par d'autres propositions du projet.

D'autres enjeux complémentaires au projet de refonte tarifaire ont également été soulignés par les intervenants :

- Bien que le projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM n'aborde pas directement l'enjeu de la tarification sociale, celui-ci a été soulevé par de nombreux intervenants qui considèrent qu'il s'agit d'un enjeu central qu'il faut traiter rapidement.
- Plusieurs organismes communautaires se sont prononcés en faveur d'une tarification sociale basée sur le revenu pour favoriser l'accessibilité au transport en commun et réduire les gaz à effet de serre.
- Plusieurs acteurs municipaux s'interrogent sur les impacts et la complexité de la mise en place d'une tarification sociale. Pour se prononcer, ils réclament des projections sur les impacts financiers d'une telle mesure. Ils soulignent par ailleurs l'importance de préserver l'autonomie des municipalités en la matière.
- Plusieurs municipalités et organismes demandent à l'ARTM de leur fournir des estimations précises des revenus et des pertes engendrées par la refonte tarifaire par secteur et par mode de transport.

- Devant l'incertitude entourant les revenus générés par la refonte tarifaire, les intervenants s'entendent sur la nécessité pour l'ARTM de trouver de nouvelles sources de revenus. Plusieurs estiment qu'une contribution du palier provincial dans le financement du transport collectif dans la région métropolitaine est nécessaire.
- L'arrivée du REM suscite des inquiétudes parmi les intervenants quant aux hausses de tarifs qu'elle engendre pour les usagers de l'axe Champlain. Des mesures d'atténuation tarifaire transitoires sont réclamées.
- Les intervenants souhaitent une implantation rapide des nouvelles technologies dans la foulée de la mise en place de la nouvelle grille tarifaire, mais celle-ci doit répondre aux exigences de l'accessibilité universelle et ne pas accentuer le phénomène de fracture numérique. Le déploiement de bornes de paiement sans contact, la possibilité de paiements au passage par carte et la mise en ligne de la centrale de mobilité figurent parmi les mesures identifiées comme prioritaires.

Table des matières

Crédits	1
À propos de l'INM	2
Sommaire	3
Table des matières	7
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	9
Mise en contexte	9
Le projet de refonte tarifaire	9
Objectifs de la démarche participative	11
Mandat de l'INM	12
Étapes de la consultation publique	12
Rencontres d'information	12
Consultation numérique	13
Audiences publiques	13
Analyse et rédaction du rapport	14
Bilan de la participation	15
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	16
1. Consultation numérique	16
1.1. Un projet accueilli plutôt favorablement	16
1.1.1. Une tarification jugée plus simple, logique et en continuité avec la tarification actuelle	19
1.2. Les enjeux soulevés pour chaque proposition	21
1.2.1. Un découpage du territoire en quatre zones tarifaires	22
Inclusion des stations de métro situées à l'extérieur de l'agglomération de Montréal en zone 1	22
Un sentiment d'injustice parmi les usagers des banlieues et des couronnes.	23
Un découpage à revoir	23
Autres enjeux soulevés	24
1.2.2. Des tarifs donnant accès à tous les modes de transport	24
Un sentiment d'injustice parmi les usagers de l'extérieur de Montréal	25
Un manque de flexibilité	25
Les modes alternatifs à inclure dans l'équation	26
Autres enjeux soulevés	27
1.2.3. Des tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies	27
L'inclusion du réseau de métro dans la zone 1	27
La distance parcourue	27
Autres enjeux soulevés	28

1.2.4. Des tarifs donnant accès aux services de bus partout sur le territoire	28
Une proposition qui s'applique davantage à d'autres modes de transport	29
Une proposition qui dépend d'une meilleure offre de service	30
1.3. Boîte à idées	30
1.3.1. La tarification sociale	30
1.3.2. Une offre tarifaire plus flexible et adaptée à la réalité	31
1.3.3. L'inclusion du réseau de métro dans la zone 1	33
1.3.4. Un meilleur usage des nouvelles technologies	33
1.3.5. Autres contributions	34
2. Appel de mémoires et audiences publiques	36
2.1. Les enjeux liés aux propositions du projet de refonte tarifaire	36
2.1.1. Simplification et harmonisation tarifaires	36
2.1.2. Un découpage du territoire en quatre zones tarifaires	38
2.1.3. Des tarifs donnant accès aux services de bus partout sur le territoire	39
2.1.4. Des tarifs donnant accès à tous les modes de transport	40
2.1.5. Des tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies	41
2.2. Autres enjeux soulevés	42
2.2.1. La question de la tarification sociale	42
2.2.2. La question du financement	44
2.2.3. L'arrivée du Réseau express métropolitain et son intégration dans la grille tarifaire	45
2.2.4. L'usage des nouvelles technologies	46
Annexe	48



PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Mise en contexte

Créée en 2017, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est responsable de la planification, du financement, de l'organisation et de la promotion du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Lors de sa création en 2017, l'ARTM s'est vu confier la responsabilité d'établir les tarifs des transports collectifs sur son territoire, constitué des municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal, du territoire autochtone de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme¹. Près de 4 millions de citoyens y vivent et 576 millions de déplacements en transport collectif et adapté y sont réalisés chaque année.

Dans l'objectif de favoriser l'intégration tarifaire de l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal afin d'en simplifier l'accès pour les usagers, l'ARTM a élaboré un projet de refonte tarifaire qui consiste en quatre grandes propositions :

- un découpage du territoire en quatre zones tarifaires ;
- des tarifs donnant accès à tous les modes de transport (bus, métro, REM, train, transport adapté) ;
- des tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies ;
- des tarifs donnant accès aux services de bus partout sur le territoire.

L'ARTM a élaboré un document de consultation qui décrit plus en détail le projet de refonte tarifaire et la structure de tarification actuelle. On peut consulter ce document [ici](#).

Le projet de refonte tarifaire

La refonte tarifaire a pour objectif la simplification et l'intégration de la tarification du transport collectif régulier et adapté dans la région métropolitaine de Montréal. Le projet :

- représente une attente importante des citoyens et des institutions de la région métropolitaine ;
- s'appuie sur l'analyse de plusieurs projets et de leurs répercussions ;
- a fait l'objet d'un vaste exercice de concertation et de consultation auprès des partenaires concernés, de la population et de la société civile.

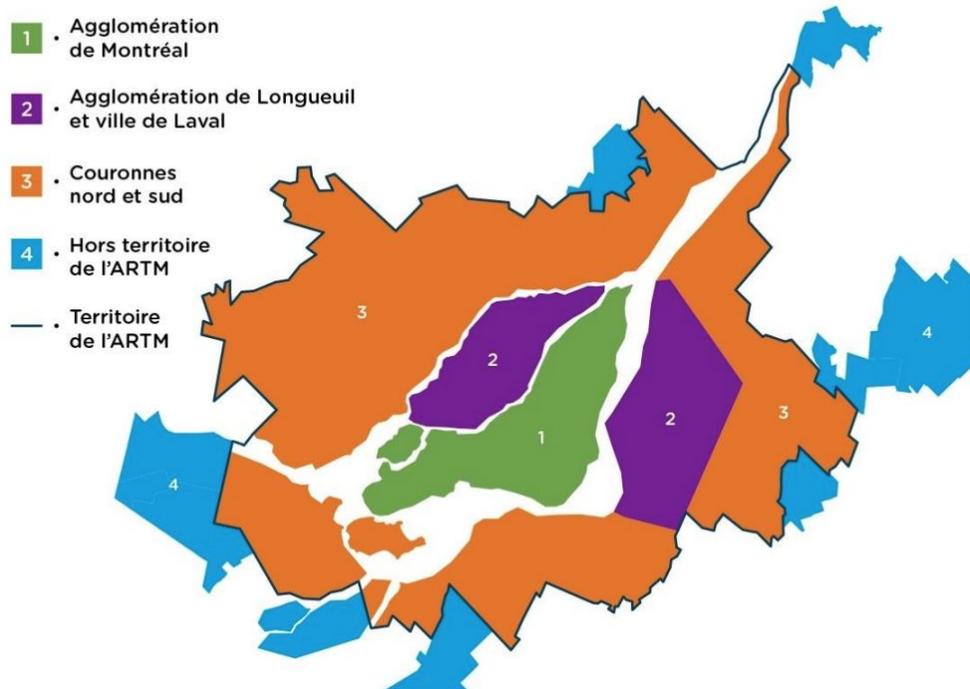
¹ L'ARTM peut conclure des ententes de service avec des municipalités à l'extérieur de son territoire.

Le projet de refonte tarifaire pour consultation propose :

- Quatre zones tarifaires qui respectent les grands secteurs :
 - Zone 1 : agglomération de Montréal ;
 - Zone 2 : Ville de Laval et agglomération de Longueuil ;
 - Zone 3 : Couronnes Nord et Sud ;
 - Zone 4 : municipalités hors territoire.
- Des tarifs donnant accès à tous les modes de transport, définis selon chacune des zones et entre les zones.
- Un tarif « bus partout » uniforme pour les zones 1, 2 et 3 du territoire de l'ARTM.

Les zones du projet de refonte tarifaire

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain



[Source : ARTM](#)

Des tarifs arrimés aux tarifs actuels :

- Tous modes, zone 1 : Tarif de 90 \$ impliquant une hausse du tarif STM de 2 \$ pour maintenir constants les revenus tarifaires à la suite de l'intégration des tarifs trains et REM.
- Tous modes, zone 2 : Tarif de 100 \$ permettant d'harmoniser les tarifs RTL et STL, impliquant le maintien du tarif RTL et une hausse du tarif STL de 1 %.
- Tous modes, zone 3 : Tarif de 100 \$ permettant d'harmoniser les tarifs internes des zones 2 et 3 et impliquant une hausse du tarif moyen des couronnes nord et sud d'environ 3 %.

- Tous modes, 2 et 3 zones : Tarifs respectifs de 144 \$ et 176 \$ correspondant aux actuels tarifs Tram 3 et 5.
- Bus partout : Tarif unique de 110 \$ donnant accès, à quelques exceptions près, à tous les services de bus à l'intérieur des zones 1, 2 et 3, sans égard au nombre de zones parcourues.

TARIFS MENSUELS ORDINAIRES PROPOSÉS À DES FINS DE CONSULTATION

		TOUS MODES				BUS PARTOUT						
												
		Zone de destination				Zone de destination						
		↶	1	2	3	4	↶	1	2	3	4	
Zone d'origine	1		90 \$	144 \$	176 \$	245 \$		110 \$				
	2		144 \$	100 \$	144 \$	176 \$						
	3		176 \$	144 \$	100 \$	144 \$						
	4		245 \$	176 \$	144 \$	100 \$						

1 - Agglomération de Montréal
2 - Ville de Laval et agglomération de Longueuil
3 - Couronnes nord et sud
4 - Hors territoire de l'ARTM

[Source : ARTM](#)

Objectifs de la démarche participative

L'ARTM a entrepris en 2019 une démarche participative afin de mieux connaître les besoins et les enjeux soulevés par les citoyens, les usagers, ses partenaires (que sont, entre autres, exo, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval et la Société de transport de Montréal) et les représentants de la société civile dans le cadre de l'élaboration du projet de refonte tarifaire. Ainsi, plus de 1 200 personnes et organismes lui ont fait part de leurs attentes, notamment en répondant à un questionnaire en ligne et en participant à des consultations itinérantes menées dans les cinq secteurs du territoire qu'elle dessert. Cette démarche a permis de prendre en compte les commentaires et de proposer une version enrichie du projet, laquelle fait l'objet de la présente consultation.

Les objectifs de la consultation publique 2020 sont :

- d'informer les citoyens, et plus particulièrement les usagers, au sujet du projet de refonte tarifaire ainsi que des principes qui ont guidé son élaboration ;
- de consulter les citoyens et usagers afin d'entendre leurs commentaires et de recueillir leurs suggestions visant à optimiser la proposition de l'ARTM.

Mandat de l'INM

L'INM a eu pour mandat d'accompagner l'ARTM à travers la réalisation de la démarche participative.

Plus spécifiquement, l'INM a :

- fourni des conseils stratégiques dans le cadre de la démarche ;
- proposé des projets et des outils d'animation pour les rencontres d'information et les audiences publiques ;
- analysé les données de la consultation numérique et les mémoires, avis et lettres déposés ainsi que les commentaires apportés lors des audiences publiques ;
- rédigé le présent rapport.

Étapes de la consultation publique

La consultation publique, lancée le 3 septembre 2020, se divise en quatre étapes :

- la tenue de quatre rencontres d'information;
- la réalisation d'une consultation numérique;
- la tenue d'audiences publiques avec appel de mémoires;
- l'analyse des résultats et la rédaction du présent rapport.

Rencontres d'information

L'ARTM a tenu quatre rencontres d'information au cours desquelles les citoyens et organismes pouvaient poser des questions. En tout, 296 personnes ont participé aux rencontres et 134 questions ont été posées. Les rencontres se sont tenues aux dates suivantes :

- le mardi 8 septembre de 19 h à 21 h ;
- le jeudi 10 septembre de 17 h à 19 h ;
- le lundi 14 septembre de 19 h à 21 h ;
- le mercredi 16 septembre de 14 h à 16 h.

À noter qu'en raison de la pandémie de la COVID-19, les rencontres d'information se sont déroulées dans un studio de diffusion de conférence en ligne et étaient webdiffusées sur le site repensoislamobilite.quebec.

Consultation numérique

La consultation numérique, propulsée par la plateforme Cap Collectif, s'est déroulée du 3 septembre 2020 à 10 h 30 au 9 octobre 2020 à 20 h. La consultation comprenait deux volets.

Le premier est une consultation sur le projet de refonte tarifaire présenté en quatre propositions, au bénéfice de l'exercice :

- un découpage du territoire en quatre zones tarifaires ;
- des tarifs donnant accès à tous les modes de transport (bus, métro, REM, train, transport adapté) ;
- des tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies ;
- des tarifs donnant accès aux services de bus partout sur le territoire.

Sur la plateforme, chaque proposition était expliquée brièvement. Si un participant désirait plus de détails, on le renvoyait à un document d'information créé à cet effet. Pour chaque proposition, les participants pouvaient voter ou avancer des arguments. Les votes pouvaient être des votes d'appui (« D'accord »), de réserves (« Mitigé ») ou de désaccord (« Pas d'accord »). Les arguments pouvaient être pour ou contre le projet de refonte. Des mentions « J'aime » permettaient d'établir un degré de popularité des arguments présentés par les participants. Le deuxième volet est une « Boîte à idées », qui consiste à recueillir des propositions afin de bonifier le projet de refonte. Les participants pouvaient commenter chaque proposition.

Audiences publiques

Les citoyens et organismes qui désiraient déposer un mémoire avaient jusqu'au 5 octobre 2020 pour le soumettre.

Ils pouvaient autrement se présenter devant un comité consultatif composé de deux coprésidents, Mme Andrée Lafortune² et M. Jean-Pierre Revéret³, lors de trois séances d'audiences publiques prévues à cet effet, soit :

- le mardi 20 octobre de 19 h à 22 h ;
- le jeudi 22 octobre de 19 h à 22 h ;
- le vendredi 23 octobre de 13 h 30 à 17 h 30.

² Andrée Lafortune est professeure titulaire, spécialisée en comptabilité financière et en gouvernance financière, à HEC Montréal. Elle est membre du conseil d'administration de l'ARTM et présidente du comité de vérification et des finances qui est responsable du projet de refonte tarifaire, et membre du comité de suivi des projets et des technologies et du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines.

³ Jean-Pierre Revéret est professeur retraité, département de stratégie, responsabilité sociale et environnementale de l'ESG-UQAM. Il est membre du conseil d'administration de l'ARTM et président du comité chargé de la qualité des services aux usagers ainsi que membre du comité de vérification et des finances, du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines.

Les audiences avaient pour objectifs :

- d'entendre les commentaires et suggestions des citoyens et parties prenantes pour bonifier la proposition de l'ARTM ;
- de s'assurer d'une bonne compréhension des mémoires reçus.

Le rôle du comité de consultation était le suivant :

- prendre connaissance des priorités, préoccupations et propositions des citoyens et organisations ;
- questionner les participants pour bien comprendre leurs préoccupations et recommandations ;
- rendre compte des échanges à l'ARTM.

À noter qu'en raison de la pandémie de la COVID-19, les séances d'audition des mémoires se sont déroulées en ligne via la plateforme Zoom et étaient webdiffusées sur la chaîne YouTube de l'INM ainsi que sur la page Facebook de l'ARTM.

Analyse et rédaction du rapport

Pour rédiger ce rapport, l'INM a procédé à l'analyse des résultats de la consultation numérique et à la lecture de l'ensemble des mémoires déposés lors des audiences publiques. Une prise de notes lors des audiences publiques a également été considérée dans les résultats.

Ce rapport ne reproduit pas la totalité des commentaires reçus, mais propose une synthèse des contributions.

Les résultats ont été analysés sur la base de la récurrence des opinions exprimées ainsi que d'une appréciation qualitative des contenus pour refléter les nuances et la diversité des contributions. Les données ont été analysées dans une perspective d'aide à la prise de décision.

Enfin, le mandat confié à l'INM n'incluait pas de vérifier si les commentaires des personnes ayant participé à la consultation en ligne ou aux audiences publiques s'appuient sur des données scientifiques indépendantes, ni d'en faire une évaluation factuelle. De même, il n'appartenait pas à l'INM de porter un jugement sur la pertinence des commentaires, mais plutôt d'en faire la synthèse tout en faisant ressortir les tendances et les points de convergence et de divergence. Les citations anonymes qui ponctuent ce rapport ont été choisies pour leur valeur illustrative et représentative des opinions exprimées. Dans le cas de la consultation numérique, les citations retenues sont celles ayant recueilli le plus de mentions d'appui.

Bilan de la participation

Le bilan de la participation est présenté dans le tableau 1.

Tableau 1

Bilan de la participation⁴

Activités	Participation
Site Web	30 150 visites du 3 septembre au 23 octobre 2020
Rencontres d'information	8 septembre <ul style="list-style-type: none">• 101 participants• 38 questions posées 10 septembre <ul style="list-style-type: none">• 58 participants• 24 questions 14 septembre <ul style="list-style-type: none">• 65 participants• 40 questions 16 septembre <ul style="list-style-type: none">• 72 participants• 32 questions
Consultation numérique	Votes et arguments sur les propositions <ul style="list-style-type: none">• 312 contributions• 1485 votes• 296 participants Boîte à idées <ul style="list-style-type: none">• 115 contributions• 101 participants
Audiences publiques	56 contributions écrites <ul style="list-style-type: none">• 26 mémoires• 26 avis• 4 lettres

Les citoyens et les organisations qui ont déposé un mémoire, un avis ou une lettre dans le cadre des audiences publiques sont présentés en annexe. Les mémoires sont disponibles en ligne sur repensoislamobilite.quebec.

⁴ Les mêmes personnes pouvaient participer aux différentes étapes de la démarche.



PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

1. Consultation numérique

Cette section présente les résultats de la consultation numérique sur le projet de refonte tarifaire. Cette consultation comprend deux volets. Le premier est un vote en ligne sur chacune des quatre propositions de l'ARTM. Les participants étaient également invités à avancer des arguments pour ou contre les propositions. Le deuxième volet consiste en une boîte à idées, dans laquelle les participants pouvaient faire des suggestions afin de bonifier le projet de refonte tarifaire. Quelque 30 150 visites ont été enregistrées sur le site Web de la plateforme consultative de l'ARTM. Au total, la consultation numérique a recueilli 427 contributions et 1 485 votes de 397 participants.

Les prochaines sections de ce rapport se divisent comme suit :

- un portrait général de l'appréciation des propositions ;
- les principaux enjeux soulevés par les participants ;
- une synthèse des contributions à la boîte à idées.

1.1. Un projet accueilli plutôt favorablement

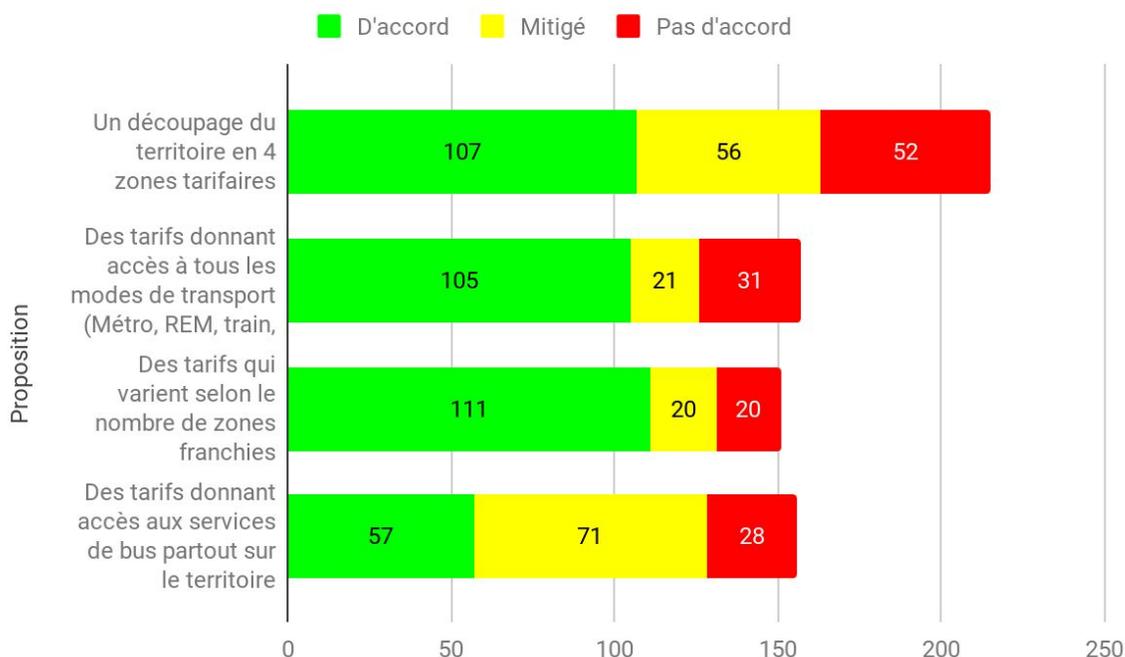
Globalement, le projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM est accueilli plutôt favorablement par les participants à la consultation numérique. Les votes recueillis sur les quatre propositions, présentés dans le graphique 1, illustrent en effet une appréciation majoritairement favorable ou mitigée pour chaque proposition.

Fait saillant

Globalement, le projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM est accueilli plutôt favorablement par les participants à la consultation numérique. Chacune des quatre propositions recueille une majorité de votes favorables ou mitigés.

Graphique 1

Votes sur les propositions de la refonte tarifaire



C'est la proposition d'un découpage du territoire en quatre zones tarifaires qui a suscité le plus de participation. Sur un total de 215 votes, la moitié sont favorables à la proposition, 56 sont mitigés, c'est-à-dire qu'ils ont des arguments pour et des arguments contre et 52 participants se disent en désaccord.

Fait saillant

La proposition d'un découpage du territoire en quatre zones tarifaires est celle qui a suscité le plus de participation.

Les propositions de tarifs « tous modes » et d'une tarification interzone recueillent une majorité de votes favorables ou mitigés. Sur 157 votes, 80,3 % des participants se disent favorables (105) ou mitigés (21) face à la proposition de tarifs donnant accès à tous les modes de transport (bus, métro, REM, train, transport adapté), contre 31 participants qui se disent en désaccord.

En ce qui concerne la proposition de tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies, cette proportion atteint 86,1 % : sur 151 votes, la grande majorité des participants se disent favorables (111) ou mitigés (20) face à la proposition, et une minorité (20), soit 13 % d'entre eux, se disent en désaccord.

Fait saillant

Les propositions des tarifs qui donnent un accès à tous les modes de transport et d'une variation des tarifs selon le nombre de zones franchies sont celles qui recueillent le plus d'appuis parmi les participants à la consultation numérique.

La proposition de tarifs donnant accès aux services de bus partout sur le territoire est celle qui recueille relativement le moins de votes favorables (57) et le plus de votes mitigés (71), pour une proportion de 82,1 % des 156 votes totaux. 28 participants (18 %) se disent en désaccord avec cette proposition.

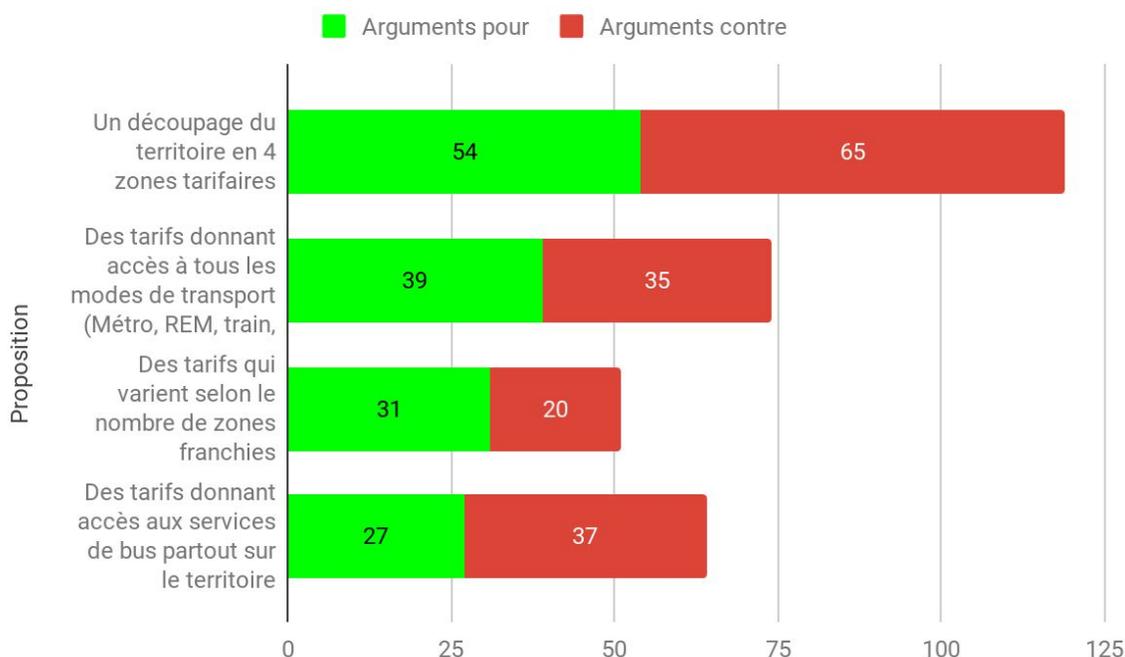
Fait saillant

La proposition des tarifs qui donnent un accès aux services de bus partout sur le territoire est celle qui recueille le plus de votes mitigés (45,5 %) parmi les participants à la consultation numérique.

La consultation numérique permettait aux participants d'avancer des arguments pour ou contre les différentes propositions du projet de refonte tarifaire. La distribution des arguments, représentée dans le graphique 2, correspond à celle des votes présentés précédemment dans le graphique 1. C'est la proposition d'un découpage du territoire en quatre zones tarifaires qui a recueilli le plus grand nombre d'arguments tandis que les autres propositions ont suscité un peu moins de commentaires.

Graphique 2

Arguments pour et contre les propositions de la refonte tarifaire



Fait saillant

Dans le cadre de la consultation numérique, la proposition d'un découpage du territoire en quatre zones tarifaires est celle qui a engendré le plus d'arguments, un peu plus de la moitié étant contre.

1.1.1. Une tarification jugée plus simple, logique et en continuité avec la tarification actuelle

Parmi les arguments en faveur du projet de refonte tarifaire, plusieurs participants ont souligné la simplification qu'il engendre, la logique d'une tarification interzone et la cohérence du découpage proposé avec celui des sociétés de transport et les frontières municipales. L'effort de simplification est particulièrement apprécié parmi les participants, une appréciation que l'on retrouve dans les contributions aux quatre propositions de l'ARTM.

« *Tellement plus simple et logique! Enfin un système qui se base sur la distance parcourue et encourage les déplacements entre les zones, pas seulement en direction du centre-ville.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 6 septembre 2020.

En ce qui concerne le découpage en quatre zones tarifaires, plusieurs participants (neuf sur 31 arguments favorables) soulignent qu'il présente l'avantage d'être à la fois plus simple que le découpage actuel et en cohérence avec les frontières municipales et les territoires desservis par les grandes sociétés de transport de la région. Considérer l'île de Montréal comme une seule zone tarifaire est particulièrement apprécié.

« *Découpage simple qui est cohérent avec le découpage des sociétés de transport actuelles, alors qui risque d'être bien compris par la société.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 3 septembre 2020.

La proposition d'une tarification interzone, qui varie selon le nombre de zones franchies, recueille 17 arguments favorables. Les participants insistent notamment sur l'équité et la flexibilité de cette proposition, qui rend justice au principe d'utilisateur-payeur et permet de répondre plus justement aux besoins de la clientèle qui ne cherche pas nécessairement à se rendre jusqu'au centre-ville de Montréal. On estime que cette mesure est plus équitable envers les usagers de l'extérieur de Montréal que le système actuel.

« *Il est plus juste d'avoir un concept de tarif selon les zones franchies. De cette façon, on se procure un titre qui répond de la façon la plus juste à notre besoin. Le même concept existe en France et je le trouve plus adéquat.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 8 septembre 2020.

Parmi les arguments en faveur de la proposition de tarifs « tous modes », trois participants soulignent une plus grande accessibilité au transport collectif. L'augmentation de services disponibles est particulièrement appréciée. Trois participants estiment qu'une telle mesure pourrait favoriser l'achalandage en général, permettant aux usagers de l'extérieur de l'agglomération de Montréal, notamment, d'utiliser des modes de transport collectif plus variés.

« *Enfin un système qui offre un tarif unifié multimodes, nonobstant les sociétés de transport. Ça me semble tellement plus simple et logique. Je pense que ça favorisera l'achalandage entre les différents modes. Il faut avoir une offre variée et flexible pour créer la demande et changer les habitudes de transport liées à l'auto-solo.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 6 septembre 2020.

La proposition de tarifs donnant accès aux services de bus partout sur le territoire a engendré moins d'arguments favorables que les autres, mais certains participants notent néanmoins que le tarif « Bus partout » proposé est abordable. De plus, la proposition est avantageuse pour les personnes qui se déplacent uniquement sur des trajets courts et locaux. Plusieurs participants constatent que cette proposition est surtout avantageuse pour les usagers des zones hors de l'agglomération de Montréal.

« *Ce n'est pas mon cas, mais pourquoi pas si cette offre comble un besoin de la population qui prend seulement le bus. Ça me semble une bonne chose, car tous n'ont pas besoin d'une offre multimode, surtout lorsqu'ils se trouvent dans un territoire desservi uniquement par des bus. En attendant d'avoir une offre globale plus équitable et donc plus de modes différents pour ces zones, je crois que c'est une bonne approche.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 6 septembre 2020.

Fait saillant

Lors de la consultation en ligne, les principaux arguments avancés en faveur du projet de refonte tarifaire sont la simplification de la tarification, la logique d'une tarification interzone et la cohérence du découpage actuel avec les territoires desservis par les exploitants et les limites municipales.

1.2. Les enjeux soulevés pour chaque proposition

L'analyse des arguments révèle que la plupart des participants ont contribué à la consultation dans une perspective de bonification. Dans la majorité des cas, même lorsqu'ils appuient une ou l'autre des propositions, les participants profitent de leur tribune pour émettre des commentaires, interroger certains aspects ou proposer des mesures complémentaires. Plusieurs participants soulignent d'ailleurs être en faveur des principes ou des grandes orientations tout en questionnant des aspects plus précis de la refonte ou en soulevant des enjeux liés aux propositions.

Les prochaines sections du rapport présentent donc une synthèse des arguments en insistant sur les enjeux soulevés par les participants. Afin d'identifier les préoccupations partagées par le plus grand nombre, la récurrence des arguments avancés a été calculée en les regroupant par enjeu thématique, de même que le nombre de mentions d'appui recueillies pour chaque enjeu.

1.2.1. Un découpage du territoire en quatre zones tarifaires

La proposition d'un découpage du territoire de l'ARTM en quatre zones tarifaires est celle pour laquelle les participants ont avancé le plus d'arguments. Plusieurs accueillent favorablement la simplicité qu'entraîne la réduction du nombre de zones tarifaires par rapport à la situation actuelle.

Cela dit, la plupart des arguments avancés soulèvent des enjeux entourant cette proposition. Les principaux sont l'inclusion des stations de métro hors de l'île de Montréal dans la zone 2, le sentiment d'injustice parmi certains usagers de l'extérieur de l'agglomération de Montréal provoqué par la mesure du nombre de zones traversées et le découpage des zones lui-même.

Inclusion des stations de métro situées à l'extérieur de l'agglomération de Montréal en zone 1

La question du réseau de métro a fait l'objet de **29 contributions sur 427**, lesquelles ont généré en tout **132 mentions d'appui**. Toutes ces contributions soulignent que l'ensemble du réseau de métro devrait être compris dans une seule zone. En effet, de nombreux participants estiment que les frais supplémentaires exigés aux résidents de Laval et Longueuil qui se déplacent à Montréal et souhaitent retourner à leur domicile en suivant le même trajet sont insensés et devraient être abolis⁵.

« L'ensemble du réseau du métro devrait être compris dans une même zone. C'est vraiment choquant de devoir payer un frais supplémentaire dans un sens mais pas dans l'autre. C'est le cas pour un citoyen qui se déplace de Montréal à Laval (inclus dans son forfait STM), mais doit payer un tarif supplémentaire pour avoir le droit de retourner chez lui à Montréal en prenant exactement le même métro! »

- Participant(e) à la consultation numérique, 6 septembre 2020.

Pour plusieurs participants, inclure l'ensemble du réseau de métro dans la zone 1 favoriserait le développement du transport collectif. Par exemple, certains suggèrent d'établir une bulle de 5 à 10 km autour d'une station, ce qui inciterait les autorités des territoires non desservis à faire pression pour le développement de leurs réseaux de transport. Pour appuyer ce point, plusieurs participants insistent sur la hausse des populations des villes de Montréal, Laval et Longueuil, une réalité qui nécessite une vision à long terme d'intégration en matière de transport collectif.

⁵ L'ARTM précise qu'avec la refonte tarifaire, le prix du passage sera le même à l'aller et au retour.

Fait saillant

Plusieurs participants de la consultation numérique estiment que l'ARTM devrait inclure l'ensemble du réseau de métro dans la zone 1.

Un sentiment d'injustice parmi les usagers des banlieues et des couronnes.

Le sentiment d'injustice partagé par plusieurs usagers de l'extérieur de Montréal, provoqué par le principe de zone tarifaire, a fait l'objet de **26 contributions sur 427**, lesquelles ont généré en tout **91 mentions d'appui**.

Ces contributions soulignent notamment le caractère injuste du découpage pour les usagers des couronnes de la métropole. En effet, plusieurs participants notent que les déplacements courts effectués à l'intérieur de deux zones coûteront plus cher que les déplacements longs effectués à l'intérieur d'une même zone, ce qui pourrait avoir un effet dissuasif. Les usagers de la zone 2, particulièrement ceux de Longueuil, se sentent pénalisés par rapport à ceux qui résident aux extrémités de l'île de Montréal.

« Les déplacements courts effectués à la frontière de deux zones vont coûter plus cher que des déplacements réalisés à l'intérieur d'une même zone. (...) Les couronnes seront les grandes perdantes, ce qui va à l'encontre de l'objectif d'incitation au transport collectif dans les "royaumes de l'auto- solo". »

- Participant(e) à la consultation numérique, 3 septembre 2020.

Plusieurs alternatives sont suggérées pour pallier cette injustice perçue, notamment le principe de distance parcourue en kilomètres, que ce soit à partir du centre-ville ou indépendamment du point d'origine. D'autres participants proposent un nombre plus élevé de zones tarifaires, comme c'est le cas avec la tarification actuelle, en particulier sur l'île de Montréal. D'autres suggestions sont proposées, comme une modulation en fonction des déplacements en heures de pointe ou non, ou une plus grande flexibilité dans l'accès aux modes de transport. En effet, plusieurs participants soulignent que plusieurs usagers n'ont pas à utiliser le métro, par exemple, pour se rendre au centre-ville de Montréal.

Fait saillant

Plusieurs participants de la consultation numérique estiment que le découpage par zone est injuste pour les usagers de l'extérieur de Montréal, en particulier les résidents de la zone 2.

Un découpage à revoir

Plusieurs participants critiquent la proposition d'un découpage du territoire en quatre zones tarifaires et suggèrent des projets de découpages alternatifs. Les demandes de révision du découpage proposé ont fait l'objet de **10 contributions sur 427**, lesquelles ont généré en tout **30 mentions d'appui**. Parmi les principales suggestions avancées, en voici deux : la première privilégie d'opter plutôt pour trois zones, notamment en intégrant la zone 1 à la zone 2, et ainsi regrouper ensemble l'île de Montréal, Laval et Longueuil. Selon ces participants, se rapprocher d'une tarification unique favoriserait davantage l'usage du transport collectif. La deuxième insiste plutôt sur le fait que dans certains endroits, on passe directement de la zone 1 à la zone 3.

« *Le projet est une bonne idée, mais le découpage est à mon avis à revoir. La zone 2 devrait être plus englobante que cela, car dans le découpage de ce projet, on passe directement de la zone 1 à la zone 3 à plusieurs endroits, ce qui ne me semble pas judicieux.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 12 septembre 2020.

Fait saillant

Certains participants à la consultation numérique proposent des projets de découpage alternatifs qui réduisent le nombre de zones ou s'assurent d'une continuité des zones qui entourent l'île de Montréal.

Autres enjeux soulevés

Parmi les autres enjeux soulevés, certains participants déplorent l'augmentation de leur tarif mensuel et soulignent l'effet dissuasif de cette augmentation. D'autres rejettent l'idée d'un découpage du territoire en zones tarifaires et suggèrent plutôt une tarification unique sur l'ensemble du territoire. Enfin, certains s'interrogent quant aux raisons qui motivent l'ARTM à regrouper l'agglomération de Longueuil et Laval en une même zone (2) ainsi que les Couronnes Nord et Sud en une autre zone (3).

1.2.2. Des tarifs donnant accès à tous les modes de transport

La proposition de tarifs « tous modes », qui donnent accès à tous les modes de transport, a recueilli 74 arguments pour ou contre. Les principaux arguments favorables sont la simplicité associée à une telle tarification et la fin de ce que certains participants appellent la « discrimination modale », soit la concurrence entre différents modes de transport pour les mêmes trajets.

Cela dit, la plupart des arguments avancés, pour ou contre, soulèvent des enjeux plus critiques, qui méritent une synthèse. Les principaux sont le sentiment d'injustice parmi les usagers de l'extérieur de l'agglomération de Montréal, le manque de flexibilité, les tarifs et la question des modes alternatifs de transport. Plusieurs participants soulignent les impacts entraînés par l'arrivée du REM.

Un sentiment d'injustice parmi les usagers de l'extérieur de Montréal

Comme pour la proposition d'un découpage en quatre zones tarifaires, les tarifs « tous modes » provoquent un sentiment d'injustice parmi les usagers de l'extérieur de Montréal. Ce sentiment a fait l'objet de **15 contributions sur 427**, lesquelles ont généré **84 mentions d'appui**. On souligne notamment l'effet dissuasif du projet de refonte pour les résidents des zones 2 et 3, qui vont devoir absorber une hausse tarifaire considérable contrairement aux résidents montréalais. L'arrivée du Réseau express métropolitain, en particulier, suscite de vives réactions. On déplore l'obligation de se rabattre sur un mode de transport qui ne répond pas à des besoins réels d'une partie de la population, qui est satisfaite du réseau de bus express actuel.

« Depuis plusieurs années, je me déplace au centre-ville en utilisant seulement le bus express et complète mon trajet au travail en marchant. Avec l'ajout du REM, le bus express n'existera plus, et me forcera à payer un titre plus cher pour pouvoir faire le même trajet. Pour quelqu'un qui utilisait strictement le bus express, c'est un désavantage total! »

- Participant(e) à la consultation numérique, 6 septembre 2020.

Fait saillant

Plusieurs participants à la consultation numérique estiment que les tarifs « tous modes » constituent une injustice pour les résidents à l'extérieur de Montréal, en particulier ceux qui utilisaient auparavant les bus dans l'axe du Pont Champlain.

Un manque de flexibilité

Des participants estiment que la proposition de tarifs « tous modes » entraîne un manque de flexibilité. Ce type d'argument a fait l'objet de **12 contributions**, lesquelles ont généré en tout **36 mentions d'appui**. Plusieurs usagers accueillent favorablement la proposition, mais suggèrent néanmoins qu'on offre la possibilité d'une tarification pour chaque mode individuel ou des options qui combinent les modes en fonction de leurs besoins. Cela permettrait à la fois de satisfaire la clientèle et d'offrir des options de transport plus abordables.

Par ailleurs, on souligne la crainte qu'un nombre important d'usagers, qui résident dans des territoires mal desservis et n'ont accès qu'à un ou deux modes de transport, choisissent de retourner à l'automobile solo.

« Pourquoi obliger une personne de prendre le service complet (bus, REM, métro) lorsqu'elle n'a pas besoin de prendre le métro? On devrait donner l'option du REM+bus aux passagers. On paye pour le service qu'on utilise et non pour un service supplémentaire dont on n'a pas besoin. »

- Participant(e) à la consultation numérique, 7 septembre 2020.

Les modes alternatifs à inclure dans l'équation

Certains participants estiment qu'il faudrait aller plus loin en élargissant la définition des modes de transport pour inclure les modes de transport alternatifs, notamment le réseau de vélo en libre-service. Les arguments en faveur de l'inclusion des modes alternatifs dans la proposition de l'ARTM ont fait l'objet de **cinq contributions**, lesquelles ont généré **24 mentions d'appui**.

« Si on parle de "tous" les modes de transport, il faut aussi inclure les vélos en libre-service, qui sont une façon très pertinente de parcourir le premier ou dernier kilomètre du trajet. Il n'est pas logique de devoir payer pour ce service en plus des autres modes! »

- Participant(e) à la consultation numérique, 17 septembre 2020.

Trois participants de Montréal et de Longueuil considèrent que le réseau cyclable en libre-service, qui permet de compléter rapidement un trajet, est un maillon important du transport collectif, et ce, d'autant plus que l'offre de vélos électriques tend à se développer. Ils soulignent l'incohérence de ne considérer que le transport motorisé dans la définition de la mobilité durable. Deux participants évoquent même l'idée d'inclure d'autres moyens de transport, comme l'autopartage et le taxi.

« Ainsi, au moment des festivals sur l'île Ste-Hélène, le vélo en libre-service devient un moyen de transport significatif. Des partenariats existent déjà entre Bixi, la STM et le RTL. Il serait temps d'officialiser cette complémentarité. »

- Participant(e) à la consultation numérique, 17 septembre 2020.

Fait saillant

Certains participants estiment qu'il faudrait inclure les modes de transport alternatifs, notamment le réseau de vélo en libre-service, dans la définition des tarifs « tous modes ».

Autres enjeux soulevés

Les autres enjeux soulevés reflètent principalement des interrogations sur les effets de cette proposition. Ainsi, plusieurs participants se questionnent sur l'application des tarifs « tous modes » pour les titres unitaires et souhaiteraient avoir un aperçu des prix à l'unité afin de mieux comprendre la proposition. D'autres se demandent si de tels tarifs auront un impact sur les rabais tarifaires prévus pour les étudiants et les personnes âgées de 65 ans et plus.

1.2.3. Des tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies

La proposition de tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies est celle ayant suscité le moins de participation, avec 51 arguments. Plusieurs participants (61 %) accueillent favorablement cette proposition, car une tarification fondée sur le principe de zones franchies leur apparaît équitable et logique en vertu du principe de l'utilisateur-payeur. Néanmoins, des enjeux ont été soulevés. Les principaux sont l'inclusion des stations de métro de Laval et Longueuil dans la zone 1, une volonté de mesurer la distance parcourue autrement et la question des tarifs unitaires.

L'inclusion du réseau de métro dans la zone 1

La question du réseau de métro dans la zone 1 fait l'objet de **sept contributions**, lesquelles ont généré **13 mentions d'appui**. Il s'agit d'une préoccupation soulevée sur la proposition de découpage du territoire du projet de refonte tarifaire. Plusieurs participants notent que le concept d'interzone est inéquitable pour les résidents aux abords des zones établies par l'ARTM. L'exemple de Longueuil et de Laval, des territoires sur lesquels le réseau de métro de Montréal se prolonge, mais qui font partie de la zone 2 dans le projet de refonte, illustre cette iniquité.

La distance parcourue

Dans **six contributions**, lesquelles ont généré **19 mentions d'appui**, des participants appuient le principe de la proposition tout en suggérant d'aller plus loin en appliquant le principe de l'utilisateur-payeur sur la distance parcourue en kilomètres. Certains proposent de combiner un calcul tarifaire basé à la fois sur la distance, la fréquence d'utilisation ou les modes de transport utilisés. Ces options sont jugées plus avantageuses, car elles permettent de simplifier les choix des usagers, qui n'ont pas à établir leurs avantages à s'abonner à des titres mensuels.

Fait saillant

Certains participants qui appuient le principe de l'utilisateur-payeur estiment que l'ARTM devrait miser sur une tarification basée sur la distance parcourue plutôt que sur le nombre de zones franchies.

« C'est un pas dans la bonne direction, mais personnellement, j'abolirais simplement les zones et je remplacerais le tout par une tarification basée sur la distance parcourue et/ou le nombre de stations franchies. J'ai personnellement fait l'expérience de ce système au Japon, et il est beaucoup plus juste et flexible à mon avis. La région de Tokyo à elle seule est desservie par d'innombrables sociétés de transport différentes, et pourtant, chacune d'entre elles arrive à partager ce seul et même système. Les tarifs sont déduits directement des cartes magnétiques des usagers : pas besoin de se casser la tête avec 200 titres différents. D'après moi, l'ARTM serait définitivement en mesure d'instaurer un système similaire »

- Participant(e) à la consultation numérique, 23 septembre 2020.

Autres enjeux soulevés

Parmi les autres enjeux soulevés, plusieurs participants suggèrent à l'ARTM de compléter la proposition avec la possibilité d'acheter des extensions de zones pour des titres unitaires. Les usagers pourraient ainsi compléter leur trajet quotidien avec des déplacements ponctuels. Selon cette logique, ces extensions permettraient aux usagers de ne payer que la différence entre le prix du titre d'une zone à l'autre. Le même principe pourrait être appliqué aux abonnements mensuels, les titres hebdomadaires ou de trois jours.

1.2.4. Des tarifs donnant accès aux services de bus partout sur le territoire

La proposition de tarifs qui donnent accès aux services de bus partout sur le territoire a généré 64 arguments. Certains participants accueillent favorablement cette proposition, car elle comble les besoins de certaines tranches de la population en plus de favoriser l'accessibilité du réseau de transport collectif aux personnes à faible revenu. Néanmoins, plusieurs interrogations sont soulevées. En effet, plusieurs participants se demandent si une telle proposition ne s'appliquerait pas davantage à d'autres modes de transport et questionnent son utilité. D'autres soulignent plutôt l'importance de bonifier l'offre de services de bus sur le territoire.

« *La majorité des gens qui franchissent des zones utiliseront un autre moyen de transport que l'autobus.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 3 septembre 2020.

Une proposition qui s'applique davantage à d'autres modes de transport

Dans **26 contributions**, lesquelles ont généré **55 mentions d'appui**, des participants notent qu'un tarif donnant accès à un service sur le territoire serait plus utile s'il concernait d'autres modes de transport, comme le métro ou le train de banlieue. Certains participants reconnaissent toutefois que la proposition peut combler un besoin parmi les résidents des municipalités desservies uniquement par des bus, mais ils ajoutent que le concept devrait être applicable au métro.

« *Cette proposition n'est pas très utile pour les habitants de Montréal puisque les autobus se rabattent quasiment tous sur une station de métro. Pour les gens de l'extérieur de Montréal, il reste à voir si les bus en direction du centre-ville seront maintenus. Ceci pourrait faire l'objet d'un tarif particulier pour les étudiants et les personnes âgées.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 3 septembre 2020.

Sans égard à leur lieu de résidence dans la région métropolitaine de Montréal, plusieurs participants s'interrogent en effet quant à l'utilité de la proposition. D'une part, une grande partie des services de bus se rabattent vers d'autres modes de transport, mais ils estiment que l'arrivée du REM empêchera les usagers des bus express de se rendre directement à Montréal⁶.

« *Tous les gens de la zone 3 qui prenaient un bus express pour aller en ville vont devoir maintenant prendre le REM. Donc cette passe n'a aucune utilité puisqu'on va devoir être OBLIGÉ de prendre le REM pour passer de zone 3 à 1. Il devrait avoir un tarif REM seulement...* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 3 septembre 2020.

⁶ L'ARTM indique que l'arrivée du REM impliquera l'utilisation d'un minimum de deux modes de transport (bus et REM) pour ceux qui n'habitent pas à distance de marche d'une station.

Fait saillant

Certains participants estiment que la proposition « bus partout » serait plus utile si elle s'appliquait à d'autres modes de transport comme le train ou le métro.

Une proposition qui dépend d'une meilleure offre de service

La question de l'offre de service a fait l'objet de **quatre contributions**, lesquelles ont généré **16 mentions d'appui**. Bien que sceptiques, certains participants ont signalé que cette proposition dépend de la qualité et de la fréquence du service de bus en place.

Ainsi, l'utilité de la mesure dépendrait d'une révision des services de bus afin de voir comment ils peuvent favoriser un meilleur rabattement vers d'autres modes de transport. Actuellement, les personnes qui choisissent l'automobile comme moyen de transport le font souvent, car leur lieu de travail n'est pas accessible en métro ou en train et que le trajet en bus est trop long. Pour que la proposition du tarif « bus partout » soit adoptée par les usagers, il faudrait, selon certains, que l'offre de service des régions périphériques vers les pôles d'emplois centraux soit plus adéquate et attrayante.

« Cette proposition serait intéressante s'il existe toujours des lignes de bus qui traversent d'une zone à une autre. Par contre, le REM remplacera complètement ce type de service. L'intérêt de cette grille dépend définitivement de la possibilité de se déplacer entre les zones sans avoir à dépendre de plusieurs méthodes de transport, et ce, sans payer un supplément. »

- Participant(e) à la consultation numérique, 6 septembre 2020.

1.3. Boîte à idées

Le deuxième volet de la consultation numérique est une « boîte à idées » qui a pour objectif de récolter des propositions visant à bonifier le projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM. En tout, 115 idées ont été émises par 101 participants. Parmi eux, on retrouve 103 citoyens et 12 organismes à but non lucratif. Les prochaines sections reflètent une synthèse des principales idées émises, soit une tarification sociale basée sur le revenu, l'inclusion de l'entièreté du réseau de métro dans la zone 1, un meilleur usage des nouvelles technologies, une offre tarifaire plus flexible ainsi qu'une révision de la durée définie des titres.

1.3.1. La tarification sociale

Vingt et une contributions abordent l'enjeu de la tarification sociale. Il s'agit de l'enjeu ayant suscité le plus de participation dans la boîte à idées. Sur ces 21 contributions, 10 provenaient d'organismes sans but lucratif de divers milieux, qui appuient pour la plupart les revendications du Mouvement pour un transport public abordable.

Alors que certains participants suggèrent la gratuité ou des rabais tarifaires pour les personnes âgées ou les étudiants spécifiquement, la plupart visent à recommander une approche plus globale de tarification sociale en vertu du droit à la mobilité des personnes les plus démunies. Ces organismes souhaitent par ailleurs qu'une telle approche soit intégrée à la grille tarifaire grâce à un fonds dédié par le gouvernement provincial.

« C'est le temps d'offrir un tarif social pour les personnes à faible revenu parce que tout le monde doit pouvoir se déplacer pour répondre à ses besoins. C'est le moment de mettre en place un tarif social ! »

- Mouvement pour un transport public abordable MTPA, 22 septembre 2020.

Fait saillant

Parmi les propositions recueillies dans la boîte à idées, celle ayant reçu le plus d'appuis concerne l'intégration d'une tarification sociale basée sur le revenu en vertu du droit à la mobilité des personnes plus démunies.

1.3.2. Une offre tarifaire plus flexible et adaptée à la réalité

La question d'une offre tarifaire plus flexible a fait l'objet de **17 contributions** dans la boîte à idées. Ces contributions déplorent le manque de flexibilité du projet de refonte tarifaire. D'une part, la tarification actuelle, qui compte un nombre plus élevé de zones, reflète davantage les besoins des usagers, selon ces participants. D'autre part, la proposition des tarifs donnant accès à tous les modes de transport suscite une certaine incompréhension parmi les usagers qui n'utilisent qu'un mode de transport pour se rendre à leur pôle d'emploi. L'exemple du REM est souvent cité pour illustrer cette situation.

« Pour se rendre au centre-ville par le biais du REM, les usagers des couronnes nord et sud devront encaisser une augmentation de tarif de 60 %. Compte tenu qu'un grand nombre d'usagers prend la voiture pour se rendre aux stationnements incitatifs et se déplace à pied une fois au centre-ville, il est nécessaire d'avoir un tarif unique pour le REM. Autrement, ces usagers seront susceptibles de continuer à prendre la voiture plutôt que le transport en commun pour se rendre au centre-ville de Montréal. »

- Participant(e) à la consultation numérique, 30 septembre 2020.

Certains participants notent que l'ARTM devrait réfléchir aux conséquences du développement rapide du télétravail en raison de la pandémie actuelle. Cela inclut des options tarifaires plus flexibles que celles prévues dans la proposition de tarifs « tous modes », mais également une flexibilité dans la durée des titres. En effet, plusieurs participants notent qu'à l'avenir, les usagers du transport collectif ne se déplaceront pas nécessairement cinq jours par semaine vers leur pôle d'emploi.

« *Le télétravail qui s'est développé en raison de la pandémie doit nous amener à entrevoir des options plus flexibles que l'actuelle tarification mensuelle. À cela, s'ajoutent maintenant les étudiants qui seront dans les institutions postsecondaires, parfois en présentiel, parfois à distance. Une option intermédiaire à la passe mensuelle, tous titres intégrés, doit être conçue pour les travailleurs ou les étudiants qui doivent se déplacer régulièrement durant le mois, souvent en parcourant plusieurs zones à l'aide de différentes modalités. Au lieu de 20 à 22 jours ouvrables de transport par mois, ceux-ci en auront besoin de 8 à 12. Dans un tel contexte, la tarification à la pièce n'a pas de sens; le paiement d'un abonnement plein tarif d'un mois non plus. Il faut un abonnement à demi-tarif permettant un certain nombre de jours actifs de transport cumulés dans un même mois. Sinon, les usagers traditionnels du transport en commun feront le calcul : l'auto-solo, stationnée en périphérie du centre-ville, reprendra du service! Sous prétexte sanitaire, les citoyens s'en sentiront malheureusement et d'autant plus justifiés.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 7 septembre 2020.

Des participants font des suggestions pour rendre l'offre tarifaire plus flexible et encourager le recours au transport collectif dans le contexte actuel. Certains suggèrent une tarification hybride, qui combinerait à la fois des titres unitaires et un accès pour une durée déterminée. D'autres proposent de remplacer le titre mensuel par un titre de 30 jours valide à partir de la première utilisation, le même principe étant applicable pour les titres hebdomadaires ou de quatre mois. Enfin, d'autres participants proposent des rabais pour des billets valides lors de périodes hors pointe.

« *En remplaçant le titre mensuel dans son format actuel par un titre valide 30 jours à partir de la première validation, la qualité du service à la clientèle aux points de vente serait grandement améliorée. Les files d'attente de début de mois seraient maintenant lissées sur le mois en entier.* »

- Participant(e) à la consultation numérique, 8 septembre 2020.

« Afin de désengorger l'heure de pointe, on pourrait inciter les gens qui peuvent de les éviter en donnant un rabais pour un billet qui est valide "hors pointe" seulement. »

- Participant(e) à la consultation numérique, 12 septembre 2020.

Fait saillant

Les contributions recueillies dans la boîte à idées soulignent surtout le manque de flexibilité du projet de refonte tarifaire. Selon certains participants, la diversité croissante des habitudes de déplacement devrait inciter l'ARTM à moduler son offre tarifaire (modes de transport, durée des titres, etc.).

1.3.3. L'inclusion du réseau de métro dans la zone 1

Comme pour la consultation numérique sur les propositions de la refonte tarifaire, la boîte à idées a recueilli plusieurs contributions sur l'inclusion du réseau de métro dans la zone 1. **Quinze contributions** abordent cette question qui suscite du mécontentement. Plusieurs participants demandent que les stations de métro à Laval et à Longueuil soient désormais incluses dans la zone 1. Certains participants proposent des alternatives, comme un titre de transport similaire à une passe mensuelle en zone 1, mais légèrement plus cher et qui inclurait l'ajout de stations de métro, et ce, sans avoir accès aux réseaux de bus du RTL et de la STL. De manière générale, on soutient que l'inclusion de l'entièreté réseau de métro dans la zone 1 favoriserait une plus grande mobilité.

« Si je possède un abonnement de Zone 1, je devrais pouvoir reprendre le métro de n'importe où, Laval et Longueuil. Sans payer un passage au prix régulier. Les visiteurs ayant des cartes mensuelles de Montréal, sont présentement obligés de payer un passage au prix régulier pour une station de métro vers Montréal. C'est un poids pour les visiteurs de ces régions et n'aide pas la mobilité. Les métros sont des points d'accès importants et d'impliquer les frais des autobus de Laval et Longueuil au tarif est contre-productif à la mobilité. »

- Participant(e) à la consultation numérique, 3 septembre 2020.

1.3.4. Un meilleur usage des nouvelles technologies

Plusieurs participants souhaitent un meilleur usage des nouvelles technologies, notamment en ce qui concerne le paiement des titres de transport. **Neuf contributions** ont abordé cette question. Des participants recommandent d'intégrer la carte Opus dans le paiement sans contact des téléphones intelligents ou comme une application qui agirait comme un magasin centralisé. Cela inclurait à la fois l'achat de titres et leur renouvellement.

Certains participants vont plus loin et suggèrent la création d'une application mobile qui permettrait non seulement d'effectuer ses paiements, mais également de suivre ses dépenses et les déplacements et de recevoir des avis pertinents (comme des interruptions de service ou des modifications de parcours) ou encore selon les habitudes des usagers. D'autres participants proposent des alternatives similaires, comme le paiement des titres par texto (SMS) ou Paypass.

Ces changements technologiques apporteraient plusieurs avantages, comme une vitesse d'embarquement accrue, la réduction des files d'attente et une diminution des coûts de personnel des sociétés de transport.

Fait saillant

Plusieurs contributions recueillies dans la boîte à idées soulignent que la refonte tarifaire est une opportunité pour les sociétés de transport d'intensifier l'usage des nouvelles technologies, notamment dans les modes de paiement.

1.3.5. Autres contributions

Parmi les autres contributions formulées dans la boîte à idées, on retrouve notamment la proposition d'un tarif unique sur l'ensemble du territoire, des suggestions sur le financement du transport collectif et sur l'importance d'intégrer des modes de transport alternatifs.

Certains participants estiment que l'ARTM devrait miser sur une tarification universelle pour l'île de Montréal, Laval et Longueuil. D'autres proposent même de retirer les titres unitaires et d'imposer un tarif mensuel universel, mais bon marché.

La question du financement a été abordée par quelques participants. On suggère notamment le recours plus intensif à des modes de financement privé comme la publicité, un financement accru des entreprises et même la vente de données des déplacements des individus. Par exemple, certains suggèrent de nommer les stations de métro aux noms d'entreprises, ou de multiplier les emplacements publicitaires dans les réseaux de transport. D'autres proposent que les entreprises soient obligées de financer en partie les abonnements mensuels de leurs employés, une pratique qui existe déjà sur une base volontaire. Enfin, certains participants insistent sur l'inclusion dans la grille tarifaire des modes de transport alternatifs à l'automobile solo, que ce soit le réseau de vélo en libre-service, le taxi ou l'autopartage.

« Pour donner une option plus rapide aux gens des banlieues, je suggère une tarification qui inclut automatiquement ou pour un léger supplément le service Bixi, pour qu'ils puissent débarquer du train ou de l'autobus et terminer leur trajet en vélo. Super pratique pour les gens qui travaillent dans des endroits mal desservis en transport en commun, mais où il y a des Bixis. »

- Participant(e) à la consultation numérique, 6 septembre 2020.

2. Appel de mémoires et audiences publiques

Au total, l'ARTM a reçu 56 contributions écrites, dont 26 mémoires⁷. Dix-huit d'entre eux et un avis ont été présentés durant les audiences publiques. Tous les mémoires sont disponibles sur le site www.repensonslamobilite.quebec.

Cette section synthétise les principaux enjeux soulevés ainsi que les recommandations formulées dans les 26 mémoires reçus.

Bien que le projet de refonte tarifaire proposé n'aborde pas directement la question de la tarification sociale, qui sera traitée en 2021 par l'ARTM, celle-ci a néanmoins été soulevée à plusieurs reprises, y compris par l'entremise de 24 avis appuyant le mémoire déposé par le Mouvement pour un transport public abordable. Deux municipalités ont également partagé des lettres dans lesquelles elles abordent la question : le Cabinet de la mairesse de Montréal et le Cabinet du maire de Laval qui appuient par ailleurs les objectifs du projet de refonte tarifaire.

De manière générale, les intervenants apprécient les différentes propositions du projet de refonte tarifaire ainsi que les principes de simplification et d'harmonisation qui le sous-tendent. Les prochaines pages présentent les principaux enjeux soulevés par les participants. Chaque enjeu est accompagné d'une synthèse des principales recommandations qu'ils ont formulées.

2.1. Les enjeux liés aux propositions du projet de refonte tarifaire

2.1.1. Simplification et harmonisation tarifaires

Dans le contexte du processus de consultation de l'ARTM sur le projet de refonte tarifaire, il existe un consensus sur la nécessité de simplifier et d'harmoniser les centaines de titres de transport actuellement offerts dans la grille tarifaire. La majorité des intervenants aux audiences publiques ont d'ailleurs reconnu et salué l'effort de simplification et d'harmonisation du projet et appuient les grandes orientations qui sous-tendent les principales propositions.

Fait saillant

La majorité des intervenants aux audiences publiques reconnaissent et saluent l'effort de simplification et d'harmonisation du projet et appuient les grandes orientations qui sous-tendent les principales propositions.

Seize mémoires abordent cette question directement. On souligne que les grandes lignes du projet de refonte tarifaire répondent à des besoins exprimés par la clientèle. L'intégration des titres locaux et métropolitains, l'harmonisation des tarifs des services de transport adapté et ceux du réseau régulier ainsi que le principe d'intermodalité sont bien accueillis.

⁷ Voir Annexe pour la liste complète des auteurs

Trajectoire Québec souligne ainsi que le projet répond au besoin de simplification de la grille tarifaire, notamment en réduisant le nombre de zones et en proposant des titres donnant accès à tous les modes de transport. Certains intervenants proposent néanmoins d'aller plus loin. La Ville de Longueuil et la Ville de Brossard estiment par exemple que l'ARTM devrait uniformiser la tarification dans les secteurs de Laval, Longueuil et Montréal afin d'incarner une vision véritablement métropolitaine du financement du transport collectif.

À cet égard, la Table des préfets et des élus de la Couronne Sud suggère à l'ARTM de s'inspirer des orientations gouvernementales en aménagement du territoire, et en particulier de la planification métropolitaine de la CMM, qui cherche à favoriser la densification. L'organisme Trajectoire Québec suggère quant à lui que tous les titres « une zone » soient au plus bas tarif proposé, sans égard à la zone. D'autres intervenants soulignent des enjeux relatifs à l'inclusion de divers services à la refonte tarifaire et à la déclinaison des produits tarifaires disponibles. Alors que des acteurs municipaux (Table des préfets et des élus de la Couronne Sud, MRC de Roussillon) trouvent dommage que les stationnements incitatifs situés aux points d'entrée de certains modes de transport collectif n'aient pas été intégrés dans la grille tarifaire, d'autres acteurs (Coalition action climat & GRAME, Conseil provincial du secteur du transport terrestre) estiment au contraire que l'ARTM devrait renforcer les mesures qui favorisent un rabattement en transport en commun plutôt qu'en voiture.

Gilles Thériault (appuyé par l'organisme Montréal pour tous), l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil et la Table des préfets et des élus de la Couronne Nord, qui appuient l'idée de simplification, estiment toutefois que l'ARTM devrait maintenir une diversité de produits tarifaires, notamment pour répondre aux nouveaux besoins engendrés par la pratique grandissante du télétravail.

Les **principales recommandations** des intervenants sur cet enjeu se résument ainsi :

- Uniformiser la tarification pour les régions de Laval, Longueuil et Montréal ;
- Établir un tarif de base mensuel équivalent (au plus bas tarif) pour toutes les zones ;
- Développer de nouveaux produits tarifaires répondant aux nouvelles habitudes de déplacement occasionnées par la pratique du télétravail ;
- Préserver une gamme de titres qui tient compte d'une diversité d'utilisateurs, de situations et de modes de transport ;
- Proposer une gamme de titres « tous modes » offerts en weekend/soirée illimités, pour une journée ou de manière hebdomadaire ;
- Implanter une tarification hors-pointe dans le but d'amoinrir le nombre d'usagers aux heures de pointe ;
- Intégrer les stationnements incitatifs et les services de bus express métropolitains à la grille tarifaire ;
- Inciter au rabattement en transport collectif et actif plutôt qu'en voiture, via la configuration du réseau ;
- Améliorer la qualité du service dans les secteurs des Couronnes Nord et Sud, notamment des réseaux de bus, pour justifier une hausse de tarif.

Fait saillant

Certains acteurs municipaux suggèrent d'aller plus loin en termes d'harmonisation et prônent l'uniformisation tarifaire des secteurs de Laval, Longueuil et Montréal.

Fait saillant

Malgré leur appui au principe de simplification, des intervenants estiment que la grille tarifaire devrait maintenir en place une variété de produits tarifaires disponibles et intégrer les stationnements incitatifs et les réseaux de bus express métropolitains.

2.1.2. Un découpage du territoire en quatre zones tarifaires

La proposition d'un découpage en quatre zones tarifaires a fait l'objet d'une réflexion dans [14 mémoires](#). De manière générale, cette proposition est accueillie favorablement à cause de la plus grande simplicité qu'elle engendre.

Fait saillant

La proposition d'un découpage en quatre zones tarifaires est accueillie favorablement par une majorité d'intervenants grâce à sa plus grande simplicité.

Plusieurs acteurs municipaux (MRC de Roussillon, Table des préfets et des élus de la Couronne Nord, Table des préfets et des élus de la Couronne Sud) ainsi que l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud s'interrogent néanmoins quant aux raisons derrière le choix d'un découpage calqué sur les territoires des grands secteurs métropolitains. Un tel découpage a pour conséquence le passage direct de la zone 1 à la zone 3 pour certains secteurs autour de Montréal, sans zone intermédiaire permettant de moduler le prix du titre en fonction de la distance parcourue. Les représentants des municipalités de ces secteurs considèrent ce découpage inéquitable. Par ailleurs, certains intervenants contestent l'inclusion de l'Ouest de l'Île de Montréal dans la zone 1, car les usagers de ce secteur profiteraient de plus de services sans payer davantage.

Gilles Thériault, la Coalition action climat & GRAME et Imagine Lachine-Est proposent de bonifier le découpage proposé, par exemple en tenant compte de facteurs tels que les heures d'affluence et le coût des frais d'exploitation des modes de transport utilisés, ou encore en allouant des rabais pour les distances courtes.

L'inclusion des stations de métro de Laval et de Longueuil dans la zone 1 est réclamée par l'Université de Sherbrooke et le Regroupement étudiant de maîtrise, diplôme et doctorat de l'Université de Sherbrooke. Dans le même ordre d'idée, la conseillère municipale de la Ville de Saint-Bruno propose que la gare Saint-Basile-le-Grand jouisse d'un statut bizonal.

Coalition action climat & GRAME estiment que la réduction du nombre de zones entraîne des iniquités à cause des plus grands écarts de prix entre les zones que ce qui prévaut dans la tarification actuelle. Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec suggère que les grandes zones soient subdivisées de manière à encourager le transport en commun sur de courtes distances (par rapport à l'utilisation de l'automobile s'il n'y a aucun incitatif tarifaire), alors que d'autres (dont Trajectoire Québec) considèrent que le découpage par zone émane d'un consensus.

Les **principales recommandations** des intervenants qui sont mitigés sur cet enjeu se résument ainsi :

- Réviser l'aménagement des zones 3 et 1 adjacentes l'une à l'autre dans certains secteurs autour de l'île de Montréal ;
- Intégrer les stations de métro de Laval et de Longueuil à la zone 1 ;
- Réviser le nombre de zones à la hausse afin d'encourager les trajets courts ;
- Prendre en compte la qualité du service dans la tarification pour compenser les usagers des services de bus.

Fait saillant

Certains intervenants souhaitent que l'ARTM révisé le découpage proposé afin d'éviter un saut entre les zones 3 et 1 autour de l'île de Montréal.

Fait saillant

Certains intervenants recommandent d'intégrer les stations de métro de Laval et de Longueuil à la zone 1.

2.1.3. Des tarifs donnant accès aux services de bus partout sur le territoire

Huit mémoires se sont penchés sur la question des tarifs « bus partout ». En règle générale, les intervenants appuient la proposition, à l'exception de Gilles Thériault, qui estime que cette proposition ne tient pas compte du principe de distance parcourue pour les usagers du réseau. La plupart proposent néanmoins des bonifications diverses. Des organismes communautaires et environnementaux (Mouvement pour un transport public abordable, Conseils régionaux de l'environnement de Lanaudière, Laurentides, Montérégie et Montréal) soulignent l'importance de renforcer et d'arrimer les services de bus sur l'ensemble du territoire pour que cette proposition soit réellement utile, en particulier dans les nouveaux développements à l'extérieur de Montréal. D'autres intervenants (Gilles Thériault, Mouvement d'éducation populaire autonome de Lanaudière) proposent également d'inclure la zone 4 dans le titre et de rendre accessible ce tarif aux usagers du transport adapté.

Les **principales recommandations** des intervenants sur cet enjeu se résument ainsi :

- Rendre le titre « bus partout » plus attrayant en arrimant et en augmentant les services de bus sur l'ensemble du territoire ou en révisant le tarif à la baisse ;
- Inclure le transport adapté dans l'option « bus partout ».

Fait saillant

La majorité des intervenants appuient le tarif « bus partout » tout en ajoutant que cette proposition dépend de la qualité de l'offre de service de bus sur l'ensemble du territoire.

2.1.4. Des tarifs donnant accès à tous les modes de transport

La proposition des tarifs « tous modes » est généralement bien accueillie, car elle rend accessible une plus grande diversité de modes de transport. Elle suscite par contre des réserves chez les intervenants ayant directement abordé la question dans **huit mémoires**.

Le Mouvement pour un transport public abordable et la Table des préfets et des élus de la Couronne Nord estiment toutefois qu'elle représente un frein à l'utilisation du transport collectif à cause de la hausse tarifaire qui en découle, en particulier pour les usagers des couronnes et les personnes à faible revenu en général. On s'inquiète d'un choc tarifaire difficile à encaisser pour une partie de la population et on s'interroge sur les mesures d'atténuation prévues.

La Table des préfets et des élus de la Couronne Nord suggère d'attendre que les autres phases du REM soient complétées avant que la hausse de tarifs soit effective. La présence de stationnements incitatifs dans le réseau actuel, par ailleurs, n'encourage pas une utilisation multimode.

Certains intervenants (Gilles Thériault, Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, Trajectoire Québec) proposent quant à eux le maintien d'une certaine flexibilité permettant aux usagers de choisir les services qui leur conviennent, ou encore des rabais octroyés en fonction du nombre d'usagers par foyer.

D'autres intervenants offrent une lecture différente. Gilles Thériault estime que les différents modes de transport nécessitent des investissements plus élevés pour certains modes, notamment le REM et le train, ce qui ne se reflète pas dans la proposition. L'organisme suggère que la proposition soit comprise comme un point de départ, avec une modulation éventuelle de la tarification en fonction du nombre de modes de transport utilisés afin de générer plus de revenus et de refléter une certaine adéquation entre l'offre de service et la tarification.

Les **principales recommandations** des intervenants sur cet enjeu se résument ainsi :

- Rendre le titre « tous modes » plus équitable envers les usagers de l'extérieur de Montréal en bonifiant les services de bus et en permettant des titres « tous modes » illimités pour la journée ou la semaine ;
- Atténuer la hausse des tarifs en déclinant la grille tarifaire en fonction des besoins de mobilité ou en offrant des rabais.

Fait saillant

La proposition de tarifs donnant accès à tous les modes de transport reçoit un accueil positif pour la majorité des intervenants aux audiences publiques. Par contre, 27 % d'entre eux considèrent que bien qu'elle favorise une plus grande accessibilité à différents modes de transport, son caractère tout-en-un peut se traduire par une hausse de tarifs importante pour certains usagers.

2.1.5. Des tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies

Cinq mémoires se sont prononcés sur la proposition de tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies, qui est accueillie très favorablement. On souligne les vertus de simplicité et de flexibilité de cette proposition, qui est plus facile à comprendre et à justifier auprès de la population.

La Ville de Montréal et les Conseils régionaux de l'environnement Lanaudière, Laurentides, Montérégie et Montréal se réjouissent à l'idée que les tarifs ne soient plus fixés en fonction d'une distance à partir du centre-ville de Montréal. On souligne notamment que cette proposition évitera des augmentations tarifaires pour une majorité d'usagers. Gilles Thériault souligne que le concept d'interzone est courant dans plusieurs systèmes de transport collectif dans les grandes villes du monde.

Malgré un accueil globalement favorable, certains intervenants, comme l'entrepreneur Louis Desjardins, privilégient plutôt une tarification basée sur la distance au kilométrage parcouru. Gilles Thériault et le Conseil provincial du secteur du transport terrestre notent par ailleurs qu'il existe d'autres facteurs intéressants, comme la qualité du service ou le confort du mode de transport.

Les **principales recommandations** des intervenants sur cet enjeu est la suivante :

- Réviser l'aménagement d'une zone 3 et 1 adjacente l'une à l'autre dans certains secteurs autour de l'île de Montréal ;
- Évaluer l'instauration d'une tarification basée sur le kilométrage, la qualité du service ou du confort.

Fait saillant

La proposition de tarifs qui varient selon le nombre de zones franchies est celle du projet de refonte tarifaire qui est accueillie le plus favorablement dans le cadre des audiences publiques, car elle est facile à comprendre et le concept d'interzone présente l'avantage de réduire une hausse de tarifs pour une grande proportion d'usagers.

2.2. Autres enjeux soulevés

2.2.1. La question de la tarification sociale

Bien que le projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM n'aborde pas directement l'enjeu de la tarification sociale, celui-ci a été soulevé dans **18 mémoires**, dont un mémoire déposé par le Mouvement pour un transport public abordable, un organisme en mobilité, qui est accompagné de 24 lettres d'appui. Une proportion importante des intervenants, dont la majorité provient du milieu communautaire, déplore que l'ARTM n'ait pas profité de la consultation sur la refonte tarifaire pour aborder la question de la tarification sociale ou faire une proposition qui aurait pu être intégrée au projet.

Fait saillant

Bien que le projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM n'aborde pas directement l'enjeu de la tarification sociale, celui-ci a été soulevé par plusieurs intervenants. L'ARTM s'est engagée lors des audiences à poursuivre la discussion avec les intervenants en vue de présenter une proposition en 2021.

La majorité des participants qui se sont prononcés sur le sujet sont favorables à une tarification sociale basée sur le revenu. Certains intervenants estiment toutefois que le revenu ne doit pas être le seul critère d'évaluation d'accès à la tarification sociale et que celle-ci doit inclure d'autres éléments comme le fait d'avoir un handicap, l'âge, le statut d'étude, etc. D'autres proposent plutôt la mise en place d'une tarification hors-pointe à court terme afin d'offrir un répit aux personnes plus vulnérables, et la jumeler éventuellement à une tarification sociale, comme c'est le cas ailleurs au Canada. Divers intervenants ont témoigné leur appui à des formes diverses de tarification sociale afin d'aider des populations spécifiques, telles que les jeunes, les étudiants, les personnes âgées et les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Du point de vue des organismes communautaires, les hausses de tarifs actuelles affectent la capacité à se déplacer des personnes à faible revenu, notamment parce que les écarts entre les tarifs réguliers et les tarifs réduits ne cessent de rétrécir. Pour plusieurs organismes, un manque d'accès au transport en commun peut induire des effets pervers tels que l'exclusion sociale, moins d'opportunités d'emplois, une plus grande difficulté à se loger et à se nourrir, et moins d'accessibilité à des services comme les services de santé et les garderies.

Il est souligné que c'est la hausse du tarif unitaire qui fait le plus mal aux personnes à faible revenu qui sont dépendantes du transport en commun, parce qu'il s'agit du titre le plus utilisé par cette population. Plus largement, la tarification sociale est un outil qui permettrait de favoriser une plus grande justice sociale et de favoriser la réduction des gaz à effet de serre.

La MRC de Roussillon, la Table des préfets et des élus de la Couronne Nord et la Ville de Brossard font part de leurs préoccupations quant aux moyens financiers disponibles pour la mise en œuvre des mesures de tarification sociale. Dans leurs mémoires, elles notent que les villes prennent déjà en charge une part importante du financement du transport en commun et désirent conserver leur autonomie quant à la mise en place d'une tarification sociale et ses paramètres.

Par ailleurs, la MRC de Roussillon et l'Association des municipalités de banlieue estiment nécessaire d'avoir accès à des projections sur les coûts réels induits par une tarification sociale pour se prononcer sur le sujet. L'Association des municipalités de banlieue s'interroge d'ailleurs sur la complexité administrative et les coûts associés à une tarification sociale. La MRC de Roussillon précise que si le gouvernement du Québec décidait de dédier des sommes à une tarification sociale, cela devrait être de l'argent neuf et non pas des fonds provenant du financement actuel du transport en commun.

Parmi les acteurs municipaux, la Ville de Montréal se démarque en soulignant l'urgence de mettre en place des solutions pour faciliter l'accès à la mobilité pour les populations plus vulnérables et en insistant pour que s'accélère la réflexion sur le sujet.

Certains intervenants, notamment l'Association coopérative d'économie familiale du Nord de Montréal, suggèrent d'aller plus loin en proposant la gratuité des transports collectifs afin de lutter plus efficacement contre l'exclusion sociale et les changements climatiques.

Les **principales recommandations** des intervenants sur cet enjeu se résument en deux séries :

La première comprend les recommandations du Mouvement pour un transport public abordable et des organismes communautaires qui l'ont appuyé :

- Intégrer une tarification sociale à la grille tarifaire au moins équivalente à celles dont bénéficient les aînés et les étudiants, applicable à tous les titres et accessible aux personnes dont le revenu est inférieur à 60 % de la médiane québécoise de la Mesure de Faible Revenu (MFR-60) après impôt ;
- Demander un fonds dédié au gouvernement du Québec pour mieux financer la tarification sociale ;
- Préserver la possibilité pour les municipalités d'autofinancer des rabais supplémentaires ;
- Appliquer la tarification sociale à tous les tarifs, tous les horaires, toutes les zones et tous les modes de transport.

La deuxième série de recommandations provient des acteurs municipaux :

- Fournir aux municipalités des projections sur les impacts financiers de la mise en place d'une tarification sociale ;
- Respecter l'autonomie des municipalités dans le choix de mettre en place une politique de tarification sociale.

Fait saillant

Plusieurs organismes communautaires se sont prononcés en faveur d'une tarification sociale basée sur le revenu pour favoriser l'accessibilité au transport en commun et réduire les gaz à effet de serre. Des acteurs municipaux s'interrogent quant à eux sur les impacts et la complexité de la mise en place d'une tarification sociale. Pour se prononcer, ils réclament des projections sur les impacts financiers d'une telle mesure. Ils soulignent par ailleurs l'importance de préserver l'autonomie des municipalités en la matière.

2.2.2. La question du financement

La question du financement a été abordée dans **10 mémoires**. Deux grands aspects sont soulignés, soit le financement de la refonte tarifaire comme telle et le financement du transport collectif dans la région métropolitaine en général. En effet, les acteurs municipaux s'inquiètent à la fois du financement de la refonte tarifaire et de l'impact des nouveaux développements en transport en commun à venir sur le territoire.

L'ensemble des acteurs municipaux appuie l'idée selon laquelle la prochaine grille tarifaire doit générer des revenus tarifaires au moins équivalents à ceux perçus actuellement, mais ils s'inquiètent d'une hausse éventuelle des coûts. On souligne que sans de nouvelles sources de revenus, dans un contexte de crise sanitaire où l'achalandage est à la baisse et le télétravail est de plus en plus adopté, le déploiement de la refonte tarifaire pourrait mettre à mal la capacité financière de municipalités qui se considèrent déjà au bout de leurs ressources. La Table des préfets et des élus de la Couronne Sud se dit perplexe quant à la capacité de la structure tarifaire proposée de pouvoir assumer à long terme la part de financement des services qui lui revient. Cet enjeu est d'autant plus crucial considérant que des projets structurants à venir nécessiteront des investissements importants, un fait noté par plusieurs intervenants.

Les acteurs municipaux s'entendent sur la nécessité pour l'ARTM de trouver de nouvelles sources de revenus et de compter sur une contribution pérenne et prévisible du palier provincial dans le financement du transport collectif dans la région métropolitaine. Plusieurs municipalités et organismes demandent directement à l'ARTM de leur fournir des estimations précises des impacts financiers de la refonte tarifaire. On se demande pourquoi le projet de refonte tarifaire n'est pas accompagné d'une analyse des revenus supplémentaires et des manques à gagner par secteur et par mode.

Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre, du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec, demande des prévisions des revenus et des dépenses sur une période de plusieurs années. D'autres intervenants dont la MRC de Roussillon formulent des demandes plus précises, comme des projections d'achalandage du REM dans un contexte de crise sanitaire.

Les **principales recommandations** des intervenants sur cet enjeu se résument ainsi :

- Procéder à des analyses des revenus et des dépenses par secteur et par mode de transport afin de présenter un cadre financier global de la refonte tarifaire ;
- Proposer de nouvelles sources de revenus pour le transport en commun ;
- Faire pression sur le gouvernement du Québec pour qu'il augmente les investissements en transport en commun ;
- Réévaluer la viabilité du projet de refonte tarifaire à la lumière du contexte de crise sanitaire et des impacts du télétravail sur les habitudes de déplacement des usagers.

Fait saillant

Plusieurs municipalités et organismes demandent à l'ARTM de fournir des estimations précises des revenus et des pertes engendrés par la refonte tarifaire par secteur et par mode de transport.

Fait saillant

Devant l'incertitude entourant les revenus générés par la refonte tarifaire, les acteurs municipaux s'entendent sur la nécessité de trouver de nouvelles sources de revenus. Plusieurs estiment qu'une contribution supplémentaire du palier provincial dans le financement du transport collectif dans la région métropolitaine est nécessaire.

2.2.3. L'arrivée du Réseau express métropolitain et son intégration dans la grille tarifaire

L'arrivée du REM et son intégration dans la grille tarifaire ont été abordées dans **sept mémoires**. Sans s'y opposer, plusieurs intervenants (Association pour le transport collectif de la Rive-Sud, Mouvement pour un transport public abordable, Municipalité de Vaudreuil-Dorion, Ville de Brossard, Longueuil) s'inquiètent des hausses de tarifs que le REM engendrera pour les usagers de l'axe Champlain, qui résident à Longueuil, Brossard ou La Prairie. Certains intervenants se sont montrés critiques du fait que cette hausse ne se répercutera pas sur les usagers de Montréal, qui profiteront du même service. L'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud suggère que des mesures transitoires de répit tarifaire devraient être mises en place, peut-être avec le soutien du gouvernement du Québec, pour contrer les effets négatifs de la hausse.

La **principale recommandation** des intervenants sur cet enjeu est la suivante :

- Introduire une mesure tarifaire transitoire comme un étalement progressif dans le temps de l'augmentation des tarifs pour les secteurs touchés.

Fait saillant

L'arrivée du REM suscite des inquiétudes parmi les intervenants quant aux hausses de tarifs qu'elle engendre pour les usagers de l'axe Champlain. Des mesures d'atténuation tarifaire transitoires sont réclamées.

2.2.4. L'usage des nouvelles technologies

Dans **cinq mémoires**, des intervenants souhaitent une implantation rapide, mais accessible, de nouvelles technologies dans la foulée de la mise en place de la nouvelle grille tarifaire. Gilles Thériault note par exemple le fait que la perception des paiements en contexte de crise sanitaire pourrait être facilitée par ce type de mesure. Le déploiement de bornes de paiement sans contact, la possibilité de paiements au passage par carte et la mise en opération de la centrale de mobilité, une plateforme numérique qui accompagne les usagers dans leurs déplacements et leur fournit des informations en temps réel, sont particulièrement attendus.

Bien que l'ensemble des intervenants accueille favorablement l'arrivée de modes de paiement sans contact et en ligne, l'Association des usagers du transport adapté de Longueuil, le Mouvement pour un transport public abordable et le Mouvement d'éducation populaire autonome de Lanaudière mettent en garde l'ARTM contre la fracture numérique et ses conséquences sur les personnes à faible revenu et les personnes vivant avec des limitations fonctionnelles, pour lesquelles les innovations numériques peuvent être inaccessibles.

Les **principales recommandations** des intervenants sur cet enjeu se résument ainsi :

- Déployer les bornes de paiement sans contact, faciliter les paiements au passage par carte et mettre en opération la centrale de mobilité rapidement ;
- Valider l'accessibilité universelle des nouvelles fonctionnalités technologiques avant de les mettre en place.

Fait saillant

Les intervenants souhaitent une implantation rapide, mais accessible, de nouvelles technologies dans la foulée de la mise en place de la nouvelle grille tarifaire. Le déploiement de bornes de paiement sans contact, la possibilité de paiement au passage par carte et la mise en service de la centrale de mobilité figurent parmi les mesures identifiées comme étant prioritaires.

Annexe

Tableau A1

Liste des intervenants

- **M** : a déposé un mémoire (26)
- **MP** : a déposé et présenté un mémoire (18)
- **A** : a déposé un avis (26)
- **AP** : a déposé et présenté un avis (1)
- **L** : a déposé une lettre (4)

Organismes communautaires
Action dignité de Saint-Léonard (A)
Association coopérative d'économie familiale du Nord de Montréal (MP + A)
Association coopérative d'économie familiale du Sud-Ouest de Montréal (A)
Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (MP)
Atelier des lettres (A)
Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles (A)
Centre de lecture et d'écriture de Montréal (A)
Centre des femmes d'ici et d'ailleurs (A)
Coalition action climat et Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (MP)
Comité d'éducation de la Petite-Bourgogne et de Saint-Henri - CEDA (A)
Comité de lutte à la pauvreté du grand Châteauguay (A)
Comité des sans-emploi de Pointe-St-Charles (A)
Ex Aequo (A)
Groupe ressources du Plateau Mont-Royal (A)
Imagine Lachine-Est (MP)
Gilles Thériault - Citoyen (MP)
Mouvement action-chômage de Montréal (A)
Mouvement d'éducation populaire autonome de Lanaudière (A)
Organisation d'aide aux sans-emplois de Montréal (M)
Passage Montréal (A)
Projet d'organisation populaire, d'information et de regroupement (A)
Projet Genèse (A)
Projet P.A.L. (A)
Regroupement des aveugles et Amblyopes du Montréal métropolitain (A)
Regroupement des organismes communautaires famille de Montréal (A)
Réseau d'action des femmes en santé et services sociaux (A)
Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire (A)

Organismes en mobilité

Association des usagers du transport adapté de Longueuil (M)
Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (MP)
Coalition montréalaise pour la tarification sociale en transport (MP)
Conseil provincial du secteur du transport terrestre du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (MP)
Mouvement pour un transport public abordable - MTPA (MP)
Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (A)
Réseau de transport de Longueuil et Ville de Longueuil (M)
Trajectoire Québec (MP)

Acteurs municipaux

Association des municipalités de banlieue (M)
Cabinet de la mairesse de Montréal (L)
Cabinet du maire de Laval (L)
Marilou Alarie - Conseillère municipale de la Ville de Saint-Bruno (M)P
MRC de Roussillon (M)
Table des préfets et des élus de la Couronne Nord (MP)
Table des préfets et élus de la Couronne Sud (M)
Ville de Boucherville (L)
Ville de Brossard (MP)
Ville de Montréal (A)
Ville de Vaudreuil-Dorion (M)

Autres participants

Catherine Lalonde - Citoyenne (L)
Coalition montréalaise des Tables de quartier (A)
Comité de parents des écoles de Montréal (MP)
Conseil jeunesse de Montréal (AP)
Conseils régionaux de l'environnement Lanaudière, Laurentides, Montérégie et Montréal (MP)
Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université Montréal (M)
Louis Desjardins - Citoyen (MP)
Regroupement étudiant de maîtrise, diplôme et doctorat de l'Université de Sherbrooke (MP)
Université de Sherbrooke - Campus de Longueuil (MP)