

Mémoire de la
TABLE DES PRÉFETS ET DES ÉLUS DE LA COURONNE NORD

Dans le cadre de la consultation sur le projet de refonte tarifaire
De l'Autorité régionale de transport métropolitain

29 septembre 2020

TABLE DES MATIERES

1	Préambule	3
2	Commentaires et recommandations	5
2.1	La simplification des zones tarifaires.....	5
2.2	La simplification et l'harmonisation des tarifs	6
2.3	Les impacts financiers du projet.....	11
2.4	La tarification sociale.....	12
3	Conclusion	14
	Sommaire des recommandations	16

1 PRÉAMBULE

Le 3 septembre 2020, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) lançait une démarche de consultation publique sur son projet de refonte tarifaire. À terme, le projet vise l'implantation d'une tarification simplifiée et harmonisée à l'échelle métropolitaine. Cette réforme aura des répercussions majeures sur la mobilité. Tel que soulevé par l'ARTM, le système tarifaire joue un rôle stratégique dans l'écosystème de la mobilité. Avec l'adoption à venir du premier *Plan stratégique de développement des transports collectifs (PSD)* de l'ARTM, le projet de refonte tarifaire est certes un levier majeur permettant d'améliorer l'expérience des clients actuels et d'attirer une nouvelle clientèle dans les réseaux de transport collectif de la région métropolitaine.

Au sein du territoire métropolitain, la couronne Nord est le deuxième pôle de population et d'emploi, après l'île de Montréal et avant Laval, l'agglomération de Longueuil et la couronne Sud. De même, entre 2006 et 2016, la couronne Nord a été le lieu d'une croissance démographique et d'une diversification de l'emploi soutenues et supérieures à la moyenne enregistrée sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Cette croissance de la population et celle de la diversification de l'emploi se sont également traduites par une augmentation importante des déplacements internes sur la couronne Nord.

Le réseau de transport collectif actuel de la couronne Nord a été conçu pour accommoder des déplacements pendulaires entre la couronne Nord vers le centre de Montréal. Bien que toujours pertinent, ce réseau n'est pas structuré pour répondre à une croissance interne des déplacements par transport collectif, et il n'est pas étonnant que la part modale de l'auto soit aussi prééminente dans les déplacements internes sur la couronne Nord.

Considérant qu'il est prioritaire de développer une offre structurante de transport collectif attrayante et complète sur le territoire de la couronne Nord, les élus de la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) reconnaissent la nécessité d'aller de l'avant avec une approche harmonisée de la tarification des transports collectifs sur son territoire. Il s'agit, certes, d'un prérequis essentiel au développement des transports collectifs reliant les milieux résidentiels aux pôles d'activités de la couronne Nord.

C'est dans ce contexte que la TPÉCN a pris connaissance du projet soumis pour consultation et souhaite, dans le présent mémoire, soumettre à l'ARTM ses commentaires et recommandations afin d'améliorer cette importante réforme. Les commentaires et recommandations de la TPÉCN s'articulent autour des principes fondamentaux particulièrement importants pour les élus de la couronne Nord et sur lesquels doivent s'appuyer les changements à venir, soient :

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

- Le souci d'équité géographique et économique afin d'encourager l'utilisation du transport collectif;
- La cohérence du cadre tarifaire à l'échelle de la région métropolitaine qui tient compte des coûts, de la valeur perçue par les usagers et de l'utilisation des services de transport collectif;
- Le financement responsable eu égard aux revenus tarifaires à générer.

2 COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS

2.1 La simplification des zones tarifaires

Actuellement, le réseau d'autobus sur la couronne Nord est compartimenté et la tarification, fondée sur les territoires des anciens des CIT, n'est pas unifiée. Cette situation empêche de répondre adéquatement à la croissance des besoins liés aux déplacements intra couronnes par transport en commun.

Sur la couronne Nord, la grande majorité de la clientèle d'exo utilise le réseau d'autobus, représentant 75 % de l'achalandage annuel. De même, les déplacements internes à la couronne Nord effectués en transport collectif sont essentiellement faits par autobus.

Tableau 1. Achalandage annuel d'exo sur la couronne Nord, en 2019

Secteurs exo couronne Nord	Autobus		Trains		total
Laurentides	6 103 100	66%	3 116 897	34%	9 219 997
Terrebonne-Mascouche	3 948 600	90%	431 709	10%	4 380 309
L'Assomption	1 877 300	80%	461 586	20%	2 338 886
Total	11 929 000	75%	4 010 193	25%	15 939 193

Sources : Exo. Rapport annuel 2019. ARTM. Municipalité de résidence des usagers. Mai 2020. Traitements TPÉCN

Le projet de refonte tarifaire propose trois zones qui respectent les cinq grands secteurs du territoire de l'ARTM et une quatrième zone pour les municipalités adjacentes. Sur le territoire de la couronne Nord, la zone 3 proposée unifie les trois territoires de desserte des anciens CIT et remplace les quatre zones tarifaires actuelles (zones 5, 6, 7 et 8) par une seule zone tarifaire (zone 3).

Pour la TPÉCN, l'harmonisation de la tarification interne des services exploités par exo constitue une condition préalable nécessaire au développement d'une meilleure desserte par transport collectif sur le territoire de la couronne Nord. Aussi, la TPÉCN reconnaît la nécessité d'aller de l'avant avec la simplification des zones tarifaires et appuie la proposition de créer une zone 3 sur le territoire de la couronne Nord.

Aussi, la TPÉCN appuie la proposition de créer une zone 4 pour l'ensemble des municipalités situées hors du territoire de l'ARTM.

2.2 La simplification et l'harmonisation des tarifs

Dans un premier temps, la TPÉCN constate que le projet soumis par l'ARTM ne présente que le coût régulier des titres mensuels. Dans le document de consultation, on ne retrouve aucune analyse détaillée des impacts de la grille tarifaire proposée. De même, aucun état de situation n'est fait eu égard au transport adapté. Cette perspective centrée sur les titres mensuels fait en sorte que le projet de refonte soumis à la consultation passe sous silence plusieurs des composantes de la grille tarifaire, notamment :

- Les niveaux de rabais et les modalités des titres réduits ;
- Le coût des autres titres, comme le passage simple et au comptant;
- Le maintien et le développement des initiatives tarifaires et des gratuités actuellement offertes par les OPTC.

La TPÉCN est d'avis que le projet, tel que soumis pour consultation, soulève plusieurs questionnements et incertitudes, et que dans l'état actuel des informations fournies par l'ARTM, la TPÉCN n'est pas en mesure d'évaluer adéquatement l'ensemble des impacts tarifaires sur les clientèles du transport collectif et du transport adapté. Aussi, la TPÉCN demande à l'ARTM :

- ***De présenter aux élus municipaux une grille tarifaire complète ainsi que les orientations concernant l'ensemble des produits tarifaires proposés, dont les niveaux rabais et les modalités des titres réduits offerts aux étudiants et aux aînés, ainsi qu'une évaluation détaillée des impacts de la grille tarifaire proposée sur les clientèles du transport collectif et du transport adapté;***
- ***De maintenir les initiatives tarifaires et les gratuités actuellement offertes par les OPTC et de fournir les orientations quant au développement de telles initiatives ou gratuités.***

Contrairement aux secteurs centraux, la TPÉCN constate que les niveaux des tarifs mensuels proposés auront des impacts majeurs pour les clientèles des couronnes. Pour les secteurs centraux, et tel qu'énoncé par l'ARTM, la proposition des tarifs a pour objectif de « limiter les changements pour l'agglomération de Montréal, la ville de Laval et l'agglomération de Longueuil en raison du grand nombre d'usagers¹ ». En effet, pour ces secteurs, les variations de coût entre les titres mensuels actuels et les tarifs proposés sont de +2 % pour l'agglomération de Montréal, +1 % pour Laval et de 0 % pour l'agglomération de Longueuil². Or, sur la couronne Nord, le tarif mensuel proposé par

¹ ARTM. Projet de refonte tarifaire. Document de consultation. 3 septembre 2020, page 21.

² Pour l'agglomération de Longueuil, la mise en service du REM aura un impact important sur les tarifs. Cet impact sera également important pour une portion de la clientèle de la couronne Sud. Cependant, et tel que mentionné par l'ARTM, cet impact n'est aucunement lié au projet de refonte tarifaire mais découle plutôt de la réorganisation des

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

l'ARTM générerait des impacts majeurs sur la clientèle des secteurs de la MRC de l'Assomption et de Terrebonne-Mascouche qui effectuent des déplacements internes (voir les tableaux 2 à 7 ci-dessous). Pour ces secteurs :

- Le titre mensuel Autobus (interne) sur le territoire de la MRC de l'Assomption est actuellement de 59 \$ et passerait à 100 \$, soit une hausse de 69,5 % ;
- Le tarif mensuel Autobus (interne) du secteur Terrebonne / Mascouche passerait de 66 \$ à 100 \$, soit une hausse de 51,5 %.

De même, la clientèle qui voyage par trains et qui achète un titre TRAIN – zone 5, pour leurs déplacements vers le centre de Montréal, subira une hausse tarifaire de 17 %. Selon notre compréhension, cet impact affecterait particulièrement la clientèle empruntant la ligne Deux-Montagnes et qui empruntera le futur REM.

La TPÉCN est d'avis que cette proposition de l'ARTM soulève un enjeu majeur d'équité eu égard au principe de cohérence du cadre tarifaire qui tient compte des coûts, de la valeur perçue par les usagers et de l'utilisation des services de transport collectif. Ainsi, selon la proposition de l'ARTM, un usager des transports collectifs de la couronne Nord qui effectue un déplacement à l'intérieur de la zone 3 aura à payer une somme de 100 \$ par mois pour avoir accès au réseau d'autobus sur la couronne Nord, comparativement à un usager se déplaçant sur le territoire de l'agglomération de Montréal (en zone 1) qui aura à payer une somme de 90 \$ et aura accès au métro, au futur REM, au train de banlieue et aux circuits d'autobus de la STM.

La TPÉCN considère que l'augmentation proposée des tarifs internes constituerait un véritable « choc tarifaire » pour la clientèle actuelle des transports collectifs des secteurs de la MRC de l'Assomption et de Terrebonne-Mascouche et considère qu'un lissage dans le temps ne viendra pas atténuer cet impact.

La TPÉCN est d'avis que le niveau de service offert sur la couronne Nord ne justifie pas une telle tarification et soulève un enjeu majeur d'équité géographique et économique eu égard au principe de cohérence du cadre tarifaire.

La TPÉCN est également d'avis qu'une telle hausse tarifaire aura inévitablement des impacts négatifs sur la capacité à attirer une nouvelle clientèle vers les transports collectifs sur la couronne Nord, et ce, au moment où un important projet de développement des transports collectifs sera soumis à la consultation lors du dévoilement du projet de PSD prévu en novembre prochain.

réseaux existants de transport collectif tel que spécifié aux ententes entre le gouvernement du Québec et la CDPQ sur le projet du REM.

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

Tableau 2. Couronne Nord - Secteur Les Moulins. Coût des titres mensuels actuels et projetés

Type de déplacement		Titre équivalent mensuel				Écart	
		actuel		proposé		\$	%
CN ↔ CN	Bus seulement	EXO - LM interne	66,00 \$	3 ↔ 3 TM	100,00 \$	34,00 \$	51,5%
CN ↔ Lav	Bus seulement	EXO - LM externe	111,00 \$	Bus partout	110,00 \$	(1,00) \$	-0,9%
CN ↔ Mtl	Bus seulement	EXO - LM externe	111,00 \$	Bus partout	110,00 \$	(1,00) \$	-0,9%
	Train seulement	TRAIN 5	150,00 \$	3 ↔ 1 TM	176,00 \$	26,00 \$	17,3%
		TRAIN 6	181,00 \$			(5,00) \$	-2,8%
	Bus / métro et/ou Train	TRAM 5	176,00 \$	3 ↔ 1 TM	176,00 \$	0,00 \$	0,0%
		TRAM 6	213,00 \$			(37,00) \$	-2,8%

Tableau 3. Couronne Nord - Secteur L'Assomption. Coût des titres mensuels actuels et projetés

Type de déplacement		Titre équivalent mensuel				Écart	
		actuel		proposé		\$	%
CN ↔ CN	Bus seulement	EXO - LAS interne	59,00 \$	3 ↔ 3 TM	100,00 \$	41,00 \$	69,5%
CN ↔ Mtl	Bus seulement	EXO - LAS externe	118,00 \$	Bus partout	110,00 \$	(8,00) \$	-6,8%
	Train seulement	TRAIN 5	150,00 \$	3 ↔ 1 TM	176,00 \$	26,00 \$	17,3%
	Bus / métro et/ou Train	TRAM 5	176,00 \$	3 ↔ 1 TM	176,00 \$	0,00 \$	0,0%
		TRAM 6	213,00 \$			(37,00) \$	-17,4%

Tableau 4. Couronne Nord - Secteur CIT-Laurentides. Coût des titres mensuels actuels et projetés

Type de déplacement		Titre équivalent mensuel				Écart	
		actuel		proposé		\$	%
CN ↔ CN	Bus seulement	EXO - LAU	118,00 \$	3 ↔ 3 TM	100,00 \$	(18,00) \$	-15,3%
		Oka Express	57,00 \$ (1)			43,00 \$	75,4%
			25,00 \$ (2)			75,00 \$	300,0%
CN ↔ Lav	Bus seulement	EXO - LAU	118,00 \$	Bus partout	110,00 \$	(8,00) \$	-6,8%
CN ↔ Mtl	Train seulement	TRAIN 5	150,00 \$	3 ↔ 1 TM	176,00 \$	26,00 \$	17,3%
		TRAIN 6	181,00 \$			(5,00) \$	-2,8%
		TRAIN 7	208,00 \$			(32,00) \$	-15,4%
	Bus / métro et/ou Train	TRAM 5	176,00 \$	3 ↔ 1 TM	176,00 \$	0,00 \$	0,0%
		TRAM 6	213,00 \$			(37,00) \$	-17,4%
		TRAM 7	245,00 \$			(69,00) \$	-28,2%
		TRAM 8	278,00 \$			(102,00) \$	-36,7%

(1) Mensuel, Oka/Saint-Placide

(2) Mensuel restreint : Saint-Joseph-du-Lac vers la gare de train Deux-Montagnes et terminus Saint-Eustache

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

Tableau 5. Agglomération de Montréal. Coût des titres mensuels actuels et projetés

Type de déplacement		Titre équivalent mensuel				Écart	
		actuel		proposé		\$	%
Mtl ↔ Mtl	Bus et/ou métro	STM	88,50 \$	1 ↔ 1 TM	90,00 \$	1,50 \$	1,7%
	Train seulement	TRAIN 1	86,50 \$	1 ↔ 1 TM	90,00 \$	3,50 \$	4,0%
		TRAIN 2	101,00 \$			(11,00 \$)	-10,9%
		TRAIN 3	122,00 \$			(32,00 \$)	-26,2%
	Train + métro et/ou bus	TRAM 1	102,00 \$	1 ↔ 1 TM	90,00 \$	(12,00 \$)	-11,8%
		TRAM 2	118,00 \$			(28,00 \$)	-23,7%
		TRAM 3	144,00 \$			(54,00 \$)	-37,5%
Mtl ↔ Lav / Long	Métro / bus	TRAM 3	144,00 \$	1 ↔ 2 TM	144,00 \$	0,00 \$	0,0%

Tableau 6. Laval. Coût des titres mensuels actuels et projetés

Type de déplacement		Titre équivalent mensuel				Écart	
		actuel		proposé		\$	%
Lav ↔ Lav	Bus seulement	STL	99,00 \$	2 ↔ 2 TM	100,00 \$	1,00 \$	1,0%
Lav ↔ Mtl	Bus et/ou métro	TRAM 3	144,00 \$	2 ↔ 1 TM	144,00 \$	0,00 \$	0,0%
	Bus seulement	STL	99,00 \$	Bus partout	110,00 \$	11,00 \$	11,1%
	Train seulement	TRAIN 3	122,00 \$	2 ↔ 1 TM	144,00 \$	22,00 \$	18,0%
	Train + métro + bus	TRAM 3	144,00 \$	2 ↔ 1 TM	144,00 \$	0,00 \$	0,0%

Tableau 7. Agglomération de Longueuil. Coût des titres mensuels actuels et projetés

Type de déplacement		Titre équivalent mensuel				Écart	
		actuel		proposé		\$	%
Long ↔ Long	Bus seulement	RTL	102,00 \$	2 ↔ 2 TM	100,00 \$	(2,00 \$)	-2,0%
Long ↔ Mtl	Bus et/ou métro et/ou train	TRAM 3	144,00 \$	2 ↔ 1 TM	144,00 \$	0,00 \$	0,0%
		TRAM 5	176,00 \$			(32,00 \$)	-18,2%
	Axe du pont Champlain - bus	RTL	102,00 \$	2 ↔ 1 TM	144,00 \$	42,00 \$	41,2%
	Axe du pont Champlain - bus + métro	TRAM 3	144,00 \$	2 ↔ 1 TM	144,00 \$	0,00 \$	0,0%
		TRAM 5	176,00 \$			(32,00 \$)	-18,2%
	Train seulement	TRAIN 3	122,00 \$	2 ↔ 1 TM	144,00 \$	22,00 \$	18,0%
		TRAIN 5	150,00 \$			(6,00 \$)	-4,0%

Note : Pour l'agglomération de Longueuil, la mise en service du REM aura un impact important sur les tarifs des usagers dans l'axe du pont Champlain utilisant actuellement les services d'autobus du RTL. Cependant, et tel que mentionné par l'ARTM, cet impact n'est aucunement lié au projet de refonte tarifaire et découle plutôt de la réorganisation des réseaux existants de transport collectif tel que spécifié aux ententes entre le gouvernement du Québec et la CDPQ sur le projet du REM.

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

Au niveau de la tarification interzone, l'ARTM mentionne que « *contrairement à la tarification métropolitaine actuelle, les tarifs ne sont pas fixés en fonction du centre-ville, mais varient plutôt selon le nombre de zones parcourues* ³ ». L'ARTM mentionne également que « *Pour ce qui est des déplacements qui impliquent plus d'une zone, l'usager peut se procurer un titre dont le tarif augmente avec le nombre de zones qu'il a besoin de franchir. L'usager qui franchira deux ou trois zones devra acquitter respectivement 144 \$ ou 176 \$, soit l'équivalent des actuelles TRAM-3 et TRAM-5* ⁴ ».

La TPÉCN est d'avis que la tarification interzone proposée par l'ARTM maintient les distorsions du cadre tarifaire actuel basé sur le principe de zones tarifaires concentriques à partir du centre-ville de Montréal et soulève des enjeux d'équité économique et géographique par rapport aux secteurs centraux. À titre d'exemples, nous constatons que :

- Plusieurs trajets effectués à partir de la couronne Nord vers le centre de Montréal passeront directement de la zone 3 à la zone 1. Ainsi, un résident de la couronne Nord, utilisant quotidiennement le train de Mascouche à la Gare de Repentigny, devra payer un titre mensuel de 176 \$ pour effectuer ses déplacements, comparativement à un résident de Montréal, qui embarquant à la gare Pointe-aux-Trembles (à 10 minutes en train de la Gare Repentigny) n'aura qu'à payer 90 \$. Du point de vue de l'équité, il nous apparaît difficile de justifier une telle différence de prix. Nous nous questionnons également sur la possibilité de *glissement tarifaire* du fait de passer d'une zone adjacente à l'autre avec un tarif allant du simple au double.
- Une personne effectuant un déplacement interzone et ayant la zone 2 pour origine (Laval ou l'agglomération de Longueuil) paiera 144 \$ pour un titre mensuel *Tous Modes*, lui permettant de se déplacer soit vers le centre de Montréal ou soit vers les couronnes. Ainsi, selon notre compréhension des tarifs interzones proposés, un résident de Laval ou de l'Agglomération de Longueuil pourrait avoir, théoriquement, accès à l'ensemble des modes de transport collectif sur le territoire métropolitain au prix de 144 \$, comparativement à 176 \$ pour une personne résidant en zone 3 ou en zone 1. Du point de vue de l'équité, il nous apparaît difficile de justifier une telle différence de prix.

La TPÉCN demande à l'ARTM de réviser les tarifs internes et interzones afin de favoriser une meilleure équité entre les secteurs eu égard à la valeur des services offerts aux usagers.

³ ARTM. Projet de refonte tarifaire. Document de consultation. 3 septembre 2020, page 10.

⁴ ARTM. Projet de refonte tarifaire. Document de consultation. 3 septembre 2020, page 11.

La TPÉCN favorise l'établissement d'un seul tarif Tous mode interzone, peu importe le nombre de zones franchies (déplacements sur 2 ou 3 zones).

À l'échelle de la région métropolitaine, la tarification actuelle est fortement orientée vers une logique de titres mensuels pour les usagers empruntant, sur une base régulière, le transport collectif. En 2017, les titres mensuels et abonnements représentaient près de 65 % des revenus tarifaires de la région et visent une fidélisation de la clientèle.

Durant la période de confinement général des activités, conséquence de la pandémie du Covid-19, le télétravail et les études à distance se sont révélés être des solutions pratiques et innovantes pour de nombreux employeurs et institutions souhaitant maintenir leurs activités. Suite à cette *nouvelle normalité* exigée par la situation, plusieurs entreprises envisagent maintenant de permettre le télétravail à leurs employés, selon une ampleur à déterminer, et d'offrir des horaires flexibles pour tirer avantage de ce mode de fonctionnement.

Une plus grande application du télétravail comme mode d'organisation des entreprises engendrerait des changements dans les dynamiques de déplacement et pourrait avoir un impact significatif, à la baisse, sur le nombre de déplacements durant les périodes de pointe (travail effectué partiellement à partir du domicile, et partiellement à une place d'affaires). De même, les déplacements liés au loisir et au magasinage pourraient possiblement augmenter à l'extérieur des heures de pointe avec le télétravail.

La TPÉCN propose à l'ARTM de développer de nouveaux produits tarifaires qui répondraient aux besoins et attireraient une clientèle ayant de nouvelles habitudes de déplacement occasionnées par la pratique du télétravail.

2.3 Les impacts financiers du projet

L'ARTM indique, dans son document de consultation, que la refonte tarifaire générera des revenus tarifaires au moins équivalents à ceux actuellement perçus globalement pour l'ensemble de la région. Sans remettre en question cette affirmation de l'ARTM, nous comprenons cependant que la simplification et l'harmonisation des tarifs auront des impacts distincts eu égard aux revenus générés selon les modes (métro, trains et autobus). À titre d'exemples :

- La disparition sur le territoire de Montréal des zones 1, 2 et 3 applicables à la tarification des lignes de train de banlieue aura un impact à la baisse sur les recettes tarifaires attribuées aux lignes de trains de banlieue. Compte tenu que les déficits des lignes de train de banlieue sont à la charge des municipalités de

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

l'ensemble de la région, sous le principe d'utilisateur-payeur, quels seront les impacts de la grille tarifaire proposée sur les contributions des municipalités de la couronne Nord?

- Le tarif mensuel proposé par l'ARTM sur la zone 3 aurait pour conséquence une baisse de 15,3 % du prix du tarif mensuel interne du secteur CIT-Laurentides. Quels seront les impacts de cette proposition sur les revenus générés par les recettes tarifaires et sur le déficit d'exploitation des services d'autobus assumé par les municipalités concernées?

De même, nous comprenons que l'harmonisation des titres nécessitera que l'ARTM revoie les modalités d'allocation des revenus tarifaires selon les services de transport collectif offerts sur le territoire. Il s'agit là d'une conséquence directe du projet de la refonte tarifaire et présentant potentiellement des impacts majeurs sur l'équilibre actuel des revenus tarifaires selon les modes et sur les déficits résiduels assumés par les municipalités.

La TPÉCN considère que les impacts du cadre tarifaire proposé sur les revenus tarifaires générés selon les modes de transport et sur les contributions municipales sont des informations essentielles à la prise de décision eu égard au projet de refonte tarifaire. Aussi, la TPÉCN demande à l'ARTM de présenter aux élus municipaux :

- ***Les impacts du nouveau cadre tarifaire sur les revenus tarifaires générés par secteur et par mode ;***
- ***Les impacts du nouveau cadre tarifaire sur les contributions municipales tenant compte des nouvelles modalités d'allocation des revenus tarifaires entre les différents services de transport collectif.***

2.4 La tarification sociale

L'ARTM mentionne que l'adoption d'une stratégie de tarification sociale demeure un élément de discussion important qui fera partie d'une réflexion collective au cours de la prochaine année. À la suite des échanges avec ses partenaires, l'ARTM fera des recommandations d'ici la fin de l'année 2021.

Pour les élus de la couronne Nord, il est essentiel de considérer le contexte financier dans lequel l'opportunité d'introduire la tarification sociale du transport en commun se situe, puisque le financement d'une telle mesure par les organismes de transport en commun peut entraîner des diminutions de services ou une charge supplémentaire de la part des

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

usagers réguliers ou des municipalités si une aide financière particulière n'est pas accordée pour soutenir les mesures de tarification sociale.

L'ARTM doit évaluer cette faisabilité et ces impacts potentiels. Pour les élus de la couronne Nord, ces résultats sont essentiels à la prise de décision quant à la mise en œuvre d'une telle mesure. Sans une évaluation des impacts potentiels sur les revenus tarifaires et sur l'offre de service, les municipalités de la couronne Nord ne peuvent pas se prononcer sur l'opportunité d'introduire des mesures de tarification sociale sur le territoire de l'ARTM.

La TPÉCN a déjà transmis ses commentaires et recommandations à la commission du transport de la CMM en décembre 2018 concernant la tarification sociale, et rappelle à l'ARTM ses positions prises à cet égard, soient :

- L'introduction éventuelle d'une tarification sociale sur le territoire de l'ARTM devra préserver les rabais actuels pour les aînés et les étudiants et préserver la possibilité de mettre en place des initiatives tarifaires locales financées par les municipalités qui désirent le faire;
- La tarification sociale apparaît comme une mesure de redistribution de la richesse collective qui est de la compétence de l'État. Ainsi, la mise en œuvre éventuelle d'une tarification sociale sur l'ensemble du territoire de l'ARTM devra s'accompagner d'une aide financière du gouvernement du Québec et /ou de sources de financement additionnelles hors du champ foncier municipal, couvrant 100 % du manque à gagner tarifaire et des coûts administratifs de ladite mesure;
- Une politique de tarification sociale ou son équivalent doit concilier les objectifs financiers, commerciaux et sociaux du cadre tarifaire;
- Dans le contexte actuel de congestion des réseaux routiers, des changements climatiques et des ressources limitées en termes de financement et de capacité de réalisation des projets, l'allocation de tout financement additionnel au transport collectif doit en premier lieu être affectée au développement de l'offre de service et à la réalisation de projets permettant l'amélioration et le développement des infrastructures de transport collectif.

La TPÉCN demande à l'ARTM de présenter aux élus de la couronne Nord une évaluation des impacts de l'introduction d'une tarification sociale sur les revenus tarifaires et sur l'offre de service.

3 CONCLUSION

Les transports collectifs représentent un enjeu essentiel pour la gouvernance urbaine en raison de la place centrale qu'ils occupent au sein de politiques globales articulant l'aménagement du territoire, le développement économique, la mobilité des biens et des personnes et l'environnement. Au cours des deux dernières décennies, les transports collectifs sont donc passés du statut de mal nécessaire et coûteux à celui d'élément majeur du développement durable des milieux urbanisés pour sa contribution à la structuration spatiale des centres urbains, au développement économique et social des communautés et à la lutte aux changements climatiques.

Notre conviction, à la TPÉCN, est que la planification de l'aménagement du territoire et des transports ne peut être pensée qu'ensemble pour construire des milieux de vie plus durable, qui rapproche les collectivités et les activités et donne à toutes les composantes du territoire métropolitain un véritable accès à la mobilité. Suite à l'adoption du PMAD de la CMM, le transport collectif constitue l'ossature autour de laquelle la région métropolitaine est appelée à se consolider et à se développer. La TPÉCN adhère totalement à cet objectif : le développement d'un réseau de transport collectif performant, desservant les pôles d'activités du territoire, est une priorité.

Compte tenu des besoins majeurs en développement des services de transport collectif sur le territoire de la couronne Nord, il est donc essentiel que le projet de refonte tarifaire de l'ARTM soit incitatif à l'utilisation des transports collectifs. Dans le respect de ce souci, il importe, d'une part, que les changements proposés n'occasionnent pas un choc tarifaire significatif pour la clientèle actuelle des transports collectifs sur la couronne Nord et, d'autre part, que la tarification proposée soit incitative, équitable en fonction du service rendu et puisse attirer une nouvelle clientèle par un transfert modal de l'auto vers les transports collectifs.

Or, les informations mises en ligne suscitent de vives inquiétudes, notamment sur le niveau des tarifs proposés et des impacts majeurs sur une portion importante de la clientèle actuelle des transports collectifs de la couronne Nord, et ce, sans qu'il y ait pour autant une amélioration des services. Un tel niveau d'augmentation est inacceptable pour la TPÉCN. De même, la grille tarifaire proposée soulève, de notre perspective, des enjeux majeurs d'équité géographique et économique eu égard au principe de cohérence du cadre tarifaire. La TPÉCN demande donc à l'ARMT de réviser les tarifs internes et interzones en tenant compte de la situation objective sur la couronne Nord, afin de favoriser une meilleure équité entre les secteurs eu égard à la valeur des services offerts aux usagers.

Enfin, la TPÉCN constate que le projet, soumis pour consultation, est partiel et soulève plusieurs questionnements. En l'absence d'information sur des éléments cruciaux du projet tels que l'évaluation des impacts tarifaires sur les clientèles du transport collectifs

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

et du transport adapté, l'évaluation des revenus tarifaires générés par secteur et par mode et l'évaluation des impacts sur les contributions municipales, la TPÉCN n'est pas en mesure de porter un jugement adéquat sur le projet soumis à la consultation. C'est pourquoi, la TPÉCN demande à l'ARTM de présenter aux élus municipaux ces informations essentielles à la prise de décision.

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

La simplification des zones tarifaires

Pour la TPÉCN, l'harmonisation de la tarification interne des services exploités par exo constitue une condition préalable nécessaire au développement d'une meilleure desserte par transport collectif sur le territoire de la couronne Nord. Aussi, la TPÉCN reconnaît la nécessité d'aller de l'avant avec la simplification des zones tarifaires et appuie la proposition de créer une zone 3 sur le territoire de la couronne Nord.

Aussi, la TPÉCN appuie la proposition de créer une zone 4 pour l'ensemble des municipalités situées hors du territoire de l'ARTM.

La simplification et l'harmonisation des tarifs

La TPÉCN est d'avis que le projet, tel que soumis pour consultation, soulève plusieurs questionnements et incertitudes, et que dans l'état actuel des informations fournies par l'ARTM, la TPÉCN n'est pas en mesure d'évaluer adéquatement l'ensemble des impacts tarifaires sur les clientèles du transport collectif et du transport adapté. La TPÉCN demande à l'ARTM :

- De présenter aux élus municipaux une grille tarifaire complète ainsi que les orientations concernant l'ensemble des produits tarifaires proposés, dont les niveaux rabais et les modalités des titres réduits offerts aux étudiants et aux aînés, ainsi qu'une évaluation détaillée des impacts de la grille tarifaire proposée sur les clientèles du transport collectif et du transport adapté;*
- De maintenir les initiatives tarifaires et les gratuités actuellement offertes par les OPTC et de fournir les orientations quant au développement de telles initiatives ou gratuités.*

La TPÉCN considère que l'augmentation proposée des tarifs internes constituerait un véritable « choc tarifaire » pour la clientèle actuelle des transports collectifs des secteurs de la MRC de l'Assomption et ainsi que de Terrebonne-Mascouche et considère qu'un lissage dans le temps ne viendra pas atténuer cet impact.

La TPÉCN est d'avis que le niveau de service offert sur la couronne Nord ne justifie pas une telle tarification et soulève un enjeu majeur d'équité géographique et économique eu égard au principe de cohérence du cadre tarifaire.

La TPÉCN est également d'avis qu'une telle hausse tarifaire aura inévitablement des impacts sur la capacité à attirer une nouvelle clientèle vers les transports collectifs sur la couronne Nord, et ce, au moment où un important projet de développement des transports collectifs sera soumis pour consultation lors du dévoilement du projet de PSD prévu en novembre prochain.

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

La TPÉCN demande à l'ARMT de réviser les tarifs internes et interzones afin de favoriser une meilleure équité entre les secteurs eu égard à la valeur des services offerts aux usagers.

La TPÉCN favorise l'établissement d'un seul tarif Tous mode interzone, peu importe le nombre de zones franchies (déplacements sur 2 ou 3 zones).

La TPÉCN propose à l'ARTM de développer de nouveaux produits tarifaires qui répondraient aux besoins et attireraient une clientèle ayant de nouvelles habitudes de déplacement occasionnées par la pratique du télétravail.

Les impacts financiers du projet

La TPÉCN considère que les impacts du cadre tarifaire proposé sur les revenus tarifaires générés selon les modes de transport et sur les contributions municipales sont des informations essentielles à la prise de décision eu égard au projet de refonte tarifaire. Aussi, la TPÉCN demande à l'ARTM de présenter aux élus municipaux :

- *Les impacts du nouveau cadre tarifaire sur les revenus tarifaires générés par secteur et par mode ;*
- *Les impacts du nouveau cadre tarifaire sur les contributions municipales tenant compte des nouvelles modalités d'allocation des revenus tarifaires entre les différents services de transport collectif.*

La tarification sociale

La TPÉCN demande à l'ARTM de présenter aux élus de la couronne Nord une évaluation des impacts de l'introduction d'une tarification sociale sur les revenus tarifaires et sur l'offre de service.