

Le 5 octobre 2020

Autorité régionale de transport métropolitain  
700, rue De La Gauchetière Ouest, 4<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H3B 5M2

## **Objet : Commentaires de la Ville de Montréal relativement au projet de refonte tarifaire**

La Ville de Montréal accueille avec grand intérêt le projet de refonte tarifaire du transport en commun de la grande région métropolitaine de Montréal. Lors de la création de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et d'exo en 2017, l'un des principaux objectifs était une meilleure intégration des services de transport en commun et de la tarification afin d'en simplifier l'accès pour les usagers, y compris ceux à mobilité réduite. La responsabilité de l'ARTM à cet égard est claire. La Ville de Montréal tient à souligner, à ce sujet, le travail de concertation et de consultation accompli par l'ARTM dans le cadre des comités de partenaires ainsi qu'auprès des groupes de la population et de la société civile.

### **La tarification et les sources de financement**

La tarification exerce un double rôle d'outil de financement du transport collectif et de mécanisme pour en influencer l'utilisation. Le défi est de maintenir un point d'équilibre entre ces deux fonctions. Si la tarification est trop faible, le système souffrira d'un manque de revenu stable et prévisible, ce qui affecterait la fiabilité et la résilience du service, ou entraînerait un sous-investissement dans le maintien et le développement du service. Si elle est trop élevée, elle pourrait rendre le transport collectif moins attractif et concurrentiel vis-à-vis l'automobile, et ainsi décourager des usagers qui se tourneront vers d'autres modes. Dans un contexte de crise climatique et de réduction des émissions de carbone, maintenir l'attractivité du transport collectif et maximiser la croissance de l'achalandage constitue un impératif et un objectif que nous devons atteindre.

Depuis au moins 30 ans, bon an, mal an, les tarifs payés par les usagers ont augmenté au rythme de l'inflation, pour en faire ainsi la source de financement la plus stable, fiable et prévisible pour le transport collectif à Montréal. Par contraste, il faut noter que les sources de revenus prélevées auprès des automobilistes (taxes sur l'essence, droit d'immatriculation) sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) n'ont pas été indexées et que leur valeur s'érode chaque année. Si la part des usagers dans le financement du transport collectif tend à diminuer ses dernières années, c'est principalement en raison de la croissance importante des investissements en maintien des actifs et en développement des services, lesquels viennent combler un retard accumulé au fil des années. La refonte tarifaire devrait ainsi maintenir l'équilibre entre les deux fonctions de la tarification et viser à limiter la croissance de tarifs à l'inflation.

### **Intégration des titres et simplification du nombre de titres**

Le projet de refonte tarifaire est attendu depuis très longtemps. Alors que les centaines de titres répartis dans 17 grilles tarifaires ont souvent été cités en exemple comme le principal problème, il est important de rappeler que la plupart de ces grilles sont liées aux anciens territoires des Conseils intermunicipaux de transport. La création d'exo et le

travail d'harmonisation des tarifs et des services sur son territoire fait partie de la solution et sera déjà un gage de succès pour améliorer cette situation. La tarification en vigueur dans les agglomérations de Montréal et Longueuil ainsi que de la Ville de Laval était déjà relativement harmonisée et simple.

Cette situation explique en bonne partie les lignes directrices de l'analyse de l'ARTM présentée dans le document de consultation qui vise la nécessité « de limiter les changements pour l'agglomération de Montréal, la Ville de Laval et l'agglomération de Longueuil en raison du grand nombre d'usagers et d'harmoniser les tarifs des municipalités formant les couronnes nord et sud autour des tarifs moyens en vigueur. » La Ville de Montréal appuie la ligne directrice demandant que la refonte « génère des revenus tarifaires au moins équivalents à ceux perçus actuellement ».

La Ville appuie également l'intégration des titres locaux et métropolitains et ainsi l'harmonisation des tarifs des services de transport adapté et ceux du réseau régulier. Cette dernière est essentielle pour assurer une équité pour que cette clientèle ne soit pas désavantagée financièrement pour se déplacer.

### **Tarification par zone et la tarification interzone**

La proposition de découpage par zone versus par mode a déjà reçu un appui fort de la population et des groupes de la société civile. Les citoyens consultés par l'ARTM, indépendamment de leur lieu de résidence, estiment que préserver l'intégrité de l'île de Montréal est primordial. La Ville de Montréal appuie la simplification des zones et le découpage proposé, lequel reste cohérent avec les territoires municipaux ainsi qu'avec les principaux usages des réseaux par les citoyens. Il est crucial et non négociable pour Montréal que les trajets du réseau de la Société de transport de Montréal (STM) se fassent sans complexités supplémentaires. Un découpage différent forcerait des modifications dans l'organisation des réseaux de desserte de la STM et générerait des complications d'exploitation énorme pour un très grand nombre d'usagers.

Un découpage de quatre zones tarifaires qui respectent les limites géographiques des agglomérations de Montréal et de Longueuil, de la ville de Laval, des couronnes et des municipalités hors territoire de l'ARTM, est celui qui est globalement le mieux accepté et qui provoque le moins de réactions négatives chez les usagers. La proposition faite par l'ARTM constitue un compromis raisonnable pour conserver une cohérence avec les structures municipales et la compréhension des réseaux par les citoyens. De plus, cette proposition atteint l'objectif de générer des revenus tarifaires équivalents. Au cours des prochaines années, la Ville de Montréal surveillera aussi de près les effets de l'intégration du Réseau express métropolitain (REM) aux grilles tarifaires proposées, dans le but de conserver l'équilibre entre la contribution des autorités publiques et celle des usagers.

Le niveau proposé pour les tarifs intrazone est également adéquat parce qu'il se situe dans le prolongement des niveaux de tarifs existants et qu'il évitera des augmentations tarifaires pour la grande majorité des usagers. La différence de tarifs de la zone de l'agglomération de Montréal reflète adéquatement des ratios d'autofinancement des services ainsi que des niveaux de taxations variables avec les autres territoires. De plus, celui-ci permet de maintenir les mêmes revenus tarifaires sur l'agglomération à la suite de l'intégration des tarifs trains et du REM.

Montréal n'a pas pris position sur le nombre de zones qui devraient y avoir dans le territoire des couronnes. Nous croyons qu'il revient aux élu-es et citoyen-nes de ces secteurs de déterminer la progression tarifaire qu'il devrait y avoir sur leur territoire selon leur réalité municipale.

La Ville de Montréal adhère au consensus qui ressort des travaux d'analyse de l'ARTM sur la tarification interzone. Les tarifs ne doivent pas être fixés en fonction du centre-ville, mais en fonction du nombre de zones que franchit l'utilisateur au cours de ses déplacements.

De plus, la Ville croit que les effets de bordures pourraient être atténués avec une intégration de la gestion et tarification des stationnements situés aux points d'entrée du transport collectif. Cette intégration dans la réflexion devrait viser à favoriser l'usage du transport en commun vers les pôles d'échanges, les gares et les stations et à réduire les effets de bordures entre zones.

### **Un tarif « Bus partout »**

La Ville de Montréal accueille de façon mitigée la possibilité d'avoir un tarif unique donnant accès au bus pour les trois zones du territoire de l'ARTM. Les types d'autobus et d'autocars, leur distance parcourue et leur vitesse sont différents sur le territoire. Nous comprenons que cette proposition est faite principalement pour les usagers qui font de courts déplacements entre deux zones tarifaires, par exemple les étudiants demeurant en couronne et étudiant à Laval ou Longueuil. Nous sommes sensibles à cette situation. La situation de ces étudiants est pourtant bien différente d'un usager du réseau structurant d'autocars qui traverserait 3 zones sur des voies rapides, mais qui pourtant profitera aussi d'un prix beaucoup plus réduit.

### **Tarification sociale**

Considérant les orientations de la CMM données en janvier 2019, ainsi que les avancées notables des travaux du chantier de l'ARTM sur le sujet qui ont eu cours, la Ville de Montréal est déçue de constater que l'ARTM demande plus d'un an encore de réflexion et de travaux avant de déposer des recommandations à la fin de 2021. Alors que la crise de la COVID-19 accentue encore plus les inégalités sociales, il devient donc encore plus urgent de mettre en place des solutions pour faciliter l'accès à la mobilité pour les populations plus vulnérables qui dépendent souvent du transport collectif. Les travaux doivent être accélérés et ne peuvent pas attendre pour des résultats dans plus d'un an.

### **Mobilité intégrée et évolution technologique**

Dans une perspective de simplification de l'expérience des citoyens utilisant les services de mobilité durable, l'approche de mobilité intégrée, incluant l'ajout de fonctionnalités technologiques, doit être renforcée entre tous les joueurs de ce secteur. Les attentes des citoyens à ce sujet sont aussi très importantes. La région métropolitaine de Montréal doit devenir un chef de file canadien et mondial en la matière. Les travaux en cours entre l'ARTM et la Ville de Montréal dans le cadre du Défi des villes intelligentes sont une perspective intéressante qui permet d'espérer des avancées majeures. La centrale de mobilité, le paiement par carte de crédit et le compte mobilité sont des composantes importantes de cette approche. Ce chantier doit aller de l'avant aussi rapidement que possible.