

La refonte tarifaire de l'ARTM

Avis rédigé par les conseils régionaux de l'environnement de Lanaudière, des Laurentides, de la Montérégie et de Montréal dans le cadre de la consultation publique sur le projet de refonte tarifaire de l'*Autorité régionale de transport métropolitain* (ARTM)



5 octobre 2020

Les conseils régionaux de l'environnement

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement à l'échelle de chacune des régions administratives du Québec. Par leurs actions, ils cherchent à favoriser l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement régional. Pour eux, ce développement doit se faire dans le respect de la capacité de soutien des écosystèmes. C'est une condition essentielle au développement durable.

Les CRE sont des organismes autonomes, issus du milieu, reconnus comme interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales, qui regroupent un nombre croissant de membres d'horizons divers poursuivant des objectifs communs. Ce réseau unique constitue un acteur influent dans le domaine de l'environnement au Québec.

En tenant compte des réalités locales et régionales, les CRE privilégient l'action, la concertation, l'éducation, l'information, la sensibilisation et la veille environnementale, pour atteindre leurs objectifs. Ils souscrivent à des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité, l'intégrité, le respect et une approche démocratique.

CRE Lanaudière

Gabriel Meunier, chargé de projets
450-756-0186, poste 2
gabriel.meunier@crelanaudiere.ca

CRE Laurentides

Anne Léger, directrice générale
450-565-2987, poste 23
anne.leger@crelaurentides.org

CRE Montérégie

Andréanne Paris, directrice générale
450-651-2662, poste 101
andreanne.paris@crem.qc.ca

CRE Montréal

Emmanuel Rondia, directeur général
514-842-2890, poste 3423
erondia@cremtl.org

Résumé

Les conseils régionaux de l'environnement de la région métropolitaine (CRE Laurentides, CRE Lanaudière, CRE Montréal et CRE Montérégie) sont en accord avec les grandes lignes de la refonte tarifaire proposée par l'ARTM. Nous avons toutefois quelques questionnements ou nuances à apporter. En effet, nous croyons que les services d'autobus devraient être bonifiés et arrimés pour augmenter l'équité dans le concept d'interzone, ainsi que pour les titres "tous modes" et "bus partout". De plus, nous profitons de l'occasion pour souligner l'importance d'une tarification sociale, de l'accès au transport adapté, de l'exclusion numérique pouvant résulter de la mobilité intégrée, et d'un arrimage avec les organismes de transport périphériques à l'ARTM.

Sommaire des recommandations :

Recommandation 1 : Rendre le titre « tous modes » plus équitable en bonifiant le système d'autobus pour qu'il réponde aux besoins de la population.

Recommandation 2 : Rendre le titre « bus partout » plus attrayant en arrimant les services d'autobus des diverses zones.

Recommandation 3: Améliorer l'offre de service à l'intérieur de la zone 3 afin d'assurer une équité entre les usagers.

Recommandation 4: Conserver la simplicité du nouveau système tarifaire lors de l'ajout de nouveaux services de transport structurant tels que le REM, un tramway, etc.

Recommandation 5: Intégrer une tarification sociale à la grille tarifaire, avec des paramètres respectant les revendications du MTPA.

Recommandation 6: Rendre plus flexibles les modes de paiement pour inclure des possibilités de paiement par versements pour les titres mensuels ou annuels.

Recommandation 7: S'assurer que le transport adapté permet aux usagers de se déplacer de façon similaire à ceux utilisant les services d'autobus.

Découpage par zone

Nous apprécions la simplification que les quatre zones proposées apportent. Elle facilite grandement la compréhension du découpage pour les usagers et les acteurs du territoire comparativement au morcellement actuel en huit zones de différentes grandeurs. Avec cette simplification, nous sommes certains que l'expérience des usagers sera grandement améliorée.

Ces divisions apportent aussi une certaine équité et une cohérence entre les territoires desservis. Par exemple, bien que les territoires de l'Agglomération de Longueuil et de la Ville de Laval soient tous deux classés zone 3 dans la tarification actuelle, on observe des différences entre les tarifs des deux organismes publics de transport en commun (OPTC).

Nous sommes favorables à l'agrandissement de la zone 3 pour couvrir l'ensemble des couronnes nord et sud (anciennes zones 3 à 6 avec certaines parties des zones 7 et 8). Cette fusion des zones simplifie beaucoup les déplacements et la gestion des abonnements des usagers. Cette nouvelle zone couvrant l'ensemble des couronnes permettra de réduire le microtransit automobile de certains usagers soucieux de changer de zone tarifaire afin de bénéficier d'un tarif inférieur.

Cependant, la refonte des zones ne peut éliminer à elle seule le phénomène d'auto solo pour aller à un arrêt d'autobus : une amélioration du réseau de transport en zone 3 est aussi nécessaire pour que les citoyens adoptent le transport collectif pour leur trajet complet.

Nous aimerions aussi faire part de nos préoccupations face à des situations exceptionnelles et l'ajout de services. Il faudra garder les principes d'uniformité et éviter de complexifier les tarifs et/ou les zones proposés lors de l'ajout de nouveaux services tels que le Réseau Express Métropolitain (REM), un tramway ou tout autre mode de transport structurant. Le système tarifaire proposé étant simplifié et plus pratique pour les usagers, il ne faudrait pas le complexifier à l'occasion du développement du réseau de transport en commun dans la région métropolitaine.

Concept d'interzone

Nous sommes satisfaits des tarifs échelonnés selon le nombre de zones traversées qui se traduit, dans bon nombre de cas, par un maintien ou une amélioration du tarif par rapport à la situation actuelle. Nous trouvons le tarif "bus partout" particulièrement intéressant pour les habitants des couronnes qui traversent des zones uniquement desservies par des services d'autobus. Ce tarif est hautement concurrentiel ; il permet aussi une grande liberté et simplifie les déplacements des usagers. Nous pensons que cela va encourager et favoriser les déplacements à l'intérieur même des couronnes, ce qui répond de plus en plus aux besoins de la majorité des travailleurs. À titre d'exemple dans la région des Laurentides, la majorité des déplacements domicile-travail se font à l'intérieur des couronnes et de moins en moins vers Montréal, selon les données du recensement de Statistique Canada de 2001 à 2016.

Par contre, la refonte tarifaire ne sera pas suffisante pour induire un changement de comportement de l'auto solo vers les transports collectifs si le service n'est pas à la hauteur des besoins. L'orientation vers Montréal peut d'ailleurs facilement être démontrée par les données de l'enquête Origine-Destination de l'AMT (2013) en se basant sur le fait que lorsqu'un service est efficace et qu'il répond aux besoins de la population, il est utilisé. En ce sens, en pointe du matin, environ 50 % des déplacements des Laurentides vers le centre-ville de Montréal se font en transport collectif (sauf pour Boisbriand où le circuit d'autobus est peu compétitif avec la voiture : 34 %). À l'intérieur du secteur Laurentides, c'est plutôt entre 0 % et 5 % des déplacements qui se font en transport collectif, à l'exception Sainte-Thérèse (de 10 à 35 %) et Saint-Jérôme (de 3 à 24 %) qui sont plus facilement accessibles en raison de la présence du train. Nous croyons aussi que l'amélioration du service est d'autant plus importante pour un souci d'équité des couronnes.

Donc, en adoptant la refonte tarifaire, les CRE encouragent l'ARTM et les quatre organismes publics de transport en commun (OPTC) de la région métropolitaine à améliorer l'offre de service dans les secteurs moins bien desservis de la zone 3.

Tarif tous modes

Nous sommes favorables à la proposition puisque cela donne accès à plus de modes pour un tarif inférieur ou équivalent, et ce, pour la majorité des usagers. Cela rend aussi la tarification beaucoup plus simple à comprendre pour un nouvel usager ou un usager occasionnel. Nous croyons donc que cela est bénéfique pour la majorité des utilisateurs en plus de favoriser le transfert modal de la voiture vers le transport collectif.

De plus, étant dans une ère où les transports structurants se diversifient, nous considérons que cette approche intégrant tous les modes jette une base cohérente pour les développements à venir en matière de transport collectif.

Certains utilisateurs, comme ceux se procurant actuellement un titre Train zone 5, seront toutefois pénalisés par rapport au tarif puisqu'ils devront payer pour l'équivalent d'un titre TRAM. Il s'agit d'une augmentation d'environ 25 \$ par mois, et ce, même si les autres modes ne répondent pas à leurs besoins. Cela soulève donc la question de l'offre de services sur le territoire de l'ARTM, puisque les services, surtout à l'extérieur de la section centrale de Montréal, ne permettent souvent pas aux usagers d'utiliser plus d'un mode de façon compétitive avec la voiture.

Toutefois, nous croyons malgré tout qu'un titre « tous modes » est la solution. Plutôt que de complexifier le système tarifaire avec des titres exclusifs à un mode, nous souhaitons qu'il y ait une bonification des circuits d'autobus pour répondre à la réalité : tous les usagers ne se déplacent pas à Montréal et tous les usagers ne se déplacent pas en heure de pointe. Avec une bonification du service, il serait possible, par exemple, d'utiliser les autobus pour les besoins locaux et le train, le REM ou le métro pour les déplacements vers Montréal, rendant le titre «tous modes» rentable dans toutes les zones, et donc plus équitable, en plus de grandement favoriser le transfert modal.

Tarif bus partout

Nous sommes en accord avec un titre « bus partout » dans l'optique où un arrimage serait fait entre les services d'autobus, ce qui est d'ailleurs également valide pour le titre « tous modes ». Cet aspect est toutefois uniquement développé ici pour éviter la redondance.

Pour l'instant, les circuits d'autobus sont conçus selon le territoire des anciens organismes qui ont été regroupés et selon l'optique des déplacements à très petite échelle ou vers Montréal. Il est donc difficile pour les résidents d'un secteur d'utiliser l'autobus pour se rendre à un autre secteur si ce n'est pas pour aller à une gare de train, à une station de métro ou, parfois, à un établissement d'enseignement à portée régionale ou suprarégionale.

Plus spécifiquement, cela signifie qu'il est difficile pour un résident des Laurentides ou de Lanaudière travaillant à Laval de s'y rendre en transport collectif sans augmenter grandement le temps de déplacement. Il est à noter que ces déplacements sont d'ailleurs en hausse entre les recensements de 2001, 2006 et 2016. Il en est de même pour les déplacements entre les secteurs à l'intérieur des couronnes, comme entre le secteur Laurentides et le secteur Terrebonne-Mascouche ou entre les nombreux secteurs de la couronne sud. Le manque d'arrimage entre les services ressort notamment de l'enquête Origine-Destination de l'AMT (2013). Par exemple, on retrouve seulement entre 0 % et 15 % des déplacements entre les Laurentides et les principaux pôles d'emploi de Laval en période de pointe du matin qui sont effectués en transport collectif.

Ainsi, sans un arrimage entre les secteurs de l'ARTM, le titre « bus partout » est peu utile, n'étant pas utilisable réellement pour plusieurs. Nous croyons toutefois qu'avec la bonification de l'offre de service des autobus et leur arrimage, ce titre pourrait être bénéfique, par son prix, en favorisant le transfert modal vers le transport collectif et en augmentant l'accès aux pôles d'emplois.

Atteinte des objectifs de simplification et d'harmonisation de la tarification

Le projet de refonte tarifaire atteint les objectifs de simplification et d'harmonisation de la tarification dans la région métropolitaine. Comme susmentionné, nous sommes en faveur de la carte proposée et de l'approche par tarifs mensuels tous modes. La réduction du nombre de zones et la tarification par nombre de zones traversées favoriseront une meilleure compréhension de la grille tarifaire par le public.

Le tarif "bus partout" ajoute une option qui conviendra à une certaine clientèle, pour peu que les réseaux d'autobus soient revus afin de mieux refléter la réalité des déplacements internes aux couronnes et entre les différentes zones, comme exposé précédemment.

Ainsi, nous croyons que c'est par l'amélioration des services que l'ARTM devra maintenant pallier les iniquités de service sur le territoire et non par une complexification de la grille tarifaire qui pourrait résulter d'ajustements suite à la présente consultation.

Autres commentaires

Tarifification sociale

Nous soutenons les arguments développés par le Mouvement pour un transport public abordable (MTPA) en faveur d'une tarification sociale dont les paramètres seraient les suivants : une réduction au moins égale à celles dont bénéficient les personnes âgées et étudiantes, applicable à tous les titres et accessible aux personnes dont le revenu est inférieur à la MFR-60 après impôt (qui est, parmi toutes les mesures reconnues de faible revenu, celle qui inclut le plus de gens, y compris les employé.e.s au salaire minimum, puisqu'elle correspond à environ 24 000 \$ de revenu annuel (en 2017)).

L'ARTM devrait, pour ce faire, obtenir du gouvernement provincial un fonds dédié pour mieux financer la tarification sociale.

À ceci, les CRE voudraient ajouter la possibilité de paiements hebdomadaires des titres mensuels pour les gens à plus faible revenu, une mesure qui pourrait être mise en place en même temps que la présente réforme tarifaire.

Transport adapté

Le tarif "bus partout" doit permettre aux usagers du transport adapté de faire les déplacements similaires aux usagers utilisant le tarif "bus partout" au même prix.

Mobilité intégrée et exclusion numérique

Nous reprenons également les préoccupations du MTPA quant à l'impact des innovations technologiques sur différentes clientèles ayant moins accès aux outils technologiques propres à la mobilité intégrée. Le virage numérique ne doit pas nuire à l'accessibilité du transport en commun. L'accès à des rabais, à des titres de transport, à des modes de paiement en espèces et aux informations sur les services devra être maintenu de façon équitable pour les personnes dépourvues de téléphones ou de mode de paiement électronique.

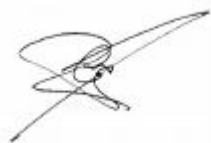
Organismes de transports périphériques

Les organismes de transports périphériques devront être invités à s'arrimer aux services de l'ARTM afin de développer des titres de transport interrégionaux, des modes de paiement intégrés, une mobilité intégrée et l'amélioration de l'offre de service entre les différentes régions. Des canaux de collaboration devront être créés ou améliorés afin de bonifier l'offre de service entre les régions périphériques et le territoire concerné par la présente refonte.

Signatures des conseils régionaux de l'environnement participants

Conseil régional de l'environnement de Montréal

Représenté par Emmanuel Rondia, directeur général

A stylized, abstract signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Signé à Montréal le 5 octobre 2020

Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

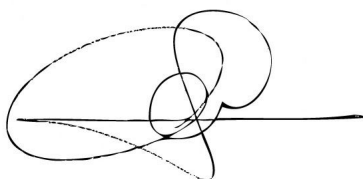
Représenté par Andréanne Paris, directrice générale

A cursive signature in blue ink, clearly legible as 'Andréanne Paris'.

Signé à Longueuil le 5 octobre 2020

Conseil régional de l'environnement des Laurentides

Représenté par Anne-Léger, directrice générale

A stylized, abstract signature in black ink, featuring a large loop on the left and a long horizontal stroke extending to the right.

Signé à Saint-Jérôme le 5 octobre 2020

Conseil régional de l'environnement de Lanaudière

Représenté par Gabriel Meunier, chargé de projets

A cursive signature in black ink, clearly legible as 'Gabriel Meunier'.

Signé à Joliette le 5 octobre 2020