

Richard Bergeron, chroniqueur urbain  
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

## Réforme tarifaire ARTM

Chronique du 20 octobre 2020

Dans ma chronique du 14 novembre 2019, je vous avais entretenu des scénarios qu'étudiait à ce moment l'ARTM (Agence régionale de transport métropolitain), concernant la simplification de la **tarification** du transport collectif dans la Grande région montréalaise.

Je rappelle que l'**organisation** du transport collectif a déjà été simplifiée, il y a trois ans :

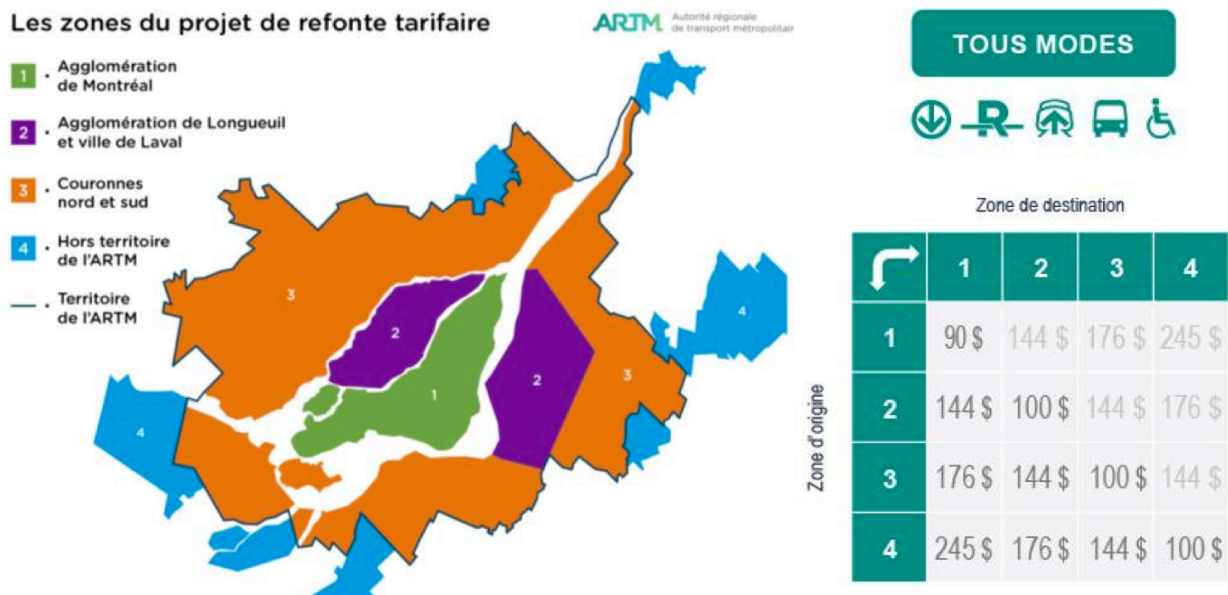
- L'AMT a été abolie;
- EXO a repris ses activités de transporteur métropolitain par trains et autobus;
- EXO a également absorbé la dizaine de petits transporteurs publics des couronnes;
- Il n'y a donc plus à Montréal que 4 transporteurs publics :
  - EXO, la STM, la STL (Laval) et le RTL (Longueuil) ;
- L'ARTM a pour sa part hérité du mandat de planification de l'AMT, ainsi que de la responsabilité au niveau de la tarification.

Restait à **faire le ménage dans les tarifs**, qui étaient et demeurent d'une extraordinaire complexité, malgré un premier élagage ayant résulté de la création d'EXO.

L'ARTM a fait son nid : elle propose une nouvelle grille tarifaire ultra simplifiée, qu'elle soumet présentement à une consultation publique.

### La nouvelle grille tarifaire

Les images qui suivent présentent les zones tarifaires et les tarifs correspondants.



## Concernant les **zones** :

- Leur nombre est réduit de 8 à 4 ;
- Elles respectent les territoires des quatre grands transporteurs :
  - Zone 1 : l'île de Montréal, territoire de la STM;
  - Zone 2 : l'île de Laval, territoire de la STL, et Longueuil, territoire du RTL;
  - Zone 3 : couronnes Nord et Sud, territoire d'EXO;
  - Zone 4 : hors territoire, une **zone floue** où, de toute façon, la part du transport collectif n'est pas supérieure à 1 %.
- Ce qui demeure une partition géo concentrique du territoire, mais sans le détestable irritant que constituait le partage de l'île de Montréal en trois zones :
  - Une situation qui était d'ailleurs loin d'être exclusive à Montréal.

## Concernant les **tarifs** :

- La première innovation réside dans la création de **titres Tous modes**, qui permettront aux usagers disposant du titre approprié de passer sans avoir à se poser de questions :
  - D'un mode à l'autre – Métro, trains de banlieue, autobus, REM;
  - D'un transporteur à l'autre – STM, STL, RTL, EXO, REM.
- La seconde innovation est l'adoption d'une **grille tarifaire extraordinairement simple**, ne comportant que 5 tarifs de base (de 90 \$ à 245 \$) suivant le nombre de zones traversées lors d'un déplacement.
- Il est à signaler que l'ARTM a respecté son engagement de ne pas profiter de la réforme pour hausser les tarifs, au contraire :
  - Les usagers du train à partir de Deux-Montagnes, qui l'an dernier payaient leur titre mensuel 173 \$, paieront 176 \$, une hausse inférieure à l'inflation;
  - Des dizaines de milliers d'usagers profiteront pour leur part d'importantes réductions de tarifs. Pour s'en tenir à un seul exemple :
    - Les usagers du train de banlieue de Sainte-Anne-de-Bellevue vers le centre-ville verront leur titre mensuel réduit de 141 \$ à 90 \$.
- Au total, la réforme tarifaire :
  - **Ne fait aucun perdant ;**
  - **Fait des dizaines de milliers de gagnants.**

Au total de l'œuvre, cette **réforme à la fois zonale et tarifaire** facilitera énormément la vie aux usagers du transport collectif, et ce, à prix égal ou même réduit, ce qui constituera un **double incitatif à la croissance de son utilisation**.

Travail bien fait, à mes yeux.

## Une bonne nouvelle, ça n'existe pas !

La semaine dernière, le 15-18 a diffusé un reportage de Philippe-Antoine Saulnier sur la réforme tarifaire de l'ARTM... **dont je viens tout juste de dire du bien.**

Or, le son de cloche entendu est fort différent. Pour résumer :

- Les Élus des couronnes sont « **en beau joual vert** » que leurs citoyens n'aient pas droit au tarif mensuel de 90 \$, dont bénéficieront les usagers du train de banlieue qui embarqueront à Sainte-Anne-de-Bellevue, pour reprendre l'exemple ce ci-haut.

Comprenons bien que :

- Aucun des habitants des couronnes Nord et Sud ne paiera plus cher qu'auparavant;
- Au contraire, là comme partout ailleurs, des milliers paieront moins cher;
- Ce que voudraient les Élus des couronnes, c'est que les tarifs soient réduits à la fois plus substantiellement et pour plus d'usagers du transport collectif.

Bref, on donne une pointe de tarte à ces Élus qui, plutôt que de dire merci, s'insurgent que l'on ne leur en ait pas donné deux pointes.

Techniquement, ce qui est en cause, c'est « **l'effet frontière** », qui est d'autant plus marqué que le nombre de zones est réduit :

- Comme on est passé de 8 à 4 zones, les différences de tarifs, à la frontière de deux zones, sont forcément plus élevées qu'auparavant.

De toute façon, j'ai de la difficulté à m'émouvoir du sort réservé aux habitants des couronnes en ce qui concerne le transport collectif :

- D'une part, en couronnes Nord et Sud, la part modale du transport collectif est d'à peine 5 %, contre 95 % pour l'automobile.
- D'autre part, même en payant sa passe mensuelle de train 176 \$ :
  - L'utilisateur partant de Deux-Montagnes n'assumera que 20 % du montant qui sera versé à CDQ-Infra pour la seule utilisation du REM;
  - La collectivité devant verser à CDPQ-Infra une contribution supplémentaire pouvant s'élever à plus de 8 000 \$ annuellement;
  - Subvention à laquelle s'ajoutent un stationnement incitatif gratuit et l'usage tout aussi gratuit du métro ou de l'autobus sur les territoires de Montréal, Laval et Longueuil.

## Conclusion

Quoi qu'en disent certains Élus, la réforme tarifaire proposée par l'ARTM est excellente considérant **l'intérêt des usagers du transport collectif, DE TOUS LES USAGERS.**

Mon inquiétude concerne plutôt l'impact d'une telle réduction des revenus en provenance des usagers sur les équilibres financiers du transport collectif en région montréalaise.