



SIMPLIFICATION DE LA TARIFICATION

COMMENT PRÉSERVER L'ABORDABILITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF

Mémoire présenté à l'Autorité régionale de transport métropolitain dans le cadre des consultations sur la refonte tarifaire dans le grand Montréal.



info@trajectoire.quebec



trajectoire.quebec



514-932-8008

PRÉSENTATION DE TRAJECTOIRE

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977 sous le nom de Transport 2000, l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.



L'association agit par des représentations, des mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand, qui visent à honorer les citoyens et organisations qui contribuent à l'amélioration de l'offre de service en mobilité durable au Québec. Trajectoire fait partie d'un réseau d'associations pour qui les transports collectifs doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, qu'environnementaux. L'association est membre de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), du Réseau communautaire de l'action communautaire autonome (RQ-ACA) et du Regroupement des organismes en défense collective des droits (RODCD). Elle est aussi membre du comité directeur de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

L'association a pour mission de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux usagers, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte.

La vision de Trajectoire Québec est que les Québécoises et Québécois aient un accès à des services de transport collectif, abordables, de qualité et sécuritaires partout sur le territoire. L'association travaille pour une meilleure mobilité citoyenne.

INTRODUCTION

Depuis 2017, l'association Trajectoire Québec s'intéresse au dossier de la refonte tarifaire de la région métropolitaine de Montréal et se préoccupe des impacts de celle-ci sur l'ensemble des usagers du territoire. À cet effet, nous avons consulté et mobilisé nos partenaires durant les trois dernières années afin de nous assurer de tenir compte des multiples réalités des usagers. Nous avons pris part à des activités de consultation des partenaires de l'ARTM sur le sujet en plus de mener nous-mêmes une journée de réflexion avec nos partenaires au printemps 2019. Suite à cette journée, nous vous avons présenté quatre fiches résumant nos constats et recommandations selon les thèmes de votre consultation; cadres et pratiques, tarification sociale, mobilité intégrée et technologie. Nous voilà donc heureux de pouvoir enfin participer à cette consultation officielle sur le projet de refonte tarifaire présenté par l'Autorité régionale de transport métropolitain. Nous nous prononcerons donc sur le scénario proposé en organisant nos constats, préoccupations et recommandations toujours selon les quatre grands thèmes de la consultation initiée en 2017.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Cadres et pratiques

1. Que tous les titres une seule zone soit au tarif le plus bas proposé sans égard à la zone.
2. Atténuer l'ensemble des chocs tarifaires sur une période de quatre ans.
3. Assurer de la communication claire auprès de la clientèle et laisser une période de grâce d'un an dans l'application des sanctions.
4. Conserver une variété de titres pour assurer flexibilité et souplesse.
5. Conserver les rabais existants aux jeunes, aux aînés et aux étudiants et préserver la possibilité pour les municipalités d'autofinancer des rabais supplémentaires.

Tarifification sociale

6. Tenir une consultation sur la tarification sociale en 2021, avec une préoccupation pour l'exclusion numérique, en vue d'une implantation d'ici la fin de 2022.

Mobilité intégrée

7. Mettre en opération d'ici 2022 de la centrale de mobilité qui permettra aux usagers l'accès complet et intégré à l'information sur les services de mobilité, l'achat de titres de transport et la réservation d'un déplacement pour les services à la demande.
8. Dès la mise en opération de la centrale de mobilité, offrir des forfaits et des escomptes au volume de déplacements.

Technologie

9. Mettre en place d'ici la fin de 2021 les outils technologiques nécessaires afin de permettre aux usagers le paiement au passage par carte de débit et de crédit dans tous les modes de transport.
10. Élargir à tous les modes le principe du titre bus – sans contact, titre dont l'achat, la gestion et la validation s'effectuent par l'intermédiaire de l'application chrono et maintenir cette initiative jusqu'à la mise en place du paiement au passage directement.

Cadres et pratiques

De façon générale, le scénario de refonte tarifaire proposé est satisfaisant, en ce sens qu'il répond au besoin de simplification de la grille tarifaire en réduisant le nombre de zones et en proposant des titres tous modes.

Tarifification par zone

Trajectoire demandait dans les fiches présentées en 2019 l'organisation de la tarification autour de trois zones, correspondant aux territoires des sociétés de transport (une zone STM, une zone RTL-STL, une zone exo). Cette proposition émanait d'un consensus fort entre nos différents partenaires de la région. C'est aussi la solution qui nous semblait être la moins imparfaite, reflétant tant bien que mal la distance parcourue et son impact sur le coût d'un déplacement, en plus d'être la plus intuitive pour les usagers, qui connaissent bien les limites des territoires des sociétés de transport.

Si une tarification par zone fait toujours des gagnants et des perdants, elle nous semble la solution permettant le plus de simplicité pour les usagers, tout en évitant certains biais qui pourraient être occasionnés par d'autres structures tarifaires. Une zone unique sur tout le territoire peut sembler une option intéressante, et évidemment très simple. Par contre, cela risquerait d'augmenter le tarif d'une majorité d'usagers, particulièrement ceux des quartiers centraux de Montréal, qui effectuent souvent les plus courts déplacements.

À l'inverse, la tarification à la distance réelle parcourue, bien que plus difficile à implanter d'un point de vue technologique aurait l'avantage de refléter réellement la distance parcourue dans le coût d'un déplacement. Par contre, pour augmenter la part modale du transport collectif, ce modèle de tarification risquerait de décourager les gens les plus éloignés à utiliser le transport collectif au profit de leur voiture. Par ailleurs, sachant que les populations les plus vulnérables sont souvent forcées de s'éloigner des quartiers centraux en raison de la hausse du prix des loyers, une telle forme de tarification affecterait particulièrement les usagers les plus vulnérables, en plus d'ajouter la difficulté de prévoir le budget nécessaire au transport, et ce, pour l'ensemble des usagers.

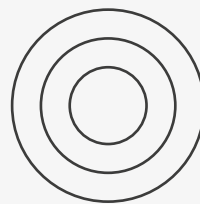
Pour toutes ces raisons, une tarification par zone nous semble la meilleure option, puisqu'elle permet de refléter, de façon très imparfaite certes, la distance parcourue, toute en étant simple à comprendre et à budgéter pour les usagers. Le scénario proposé correspond globalement aux recommandations inscrites dans nos fiches, en ajoutant une quatrième zone pour les secteurs situés à l'extérieur du territoire de l'ARTM, mais dont les services font l'objet d'ententes avec l'ARTM, en plus de correspondre au territoire naturel de déplacement des usagers. Sans nuire à la simplicité de la grille tarifaire, cette zone «hors territoire» favorise certainement l'usage du transport collectif pour les citoyens y habitant, en leur permettant d'avoir accès à des services et des tarifs intégrés.

Titres tous modes

Trajectoire Québec croit fermement que les transports collectifs sont un continuum; il faut permettre aux usagers d'emprunter tous les modes en fonction du trajet le plus efficace. Les usagers doivent pouvoir choisir leur trajet en fonction de ce qui est le plus rapide, donc le plus près de leurs origines et destinations plutôt qu'en fonction de ce qui est le plus abordable. Nous sommes donc ravis que les nouveaux titres incluent tous les modes offerts sur le territoire.

En effet, une tarification différenciée par mode risquerait de créer deux catégories d'usagers, ceux capables de se payer les modes les plus efficaces, et les autres. De surcroît, en différenciant les tarifs en fonction des modes, on risquerait de déstructurer le réseau en créant par exemple, une demande en autobus parallèle au tracé du métro, parce que l'autobus est plus abordable. Finalement, les personnes ayant des limitations motrices utilisent davantage les modes 100% accessibles, comme le futur REM. Une telle tarification aurait donc pour effet de faire payer les personnes en situation de handicap le manque d'accessibilité des transports collectifs.

L'ajout d'un titre «Bus partout» est toutefois intéressant du fait qu'il vient répondre à un besoin pour les usagers qui se déplacent sur plus d'une zone, sans avoir recours aux modes lourds tels que le métro et le futur REM pour leurs déplacements quotidiens. Ce titre doit être vu comme une option supplémentaire pour les usagers, venant compenser pour le manque de service par modes lourds dans certains secteurs du territoire.



Favoriser des déplacements autres que vers le centre-ville

L'organisation de la tarification par zone telle que présentée dans le scénario à l'étude est particulièrement intéressante puisqu'elle traite tous les déplacements sur plus d'une zone de façon équitable et non en fonction du centre-ville, comme c'est le cas maintenant. En effet, actuellement un usager qui souhaite se déplacer de la zone 5 à la zone 3 par exemple doit payer aussi cher qu'un usager se déplaçant de la zone 5 à la zone 1, puisque les zones sont organisées en cercles concentriques autour du centre-ville de Montréal. La nouvelle proposition permet donc de payer uniquement pour le nombre de zones traversées, sans tenir compte de quelles sont ces zones. On peut s'attendre à ce que cette nouvelle tarification encourage l'usage du transport collectif en couronne, puisqu'actuellement les tarifs pour de tels déplacements sont décourageants, d'autant plus que beaucoup de citoyens ont accès à une voiture et que la majorité des stationnements de banlieues sont gratuits.

PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS

Bien que le projet de refonte soit globalement satisfaisant, plusieurs éléments nous préoccupent et méritent d'être considérés et corrigés.

Préoccupations concernant les tarifs

La nouvelle proposition base sa tarification essentiellement sur le nombre de zones traversées plutôt que sur un tarif par zone en fonction de la distance par rapport au centre-ville, comme c'est le cas actuellement. Ainsi, il existe dans la proposition actuelle une disparité qui doit être corrigée entre le tarif pour rester dans une seule zone à Montréal et celui pour rester dans une seule zone en couronne. Dans un souci de respecter le **PRINCIPE DE COHÉRENCE** sur lequel s'appuie le projet de refonte, le tarif pour rester dans une seule zone, peu importe laquelle, devrait être le même partout sur le territoire, soit le plus bas proposé.



RECOMMANDATION QUE TOUS LES TITRES UNE SEULE ZONE SOIT AU TARIF LE PLUS BAS PROPOSÉ SANS ÉGARD À LA ZONE.

Pour Montréal, le tarif d'un titre mensuel a été augmenté de 86,50\$ à 88,50\$ le premier octobre dernier. Dans la proposition de refonte, le titre mensuel montréalais passerait à 90\$. Il s'agit de deux hausses de tarifs substantielles sur une courte période pour les usagers montréalais. Rappelons que les augmentations annuelles des tarifs ne devraient jamais dépasser la variation annuelle de l'IPC dans la région métropolitaine. Nous sommes donc d'avis que le tarif pour un titre mensuel une seule zone devrait demeurer à 88,50\$ au moment de l'implantation de la refonte.

Si la grille tarifaire est grandement simplifiée, cette simplification cause des augmentations de tarifs considérables pour

les usagers de plusieurs secteurs. Certains secteurs actuellement en zone 6 se retrouvent hors territoire dans la proposition, faisant passer le tarif de 213\$ à 245\$. C'est le cas notamment pour les usagers de Marieville et Sainte-Martine. Par ailleurs, la grille tarifaire proposée élimine tous les titres locaux du territoire desservi par exo. En abolissant ces titres, dont les tarifs tournaient autour de 70\$ pour le titre mensuel, les usagers se voient forcés de se procurer un titre mensuel une seule zone (de zone 3 à zone 3), à un tarif prévu de 100\$. Cette augmentation importante doit être atténuée. Sur la Rive-Sud, l'arrivée du Réseau express métropolitain, combinée à la refonte, causera un choc tarifaire important pour les usagers qui transitent par le pont Samuel-de-Champlain pour se rendre au centre-ville. En effet, ces usagers paient actuellement un tarif local du RTL à 100\$ par mois ou d'exo à 114\$ par mois et se verront contraints de se procurer un titre mensuel deux zones à 144\$. Aussi, certains usagers du transport adapté subiront une hausse tarifaire au niveau du passage unique. Les situations nommées ici ne constituent que quelques exemples des chocs tarifaires causés par le projet de refonte. Dans le respect du **PRINCIPE D'ACCESSIBILITÉ TARIFAIRE**, il est primordial qu'une mesure d'atténuation de ces chocs soient mise en place pour permettre une augmentation plus progressive des tarifs pour les usagers touchés.

RECOMMANDATION ATTÉNUER L'ENSEMBLE DES CHOCES TARIFAIRES SUR UNE PÉRIODE DE QUATRE ANS.



Préoccupations concernant les zones

Bien que la grille tarifaire soit grandement simplifiée, certains éléments de confusion concernant les limites de zones qui existent aujourd'hui demeurent et sont même accentués par la proposition. Actuellement, il est très difficile à comprendre pour les usagers que certains titres de la STM ne leur donnent pas accès au métro à partir des stations de Laval et de Longueuil même s'ils peuvent, en toute légalité, embarquer dans une station de Montréal et se rendre à Longueuil ou Laval. Avec la nouvelle organisation de la tarification, la confusion sera d'autant plus grande puisque les usagers seront en contravention même à l'allée s'ils ne se sont pas procuré le titre adéquat selon le nombre de zones traversées. Cette confusion sera présente dans toutes les infrastructures parcourant plus d'une zone, soit le métro, le REM et les trains de banlieue. Cette situation entraînera certainement beaucoup de confusion, mais sera aussi très difficile à faire appliquer pour les autorités. Afin de respecter le **PRINCIPE DE SIMPLICITÉ** d'utilisation et de compréhension pour les usagers, il sera primordial de prévoir de la communication claire auprès de la clientèle pour atténuer la confusion. Une période de grâce dans l'application des sanctions aux usagers fautifs devrait aussi être prévue afin de laisser le temps à ceux-ci d'intégrer l'information.

RECOMMANDATION

ASSURER DE LA COMMUNICATION CLAIRE AUPRÈS DE LA CLIENTÈLE ET LAISSER UNE PÉRIODE DE GRÂCE D'UN AN DANS L'APPLICATION DES SANCTIONS.

Préoccupations concernant les titres

Bien que la majorité des usagers se procurent des titres mensuels, l'ensemble des titres disponibles sont impactés par le projet de refonte. Ainsi, il est important de mentionner que les passages uniques doivent être maintenus ainsi que le paiement comptant. Par ailleurs, maintenant que des titres uniques métropolitains seront disponibles, il faudra prévoir un délai raisonnable de validité pour les correspondances, en prenant en considération les longues distances à parcourir et les temps d'attente souvent considérables, particulièrement en couronnes, hors des heures de pointe.

Il est aussi primordial que la refonte tarifaire propose une variété de titres différents afin de répondre aux besoins variés de l'ensemble des usagers. Il faut faire preuve de flexibilité dans l'offre de titres, pour s'adapter à la réalité changeante de nos déplacements, notamment en cette période de bouleversements du monde du travail avec l'avènement massif du télétravail. Cette nouvelle réalité peut faire diminuer l'attractivité des titres mensuels et du transport collectif en général. Ainsi, afin d'encourager la fidélité envers le transport collectif, il faut conserver les privilèges existants pour les adhérents aux titres annuels. Ceux-ci pourraient se voir octroyer des avantages supplémentaires pour encourager l'adhésion à ces programmes.

RECOMMANDATION

CONSERVER UNE VARIÉTÉ DE TITRES POUR ASSURER FLEXIBILITÉ ET SOUPLESSE.

Dans une optique de fidélisation de la clientèle, certains rabais existent actuellement pour les jeunes, les aînés et les étudiants. Il est important de conserver ces rabais, d'autant plus que la pandémie a eu des impacts considérables sur l'achalandage, mais aussi sur la perception que les usagers ont du transport collectif. Par ailleurs, les rabais supplémentaires consentis par certaines municipalités tels que la gratuité pour les aînés doivent pouvoir demeurer, notamment en raison du **PRINCIPE DE SOUPLESSE** du cadre tarifaire à intégrer des initiatives tarifaires locales.

RECOMMANDATION

CONSERVER LES RABAIS EXISTANTS AUX JEUNES, AUX AÎNÉS ET AUX ÉTUDIANTS ET PRÉSERVER LA POSSIBILITÉ POUR LES MUNICIPALITÉS D'AUTOFINANCER DES RABAIS SUPPLÉMENTAIRES.



Tarification sociale

Depuis sa fondation, Trajectoire Québec intervient sur les enjeux tarifaires du transport partout sur le territoire. Nos représentations visent notamment à s'assurer de l'accessibilité la plus large aux services de transport collectif, mais également à ce que les titres existants répondent aux différents besoins des usagers. À cet égard, dans les dernières années, nous avons suivi les dossiers liés aux déterminants budgétaires des transports ainsi que les démarches de plusieurs groupes et institutions. Nous ne pouvons qu'être déçus que l'actuelle consultation ne traite pas directement du sujet de la tarification sociale alors que celle-ci s'inscrit dans le mandat de l'ARTM sachant que « l'Autorité a compétence exclusive pour établir, selon les différents critères qu'elle détermine, le cadre tarifaire du transport collectif applicable sur son territoire, entre autres en fixant les tarifs pour les titres de transport selon leur teneur.¹ » Par ailleurs, la tarification sociale est tout à fait en concordance avec le **PRINCIPE D'ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE** pour tous les usagers sur lequel s'appuie la proposition de refonte.

La tarification sociale, une tarification basée sur le revenu

La définition que retient le CERTU de la tarification sociale nous apparaît opportune. On y distingue tarification sociale (revenu) de la tarification solidaire (catégorie d'usagers) :

« La tarification sociale se distingue par un strict critère de ressources basé sur un montant de revenus évaluable par des indicateurs ; (...) par contre, la tarification solidaire concerne les catégories d'usagers dont les politiques tarifaires sont à la limite du domaine social et du domaine commercial² ». Cette précision nous apparaît des plus pertinente étant donné que l'ARTM mentionne dans la présente consultation que la tarification « comporte déjà des mesures de tarification sociale visant les jeunes, les aînés et les étudiants ».³ Alors que l'on devrait effectivement parler de tarification solidaire dans ces présents cas.



Le transport est indispensable pour un réel accès au logement, à l'emploi, à l'éducation, aux services de santé, à l'autonomie, etc. Il s'agit en fait d'un droit qui détermine la réalisation d'autres droits tout aussi fondamentaux, ce qui illustre son importance particulière dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale.⁴



TARIFICATION SOCIALE

1. Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), « Cadre tarifaire », (2020), <https://www.artm.quebec/tarification/>

2. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), « La tarification sociale et solidaire dans les transports publics départementaux » Données et analyses. Cédérom, ISSN 0998-0059, 94 pages, (2006).

3. Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), « Projet de refonte tarifaire - document de consultation », (2020), <https://repensonslamobilite.quebec/media/default/0001/01/8d5f2a46339e4aa2033c84a9969783f81712d82c.pdf>

4. Comité consultatif de lutte à la pauvreté et l'exclusion sociale, « La mobilité : un droit déterminant (Bulletin n° 20) », (2006), <http://www.cclp.gouv.qc.ca/bulletin/nov16/page1.html>

Mobilité intégrée

Les limites de la structure actuelle

Actuellement, la mobilité intégrée se limite aux plateformes de planification des déplacements qui intègrent en partie les modes de transport durable disponibles. Ces plateformes sont évidemment nécessaires pour les usagers, mais sont limitantes dans la mesure où certains modes de transport durable tel l'autopartage ou les taxis bus ne sont pas toujours inclus, ce qui empêche l'utilisateur de planifier de façon optimale ses déplacements.

Ces plateformes ne permettent pas de réserver ni de payer ses déplacements. Pour véritablement parler de mobilité intégrée, les plateformes actuelles doivent permettre le paiement et la réservation des modes de transport, incluant le transport adapté. Par exemple, on devrait être en mesure de réserver un véhicule en autopartage et de s'acheter un billet de train à même l'application. Évidemment, ces plateformes se doivent d'être accessibles universellement.

Le paiement des titres de transport manque de flexibilité et de simplicité, que ce soit directement dans les modes, mais aussi dans la recharge des titres mensuels. Il y a des enjeux de simplicité dans l'intégration des différents modes.

**RECOMMANDATIONS
METTRE EN OPÉRATION D'ICI 2022
DE LA CENTRALE DE MOBILITÉ QUI
PERMETTRA AUX USAGERS L'ACCÈS
COMPLÈT ET INTÉGRÉ À
L'INFORMATION SUR LES SERVICES
DE MOBILITÉ, L'ACHAT DE TITRES DE
TRANSPORT ET LA RÉSERVATION
D'UN DÉPLACEMENT POUR LES
SERVICES À LA DEMANDE.**

DÈS LA MISE EN OPÉRATION DE LA CENTRALE DE MOBILITÉ, OFFRIR DES FORFAITS ET DES ESCOMPTES AU VOLUME DE DÉPLACEMENTS.

La mobilité intégrée, primordiale pour répondre aux besoins des usagers

Pour pallier aux limitations mentionnées ci-haut et respecter le **PRINCIPE DE CAPACITÉ D'ARRIMAGE** de la refonte, il est évident que des solutions doivent être déployées afin d'arrimer tous les services de mobilité disponibles de la région métropolitaine, incluant l'autopartage, les taxis bus et même les modes actifs partagés tels que Bixi. D'abord, il est primordial de développer une plateforme qui intègre la planification et le paiement des titres de transport. Dans cette optique et dans le respect du **PRINCIPE DE RÉSILIENCE** du cadre tarifaire, des formes de forfaits pourraient être offerts aux usagers directement via le compte mobilité, en tenant compte de leurs besoins. Cette plateforme doit inclure tous les modes de transport durable, incluant le transport adapté.

L'ajout du paiement sans contact directement dans les transports collectifs comme c'est le cas à Laval actuellement doit être déployé sur tout le territoire. Une variété de modes de paiement, dont le paiement sans contact, doit être également disponibles dans le transport adapté.

La recharge de la carte Opus et du compte mobilité devrait être disponible directement à partir des sites web des organismes de transport, sans être dans l'obligation de se procurer une machine. Cette solution doit être accessible universellement sachant qu'il existe plusieurs problèmes d'accessibilité avec le système Opus en ligne actuel.

Évidemment, la simplification de la grille tarifaire réduira considérablement le nombre de titres existants. Par contre, il serait tout de même intéressant que l'outil de validation ne fixe pas de limite de titres de transport sur une carte comme c'est le cas actuellement avec le système Opus, limité à quatre titres. Ajoutons que l'ensemble des titres devraient être disponibles dans toutes les billetteries afin de simplifier la vie aux usagers et d'éviter plusieurs situations complexes. Par exemple, il est impossible pour un usager de se procurer un titre bus dans la billetterie de la station de métro Montmorency, même si cette station fait également office de terminus d'autobus.



Technologie

La technologie doit être au service de tous les usagers

Dans le volet technologique, nous rappelons qu'il est essentiel de prendre en considération toutes les catégories d'usagers. Les enjeux technologiques se font notamment ressentir auprès des personnes âgées, des populations vulnérables ainsi qu'auprès des personnes en situation de handicap. Nous rappelons que les choix qui seront faits doivent être inclusifs. L'accessibilité universelle nécessite d'être intégrée en amont des projets, mais aussi à toutes ses échelles et à toutes ses étapes. Ainsi, les projets développés doivent faire l'objet de tests d'utilisabilité par les personnes concernées. On doit également privilégier l'ajout de nouvelles technologies sans nécessairement retirer les options actuellement disponibles comme le paiement directement aux boîtes de perception par exemple.

Les enjeux technologiques

D'abord, notons qu'il y a une certaine disparité dans les technologies selon les transporteurs desservant la région métropolitaine. Par exemple, le paiement sans contact disponible uniquement à Laval, l'absence d'un système d'affichage sonore et visuel des arrêts au RTL, etc. Une uniformisation des technologies nous semble donc nécessaire.

Il nous apparaît également important de s'assurer que la technologie utilisée par la centrale de mobilité puisse bien s'intégrer avec certains services qui sont hors du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, comme le covoiturage par exemple. Cette option est d'autant plus pertinente considérant que l'ARTM dessert déjà certaines municipalités qui sont hors de son territoire.

Finalement, lors des consultations organisées par Trajectoire, les enjeux de protection des données et de cybersécurité ont été mentionnés à plusieurs reprises. Le développement de systèmes sécuritaires vu les enjeux de protection des données financières et de protection de la vie privée devra donc être pris sérieusement en considération lors de la conception de la centrale de mobilité et de toute autre solution de paiement.

TECHNOLOGIE

RECOMMANDATIONS

METTRE EN PLACE D'ICI LA FIN DE 2021 LES OUTILS TECHNOLOGIQUES NÉCESSAIRES AFIN DE PERMETTRE AUX USAGERS LE PAIEMENT AU PASSAGE PAR CARTE DE DÉBIT ET DE CRÉDIT DANS TOUS LES MODES DE TRANSPORT.

ÉLARGIR À TOUS LES MODES LE PRINCIPE DU TITRE BUS – SANS CONTACT, TITRE DONT L'ACHAT, LA GESTION ET LA VALIDATION S'EFFECTUENT PAR L'INTERMÉDIAIRE DE L'APPLICATION CHRONO ET MAINTENIR CETTE INITIATIVE JUSQU'À LA MISE EN PLACE DU PAIEMENT AU PASSAGE DIRECTEMENT.



CONCLUSION

En conclusion, nous sommes globalement satisfaits de la proposition de refonte tarifaire pour la région métropolitaine, notamment parce qu'elle répond à l'objectif de simplification en réduisant considérablement le nombre de zones et en proposant des titres tous modes. Par contre, comme dans toute réorganisation, certains usagers voient le tarif de leur titre de transport augmenter considérablement. Pour amoindrir l'impact de la refonte pour ses usagers, il est primordial de mettre en place un mécanisme d'atténuation des chocs tarifaires sur une période de quatre ans. Dans une perspective d'accessibilité financière, il faut aussi entreprendre rapidement des démarches menant à l'implantation d'une tarification sociale basée sur le revenu dans la région métropolitaine. Nous souhaitons le lancement d'une consultation formelle en 2021 et l'implantation de la tarification sociale en 2022. Finalement, le contexte dans lequel se réfléchit et s'implantera la refonte tarifaire est particulier et nous place devant de nombreuses incertitudes. Ainsi, pour assurer le succès de la refonte, il faudra faire preuve de souplesse et de flexibilité dans l'offre de titres pour convenir aux besoins changeants des usagers. Toutefois, ce contexte particulier devrait favoriser l'innovation technologique et accélérer la mise en place de solutions numériques modernes.

*Ce mémoire a été rédigé par
Sarah V. Doyon, directrice de Trajectoire Québec et Gabrielle Guimond,
coordonnatrice aux communications, mobilisations et événements*



Trajectoire Québec
info@trajectoire.quebec
514-932-8008
50 rue Sainte-Catherine O.
Bureau 480
Montréal H2X 3V4