



**METROLINX**

An agency of the Government of Ontario

Une agence du gouvernement de l'Ontario

---

# HARMONISATION TARIFAIRE DANS LA RGTH

Leslie Woo, chef de la planification

Réunion du Conseil d'administration de Metrolinx

28 juin 2016

---

# Vue d'ensemble

---

- Résumé
- Vue d'ensemble
- Situation complexe
- Processus collaboratif
- Vision, buts et objectifs
- Analyse de trois concepts
- Principales conclusions
- Prochaines étapes
- Annexes

---

# Résumé

---

Des conclusions préliminaires sont maintenant disponibles :

- L'harmonisation tarifaire peut renforcer l'offre de transport en commun dans la région.
- Des modifications progressives aujourd'hui pourraient permettre des changements plus importants demain.
- La collaboration avec les municipalités, les intervenants et le public mènera à une amélioration de la qualité de la solution et de sa prestation.

D'autres travaux seront effectués au cours de l'été et une recommandation sera présentée à l'automne.

---

# Une région en croissance

---

- Chaque année, la RGTH accueille 100 000 nouveaux résidents.
- Les gens franchissent des limites de zone en plus grand nombre pour se rendre au travail, retourner à la maison, obtenir des services et se divertir.
- L'expansion de notre système de transport en commun rapide offrira davantage de liaisons entre les lignes et les systèmes de transport.
- La structure tarifaire qui est constituée de 11 structures existantes n'encourage pas une croissance optimale de l'achalandage dans l'infrastructure et les services existants et futurs du transport en commun.
- Aucune municipalité ou société de transport ne peut résoudre ce problème par elle-même.

---

# Une renaissance du transport en commun

---

**Services rapides dans la filière :** Les nouveaux projets d'infrastructure de services rapides dans la RGTH, y compris les initiatives municipales et 31 milliards de dollars\* de nouveaux investissements provinciaux dans le cadre du plan Faire progresser l'Ontario, profitent de tarifs qui les harmonisent avec des systèmes de transport en commun en correspondance.

**Système tarifaire de PRESTO dans l'ensemble de la région :** PRESTO offrira une plateforme puissante pour l'harmonisation tarifaire dans l'ensemble de la RGTH.

- Disponible partout dans la RGTH d'ici la fin de 2016;
- Les cartes PRESTO peuvent être utilisées dans n'importe quel système de transport en commun;
- Permet les nouvelles structures tarifaires;
- Évoluera avec les nouveaux modes de paiement pour répondre aux besoins de la région;
- Des négociations sont en cours pour élaborer des ententes durables avec les municipalités.

**Intégration des services :** Des services renforcés de transport en commun franchissant les limites d'une zone exigent des tarifs pour encourager la croissance de l'achalandage.

**Attentes de la clientèle :** Les passagers s'attendent à des tarifs qui offrent une bonne valeur et une expérience de transport en commun pratique dans l'ensemble de la région.

\* Incluant des projets en cours d'environ 16 milliards de dollars et des projets d'environ 16 milliards de dollars dans le cadre du plan *Faire progresser l'Ontario*

# Tarifs aujourd'hui

---

- On observe déjà une certaine harmonisation tarifaire :
  - Les clients peuvent passer d'un système de transport en commun local à un autre dans la région du 905 en profitant d'un tarif unique.
  - Les clients peuvent effectuer une correspondance entre le transport en commun local dans la région du 905 et GO Transit en bénéficiant d'une réduction importante du tarif du service local.
- CEPENDANT, les clients doivent payer deux tarifs dans des régions clés :
  - En effectuant une correspondance entre le système de transport en commun local dans la région du 905 et la TTC
  - En effectuant une correspondance entre la TTC et GO Transit

---

# Les tarifs doubles

---

**Découragent l'utilisation du transport en commun et contribuent à augmenter le recours à la voiture** pour :

- Des trajets de distance courte à moyenne dans les deux directions, qui traversent les limites municipales de Toronto
- Des trajets dans Toronto vers ou à partir d'une gare GO
- De longs trajets vers des destinations au-delà d'une distance qui peut être parcourue à pied à partir de la gare Union

**Forcent les gens à faire des choix de déplacement peu pratiques** tels que :

- Choisir des trajets moins coûteux et plus lents en utilisant la TTC au lieu de trajets plus coûteux et plus rapides avec GO
- Conduire jusqu'à la limite municipale de Toronto pour éviter un tarif double

**Réduisent le marché** pour le nouveau service de transport en commun franchissant les limites municipales entre Toronto et les municipalités voisines

---

# Situation complexe

---

- Tout changement a un impact sur **1,5 million de personnes** chaque jour; les impacts sont individuels, directs et personnels.
- Même les petits changements peuvent avoir de nombreux **impacts directs et indirects**.
- Nous ne pouvons pas nous fier aux précédents d'autres zones administratives; chaque région est unique.
- **Il n'y a pas de solution bonne ou mauvaise évidente.**
- Un système tarifaire bien harmonisé évolue généralement avec le temps.



---

# Processus collaboratif

---

- Metrolinx, le MTO et les 10 sociétés de transport ont travaillé ensemble au cours des 18 derniers mois.
- La collaboration du personnel a mené à une vision, des buts et des objectifs pratiques.
  - Des efforts continus sont en cours en vue d'obtenir un consensus des municipalités.
- Dans le cadre de 20 rencontres portes ouvertes au cours des mois de février et de mars, le personnel a reçu des rétroactions utiles et a pu observer un intérêt général pour l'avancement du projet.
- Le personnel municipal continue de collaborer, et il y a eu des discussions au Sommet des maires et des présidents des municipalités, convoqué par la première ministre.

# Vision du client d'abord

---

Élaborée avec toutes les sociétés de transport en commun de la RGTH :

## Énoncé de la vision

- La *stratégie d'harmonisation tarifaire dans la RGTH* améliorera la mobilité des utilisateurs et le nombre de passagers dans le transport en commun, tout en maintenant la viabilité financière du service.
- Cette stratégie fait tomber les barrières et permet au transport en commun d'être perçu et expérimenté comme réseau unifié, composé de multiples systèmes et fournisseurs de services.

# Buts et objectifs

## BUT 1: Simplicité

Simplifier l'expérience client ainsi que la gestion des tarifs de la société de transport, ce qui attirera des utilisateurs vers les services de transport en commun dans toute la RGTH.

## BUT 2: Valeur

Refléter la valeur du trajet effectué, et maintenir la viabilité financière du service de transport en commun.

## BUT 3: Uniformité

Créer une structure tarifaire commune avec des définitions et des règles cohérentes dans l'ensemble de la RGTH.

## OBJECTIFS

- ✓ Présenter aux utilisateurs un seul réseau de transport dans la RGTH desservi par de multiples sociétés de transport.
- ✓ Proposer une structure facile à comprendre.
- ✓ S'adapter aux différents types de trajets et d'utilisateurs.
- ✓ Être capable de s'adapter aux modifications de prestation de services, d'exploitation ou d'infrastructures.
- ✓ Permettre une mise en œuvre, une gestion et une révision pratiques pendant le cycle de vie.
- ✓ Faire vivre une expérience conviviale au point d'achat.
- ✓ Refléter la valeur du service reçu.
- ✓ Favoriser la croissance de l'achalandage dans le transport en commun.
- ✓ Promouvoir l'équité sociale.
- ✓ Assurer une rentabilité des investissements en transport en commun et des coûts.
- ✓ Générer des recettes pour appuyer les plans de recouvrement des coûts.
- ✓ Réduire les moins-perçus au minimum.
- ✓ Appuyer la croissance économique et la durabilité de l'environnement.
- ✓ Offrir le maintien de catégories tarifaires et de produits communs.
- ✓ Faciliter le paiement pour les trajets comportant plusieurs services ou modes de transport.
- ✓ Permettre aux fournisseurs de service de s'adapter afin de répondre aux besoins changeants de la clientèle.
- ✓ Répartir la demande efficacement dans tout le réseau.
- ✓ Faciliter la gestion de tarifs normalisés.

---

# Méthode d'étude

---

## Comprend :

- Analyse/évaluation de rentabilité
- Un modèle conçu spécialement afin d'estimer les impacts en matière d'achalandage et de revenus pour la RGTH, les types de service, et le marché général des déplacements pour 2011 et 2031
- Enquête de haut niveau sur les impacts, et coûts de mise en œuvre par l'entremise de PRESTO
- Expérience avec des structures semblables dans d'autres régions
- Consultations avec le personnel municipal, les sociétés de transport en commun et le public

---

# Analyse de trois concepts

---

## 1. Modifier le système existant

- Selon ce concept, le système existant serait retenu, mais les obstacles seraient réduits pour les clients qui effectuent une correspondance entre la TTC et d'autres systèmes.
  - Les clients pourraient profiter d'une correspondance entre la TTC et des sociétés de transport de la région du 905 à un tarif réduit ou sans frais.
  - Les clients pourraient effectuer une correspondance entre la TTC et GO à un tarif réduit.

## 2. Créer un nouveau système fondé sur la zone

- Selon ce concept, un nouveau système régional serait créé permettant aux clients de payer un tarif fondé sur le nombre de zones qu'ils traversent au cours d'un trajet.

## 3. Créer un nouveau système hybride en utilisant le tarif selon la distance et le tarif unique

- Ce concept permettrait la création d'un nouveau système régional selon lequel les clients qui utilisent un service d'autobus local paieraient un tarif unique, tandis que les clients qui utilisent le métro, le TLR et GO Transit paieraient selon la distance parcourue.

---

# Premières conclusions

---

## **Concept 1 – Modification du système existant :**

- Le plus facile à mettre en œuvre
- Croissance la plus élevée de l'achalandage pour GO
- Croissance la plus faible des correspondances entre la TTC et les systèmes de transport en commun de la région du 905
- Réduction des trajets entre les systèmes de transport en commun de la région du 905

## **Concept 2 – Tarif fondé sur la zone :**

- Complicé à mettre en œuvre
- Croissance la plus élevée de l'achalandage, particulièrement pour les autobus locaux
- Modification significative de l'expérience du client et de la façon dont les gens font des choix
- Petite réduction du nombre de trajets en métro sur une plus grande distance

## **Concept 3 – Tarif unique et tarif selon la distance :**

- Complicé à mettre en œuvre
- Croissance la plus élevée des correspondances entre la TTC et les systèmes de transports en commun de la région du 905
- Croissance la plus faible pour GO Transit
- Petite réduction du nombre de trajets en métro sur une plus grande distance

# Premières conclusions (suite)

---

- Les trois concepts ont pour résultat de permettre aux clients d'utiliser le transport en commun plus harmonieusement.
  - Les trajets multimodaux augmentent de 4 à 6 %, et on observe une réduction correspondante des déplacements à mode unique.
- L'élaboration d'un système tarifaire plus harmonisé génère des bienfaits sociaux, économiques et environnementaux substantiels.
  - Les déplacements en voiture (projection pour 2031) sont réduits dans la mesure de 170 à 320 millions de kilomètres parcourus en voiture (0,4 à 0,7 %) annuellement, ce qui mène à une réduction des émissions de GES de 2 à 4 millions de tonnes.
  - Le rapport avantages-coûts sur 60 ans (en comparaison avec les projets d'infrastructure) se situe entre 3,3 et 5,0.
- Il est impossible d'obtenir simultanément une croissance de l'achalandage et des revenus à court terme (1 à 2 ans).
  - Chaque 1 % de nouveaux passagers exige une réduction des revenus à court terme de 5 à 7 %.
  - À plus long terme (5 à 10 ans), des hausses supérieures de l'achalandage sont possibles en raison des modifications apportées aux trajets et du développement du réseau de transport en commun avec le temps.

---

# Premières conclusions (suite)

---

- Les efforts pour régler le problème des tarifs pour des trajets qui traversent les limites municipales entre Toronto et les municipalités voisines ont des répercussions clés :
  - La réduction des tarifs pour les trajets qui franchissent les limites municipales mène à une augmentation de 9,5 à 16,5 % du volume des trajets en transport en commun traversant des limites, pour toutes les distances.
  - Le nombre de trajets en voiture, qui vont au-delà des limites municipales de Toronto jusqu'au parc-o-bus de la TTC, baisse de 20 à 25 % en faveur du service d'autobus jusqu'au métro.
  - Les clients abandonnent le service GO et font de plus longs trajets avec le service de transport en commun local pour se rendre au centre-ville en raison de tarifs plus bas, ce qui contribue à augmenter le nombre de passagers dans le métro, qui passe de 12 000 à 16 000 à l'heure de pointe, soit une augmentation de 1,2 à 1,6 %.
- On doit continuer à envisager des tarifs selon la distance parce qu'ils permettent :
  - L'établissement de tarifs appropriés pour les longs trajets étant donné que les tarifs pour des trajets qui franchissent les limites municipales sont réduits.
  - Un choix élargi pour les clients qui peuvent utiliser le métro, le TLR ou le service GO Transit.
  - Une meilleure valeur pour les trajets courts.
  - La baisse de revenus découlant de la réduction de tarifs ailleurs serait compensée.



---

# Premières conclusions (suite)

---

- Des avantages importants peuvent être obtenus en apportant des modifications au système existant sans les complications résultant d'une centralisation de l'établissement des tarifs et de la répartition des revenus.
  - L'élaboration et la mise en œuvre des modifications apportées au système sont moins coûteuses.
  - Les tarifs pourraient continuer à être fixés par les autorités existantes.
  - La répartition des revenus entre les sociétés de transport est plus simple.
  - L'expérience actuelle du client subit moins de changements.

# Équité sociale et accès

---

- Le maintien de l'équité sociale et de l'accès est essentiel à toute stratégie tarifaire.
- Afin de régler les problèmes d'équité et d'accès, la politique tarifaire doit être combinée avec d'autres mécanismes qui pourraient être plus efficaces pour orienter les avantages vers des groupes particuliers.
- Les concepts évalués :
  - Réduire le coût des trajets régionaux du transport en commun, ce qui avantagerait les groupes à revenu plus élevé
  - Réduire le coût des déplacements qui traversent les limites municipales vers des emplois à l'extérieur de la zone financière centrale, ce qui avantagerait les résidents à revenu plus faible
- L'analyse de l'impact des concepts sur les déplacements en utilisant le transport en commun par catégorie de revenu se poursuivra.

---

# Prochaines étapes






---

- Une plus grande participation des municipalités, des intervenants et du public est requise.
- Nous continuerons de collaborer avec les municipalités à mesure que le travail analytique se poursuit.
- Les trois concepts seront davantage raffinés et évalués en tenant compte de la faisabilité de la mise en œuvre.
- En outre, d'après l'analyse jusqu'à présent, une variation du concept 1 sera élaborée à des fins d'évaluation plus poussée en tenant compte des possibilités à moyen et à plus long terme.
- Nous tiendrons le groupe de travail au courant tout au long de l'été et de l'automne 2016.
- Des mises à jour sur l'initiative d'harmonisation tarifaire, y compris les conclusions ainsi que les commentaires suite à la réflexion des municipalités seront présentées au Conseil d'administration de Metrolinx à l'automne de 2016.
- Le MTO et Metrolinx continuent de raffiner les prochaines étapes concernant le cheminement décisionnel potentiel.



Annexe

# Éléments de l'harmonisation tarifaire

Système de paiement	Structure tarifaire	Catégories tarifaires	Produits	Prix
				
Système de perception des droits : carte tarifaire, appareil mobile, carte de crédit, etc.	Système d'établissement des tarifs de base (c.-à-d. tarif unique, par zone, selon la distance) et politiques de correspondance associées	Types de client (c.-à-d. enfants, adolescents, personnes âgées) admissibles à des tarifs réduits	Produits tarifaires reflétant le type de trajet et le volume d'utilisation (laissez-passer hebdomadaire, rabais au volume)	Montant payé pour se déplacer, tenant compte des tarifs de produits et de catégories tarifaires, habituellement fondé sur le tarif pour adulte payé en argent
PRESTO	Travaux en cours	RGTH presque achevée	Respecte la définition de la structure tarifaire	Fixé présentement par les municipalités

---

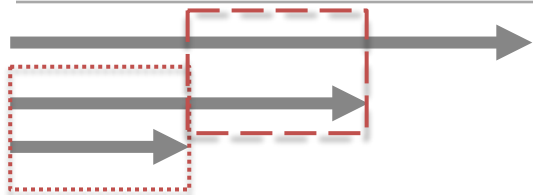
# Types de services :

---

Aux fins de cette étude, les services seront regroupés dans trois catégories :

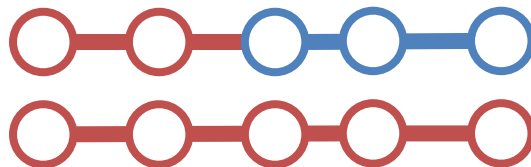
- **Service local** : Services plus lents comportant de fréquents arrêts, y compris la plupart des services d'autobus et les tramways
- **Service rapide** : Services rapides comportant moins d'arrêts et généralement à l'abri de la circulation, y compris le métro et le TLR
- **Service régional** : Services les plus rapides conçus pour une plus grande distance, comportant un nombre limité d'arrêts, y compris le service ferroviaire et d'autobus GO

# Principes de conception de la structure tarifaire



## Continuité

Les tarifs pour les différents types de service doivent être comparables lorsque ces services répondent aux besoins du même marché.



## Liaisons sur le réseau

Les tarifs ne doivent pas pénaliser les trajets qui exigent plusieurs services.



## Coût généralisé

Les tarifs pour des types de service plus lent doivent être inférieurs à ceux pour des types de service plus rapide.



## Hausse graduelle

Les tarifs qui varient selon la distance doivent être haussés de façon constante et graduelle, par petits bonds.



## Petites et grandes zones

- Les modes de transport en commun locaux sont plus appropriés dans les grandes zones.
- Le transport en commun rapide et régional est davantage approprié dans les zones plus petites.



# Analyse de trois concepts

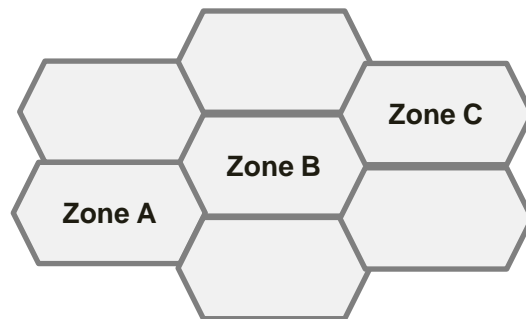
## 1. Système existant modifié

Modifier l'environnement tarifaire actuel pour résoudre les problèmes les plus importants du statu quo

- ☑ Politique de correspondance uniforme entre les sociétés de transport municipales
- ☑ Politique de correspondance uniforme entre les sociétés de transport municipales et de transport en commun régional
- ☑ Meilleure harmonisation entre le tarif de base régional et les tarifs pour les modes de transport rapide

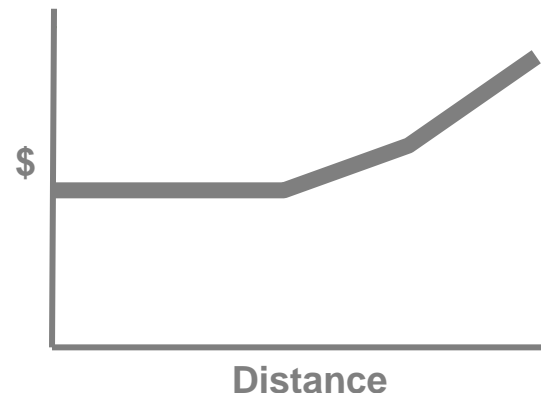
## 2. Nouveau système fondé sur la zone

Élaborer une nouvelle structure tarifaire régionale par zone pour les services « locaux » et « rapides » en vue de rendre la tarification plus flexible



## 3. Nouveau système hybride

Élaborer une nouvelle structure tarifaire fondée sur un tarif unique à l'échelle de la région pour les services « locaux », et sur un tarif par petites zones ou selon la distance pour les services « rapides » et « régionaux »



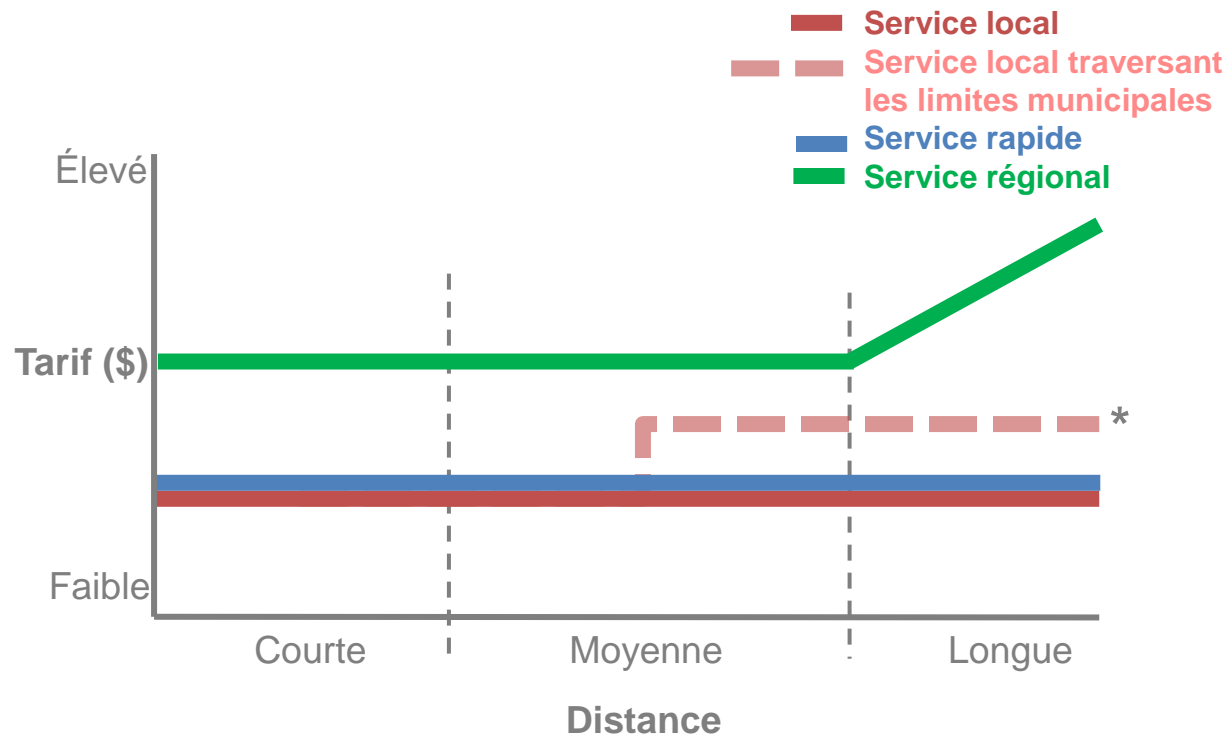
# Structure tarifaire actuelle : le « statu quo »

**Service local** : chaque fournisseur de service municipal fixe ses propres tarifs, la plupart uniques, dans un modèle avec des zones pour certains longs trajets\*

**Service rapide** : même structure que celle du service « local ».

**Service régional** : modèle de petites zones et tarif unique pour les trajets de distance courte à moyenne

**Correspondances** : gratuites entre les exploitants de la zone du « 905 », double tarif entre la zone du « 905 » et Toronto\*, tarif commun entre la zone du « 905 » et GO, double tarif entre Toronto et GO\*

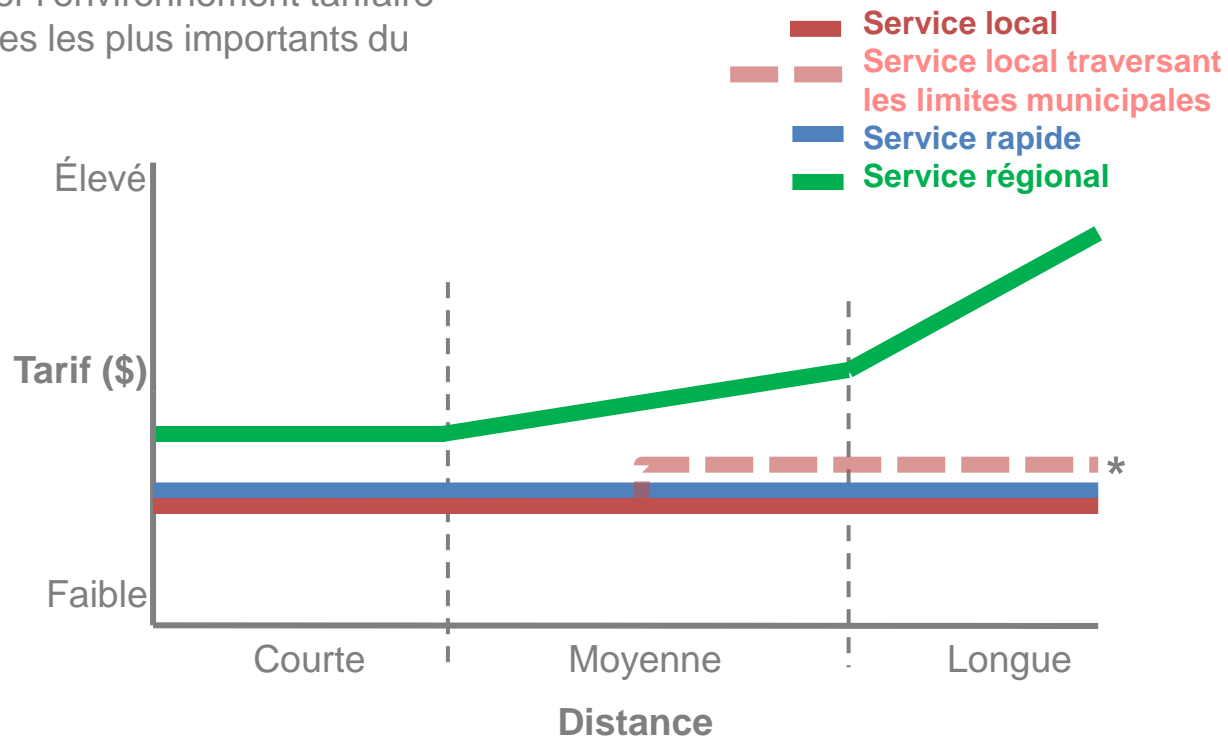


# Concept 1 : existant modifié

**Logique de conception :** modifier l'environnement tarifaire actuel pour résoudre les problèmes les plus importants du statu quo

## Caractéristiques :

- Politique de correspondance uniforme entre les sociétés de transport municipales (tarif additionnel\* possiblement requis)
- Politique de correspondance uniforme entre les sociétés de transport municipales et GO
- Tarifs du service régional et du transport rapide mieux harmonisés pour améliorer la continuité dans les trajets de distance moyenne

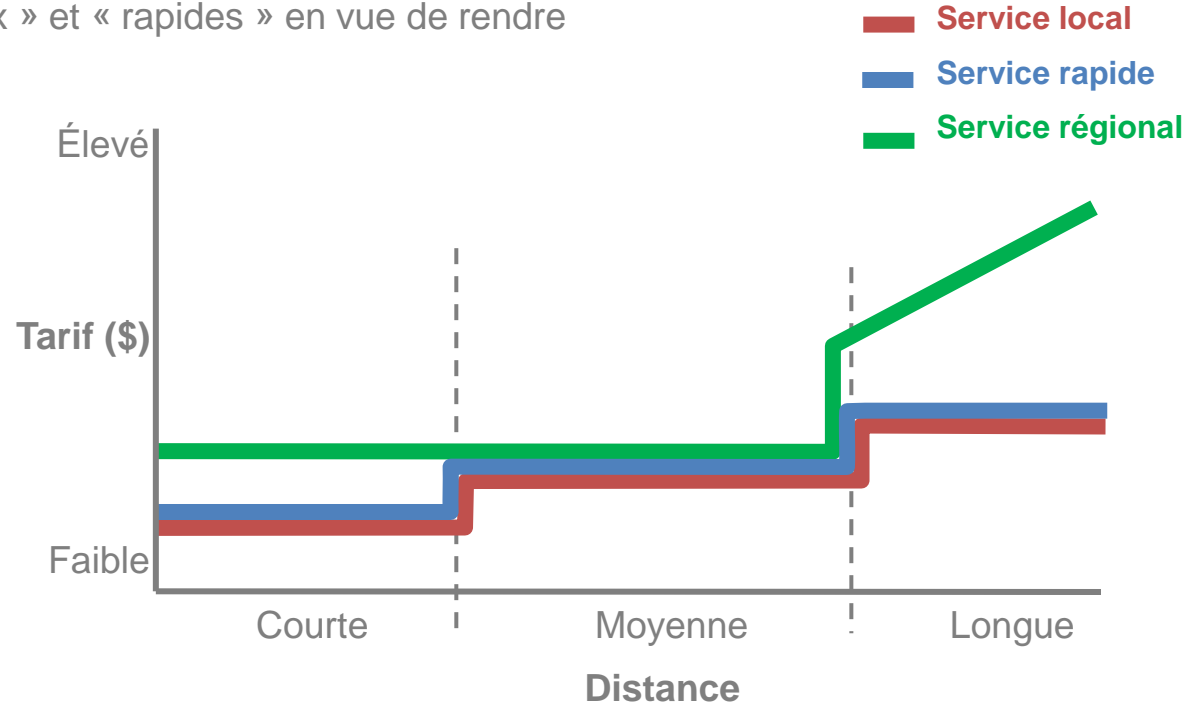


# Concept 2 : nouveau concept fondé sur la zone

**Logique de conception :** Élaborer une nouvelle structure tarifaire régionale par zone pour les services « locaux » et « rapides » en vue de rendre la tarification plus flexible

## Caractéristiques :

- Grandes zones harmonisées pour la simplicité et applicables aux services « locaux » et « rapides »; tarifs possiblement variables
- Tarifs du service régional lors de trajets de distance moyenne comparables à ceux du « service rapide »
- Politique de correspondance requise pour les correspondances entre les types de services



# Concept 3 : tarif unique + tarif selon la distance

**Logique de conception :** Élaborer une nouvelle structure tarifaire fondée sur un tarif unique à l'échelle de la région pour les services « locaux », et sur un tarif par petites zones ou selon la distance pour les services « rapides » et « régionaux »

## Caractéristiques :

- Tarif unique à l'échelle régionale avec le service « local »
- Tarif du service « rapide » comparable à celui du service « local » pour les courts trajets
- Tarifs du service régional comparables à ceux du service « rapide » pour les trajets de distance moyenne
- Politique de correspondance requise pour les correspondances entre les types de services

