



**METROLINX**

Une agence du gouvernement de l'Ontario

---

# Mise à jour sur l'intégration des tarifs dans la RGTH

Leslie Woo, chef de la planification

Réunion du Conseil d'administration de Metrolinx

Le 17 février 2017

---

# Résumé

---

- Les travaux continuent dans le but de compléter une analyse de rentabilité d'une structure régionale d'harmonisation des tarifs
- Un quatrième concept, Tarif selon la distance, a été ajouté et sera considéré
- De plus amples analyses sont en cours pour mieux comprendre les impacts sur l'accès et l'équité
- Des travaux supplémentaires ont été déterminés nécessaires pour formuler des recommandations relativement aux
  - impacts sur les clients et les passagers
  - Catégories tarifaires et produits
  - Approches de mise en œuvre

# Contexte :

- Lettre de mandat du ministre des Transports à Metrolinx « ... pour créer une expérience de voyage intégrée dans la RGTH par l'harmonisation des tarifs » (septembre 2016)
- Plus de 55 000 passagers par jour paient actuellement deux tarifs pour un voyage, créant une « barrière » qui décourage l'utilisation du transport en commun



La présence de **PRESTO** dans l'ensemble de la RGTH créera des possibilités pour de nouvelles approches tarifaires régionales



L'**expansion rapide du trafic** dans la RGTH peut être optimisée grâce à un système tarifaire intégré



Alors qu'une croissance rapide se poursuit dans la RGTH, les **déplacements entre les municipalités** représentent une part de plus en plus grande du total des déplacements



Dans un marché concurrentiel, les **voyageurs s'attendent de plus en plus** à ce que les tarifs reflètent la valeur de leur voyage

# Stratégie d'harmonisation tarifaire dans la RGTH

## Vision :

- Augmenter la mobilité de la clientèle et le nombre de passagers, tout en maintenant la rentabilité des services de transport en commun de la RGTH
- Cette stratégie fait tomber les barrières et permet au transport en commun d'être perçu et expérimenté comme un réseau unifié, composé de multiples systèmes et fournisseurs de services.
- Cette stratégie fait tomber les barrières et permet au transport en commun d'être perçu et expérimenté comme un réseau unifié, composé de multiples systèmes et fournisseurs de services.

### Pour les clients

- Une expérience client simplifiée et cohérente
- La commutation entre systèmes est rapide et sans tracas
- Des tarifs qui correspondent à la qualité et à la valeur des services fournis
- Abordable pour les passagers existants

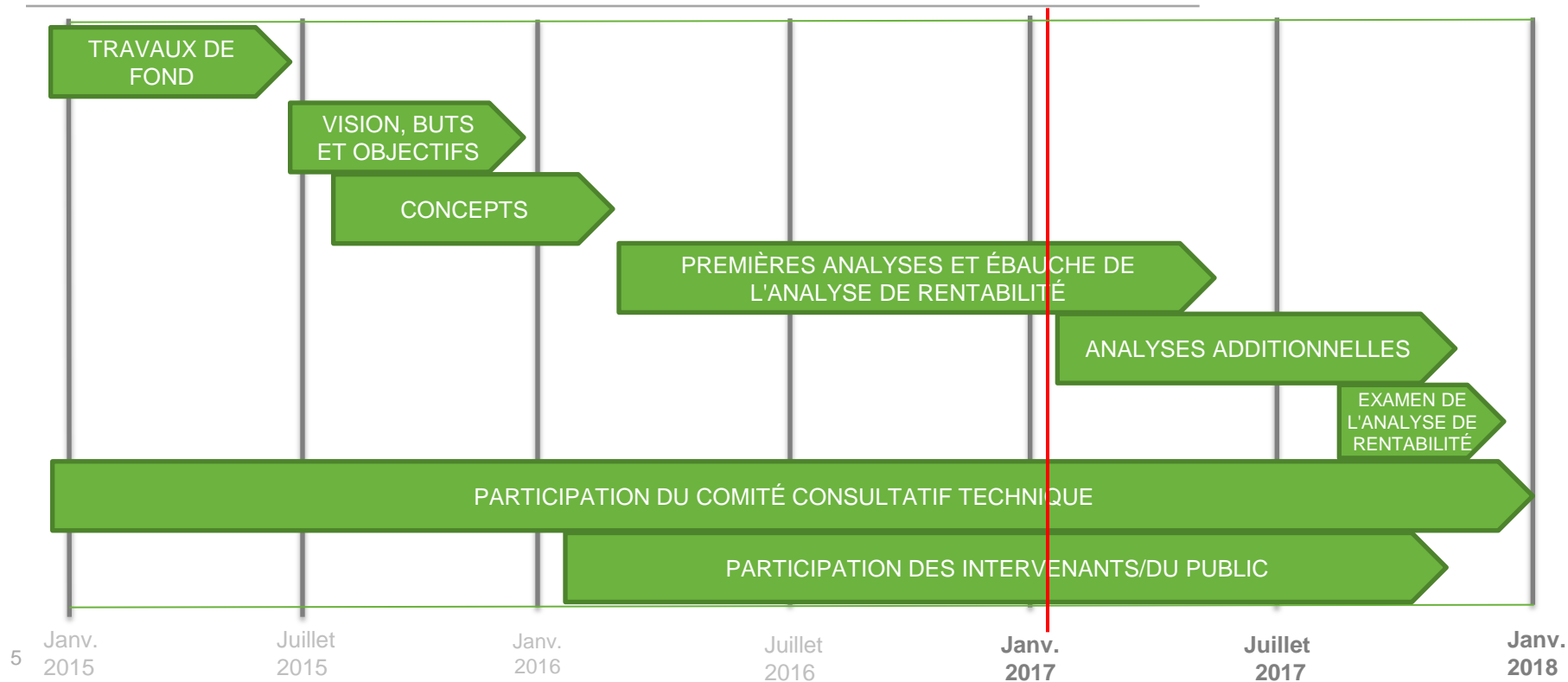
### Pour les fournisseurs de services de transport en commun

- Générer des recettes pour appuyer les plans de recouvrement des coûts.
- Répartir la demande efficacement dans tout le réseau.
- Être capable de s'adapter aux modifications de prestation de services, d'exploitation ou d'infrastructures.
- Permettre aux fournisseurs de service de s'adapter afin de répondre aux besoins changeants de la clientèle.

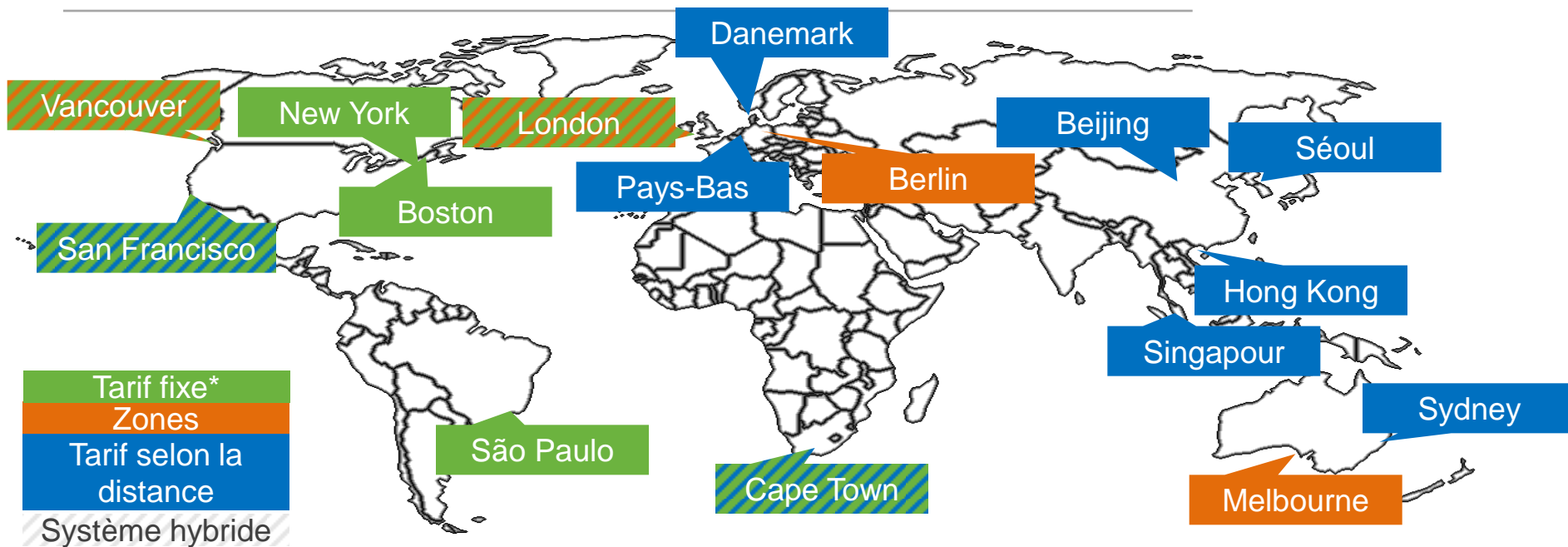
### Pour la région

- Des tarifs qui complètent les développements existants et prévus du transport en commun, contribuant à l'augmentation du nombre de passagers dans le transport en commun régional
- Un système de tarifs qui améliore la compétitivité économique régionale, qui encourage les résidents à moins conduire et qui appuie la croissance intelligente

# Vue d'ensemble du calendrier de l'harmonisation tarifaire



# Concepts tarifaires ailleurs dans le monde



\* Ce tableau illustre généralement les approches tarifaires des réseaux locaux d'autobus et de métro; La plupart des villes « à tarif uniforme » ont également un système de transport en commun qui utilise les zones tarifaires ou le tarif selon la distance, ce qui les rend effectivement hybrides

# Concepts de structure tarifaire

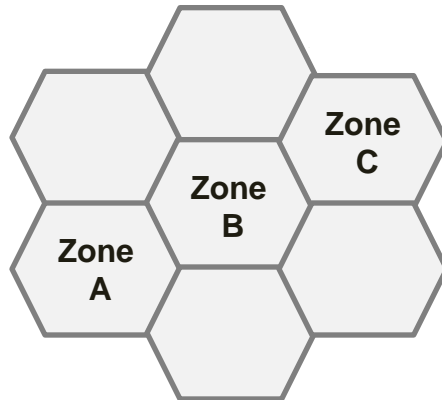
## 1. Système existant modifié

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

- ☑ Des rabais pour les trajets faisant actuellement l'objet d'un double tarif
- ☑ Une meilleure harmonisation entre le tarif de base régional et les tarifs pour les modes de transport rapide
- ☑ Un concept modifié (**concept 1B**) fondé sur un tarif selon la distance avec un service de transport rapide également examiné (annexe A)

## 2. Zones

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



## 3. Système hybride

Élaborer une nouvelle structure tarifaire fondée sur un tarif unique à l'échelle de la région pour les services « locaux », pour les services « rapides » et « régionaux » tarifs en fonction de la distance



## Nouveau

## 4. Tarif selon la distance

Élaborer une nouvelle structure tarifaire fondée sur un tarif selon la distance pour tous les types de service de transport en commun et sur des tarifs possiblement différents par kilométrage par fournisseur ou mode de service



# Sommaire des concepts de structure tarifaire

Concept	Service local		Transport en commun rapide	Service régional
	Dans Toronto ou la région du 905	Toronto/905 Transfrontalier		
<i>Statu quo</i>	Tarif unique	Tarif unique double	Tarif unique	Tarif modifié selon la distance
1. Système existant modifié	Tarif unique	Tarif unique double réduit	Tarif unique	Distance
1. B) Système existant modifié + tarif selon la distance avec le transport en commun rapide	Tarif unique	Tarif unique double réduit	Distance	Distance
2. Zones	Zone		Zone	Zone → Distance
3. Système hybride	Tarif unique à l'échelle régionale		Distance	Distance
4. Tarif selon la distance	Distance		Distance	Distance

## Expérience de paiement

■ Présentation de la carte au début seulement

■ Présentation de la carte au début et à la fin



# Analyse préliminaire des concepts

Concept	Caractéristiques intéressantes	Restrictions
1. <b>Systeme existant modifié</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Systeme le plus facile à mettre en œuvre;</li><li>• Aucun changement pour les clients quant aux processus de paiement des tarifs actuels avec PRESTO.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les réductions ne peuvent pas établir un prix raisonnable de la variété des voyages qui traversent une limite</li><li>• Les limites municipales ont toujours un impact arbitraire sur le coût d'un trajet, selon le tracé du trajet par rapport à la limite concernée.</li></ul>
2. <b>Zones</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Réduction possible du tarif pour les courts trajets avec le service de transport en commun local.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les limites des zones ont un impact arbitraire sur le coût d'un trajet, selon le tracé du trajet par rapport à la limite concernée.</li></ul>
3. <b>Systeme hybride</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tarifs plus représentatifs du type de trajet effectué, peu importe l'endroit ou les limites municipales;</li><li>• Changements minimes quant aux comportements de paiement des tarifs actuels avec PRESTO.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Introduit un écart de prix entre le transport local et le transport en commun rapide pour les longs trajets et a une capacité limitée à diminuer les prix pour les trajets courts</li><li>• Gamme limitée d'options de tarification pratique pour compenser la perte de revenus associée aux tarifs forfaitaires régionaux sur le transport local</li></ul>
4. <b>Tarif selon la distance</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Meilleure cohérence des tarifs pour tous les services</b></li><li>• <b>Potentiel d'achalandage élevé en raison de tarifs moins élevés pour les trajets courts</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Changements importants pour les clients et les sociétés de transport</b></li></ul>

---

# Autres travaux techniques

---

- Les impacts opérationnels
- Les faibles revenus/l'équité tarifaire
- Des tarifs selon la période de la journée
- Le prix du stationnement
- Produits tarifaires (p. ex., des laissez-passer périodiques)
- Catégories tarifaires (p. ex., étudiant, personne âgée, enfant)
- Le traitement des services et des correspondances

# Assurer une expérience client positive

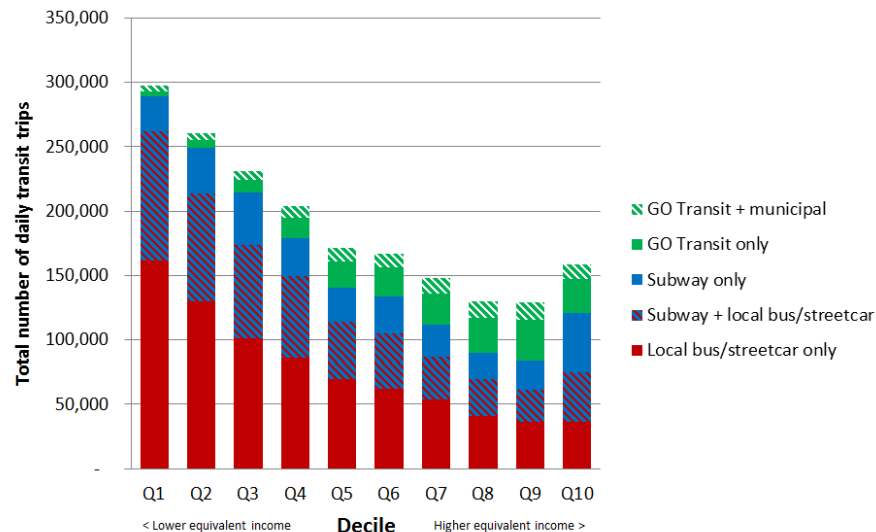
- Éviter les impacts financiers sur les passagers existants
- Toute modification apportée à la structure tarifaire nécessitera une stratégie de gestion du changement et de communication pour assurer une expérience client positive, par exemple :
  - Expérience consistant à présenter votre carte au départ et à l'arrivée
  - Correspondances
  - Produits tarifaires
  - Types de services
- Metrolinx mènera des recherches pour mieux comprendre l'expérience du client, y compris :
  - Groupes de discussion
  - Analyse comparative à l'échelle mondiale
  - Mesure de satisfaction
  - Sondages
  - Participation du public



# Accès et équité

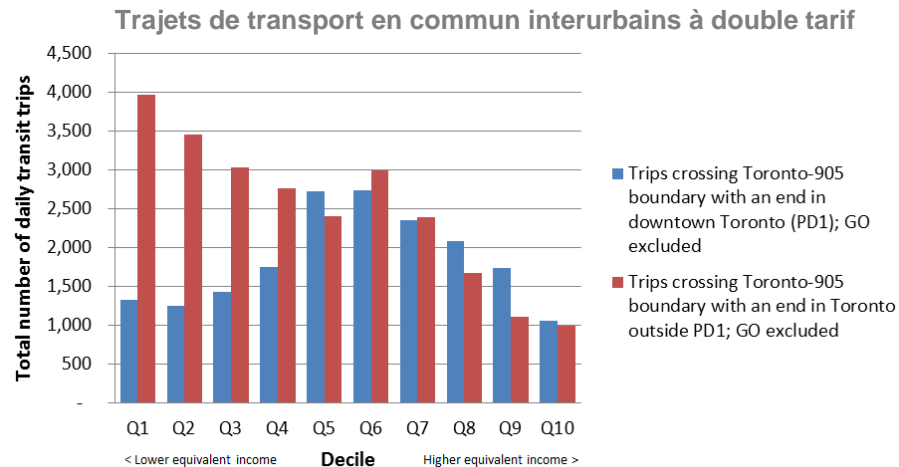
- L'accès équitable au transport en commun est un facteur clé à considérer dans la stratégie tarifaire pour la RGTH.
- L'ensemble du déplacement en transport en commun doit être pris en compte dans l'évaluation des impacts de la structure tarifaire sur les clients à faible revenu.
- Des analyses sur l'utilisation du transport en commun par les clients selon le revenu ont révélé ce qui suit :
  - Le transport en commun est essentiel à la mobilité des gens au revenu limité : les résidents des quartiers à faible revenu utilisent le transport en commun pour 30 % de leurs déplacements, soit près du double du taux des groupes de clients à revenu élevé.
  - Les clients à faible revenu effectuent plus de trajets non liés au travail ou à l'école et se déplacent plus souvent en dehors des heures de pointe.
  - Environ 85 % (comparativement à 50 % pour les clients à revenu élevé) des trajets en transport en commun effectués par les résidents à faible revenu se font en autobus ou en tramway; environ la moitié de ces déplacements se fait en autobus ou en tramway seulement, et le reste, combiné avec le métro.

Trajets en transport en commun par mode de transport



# Accès et équité

- Des analyses sur l'utilisation du transport en commun par les clients selon le revenu ont révélé ce qui suit : (suite)
  - D'après l'ensemble du déplacement, la distance moyenne des trajets des gens à faible revenu est environ deux fois moins grande que celle des trajets des groupes à revenu élevé.
    - Si la distance du trajet avec chaque mode est sensiblement la même au sein de tous les groupes de revenu, les gens à faible revenu font plus de courts trajets en autobus ainsi que de plus longs trajets en autobus et en métro.
  - Les clients à faible revenu sont particulièrement touchés par le paiement de deux tarifs à la limite de Toronto et de la région du 905.
    - Environ 75 % des trajets interrégionaux réalisés par les clients à faible revenu n'ont pas comme destination le centre-ville (trajets plus courts) comparativement à environ la moitié des trajets réalisés par les clients à revenu élevé.



---

# Possibilités

---

L'harmonisation tarifaire permettrait de favoriser l'équité dans la région par :

- La réduction des tarifs de certains trajets traversant la limite 905/Toronto;
- La diminution du coût du transport en commun régional (SRE de GO);
- Une incidence sur le coût global de l'utilisation du transport en commun des clients à faible revenu et la réduction des tarifs pour les courts trajets;
- Le maintien des recettes requises pour gérer/améliorer le service.
- La stratégie tarifaire ne sera complète qu'avec une structure régionale axée sur une catégorie tarifaire pour les gens à faible revenu assurant un rabais tarifaire.

---

# Prochaines étapes

---

- Terminer l'analyse de rentabilité (T3 2017)
- Analyse technique plus poussée
- Identifier tous les impacts sur l'expérience du voyageur
- Identifier les problèmes de mise en œuvre des concepts
- Poursuivre les discussions avec les parties prenantes, y compris celles des principaux responsables municipaux



# METROLINX

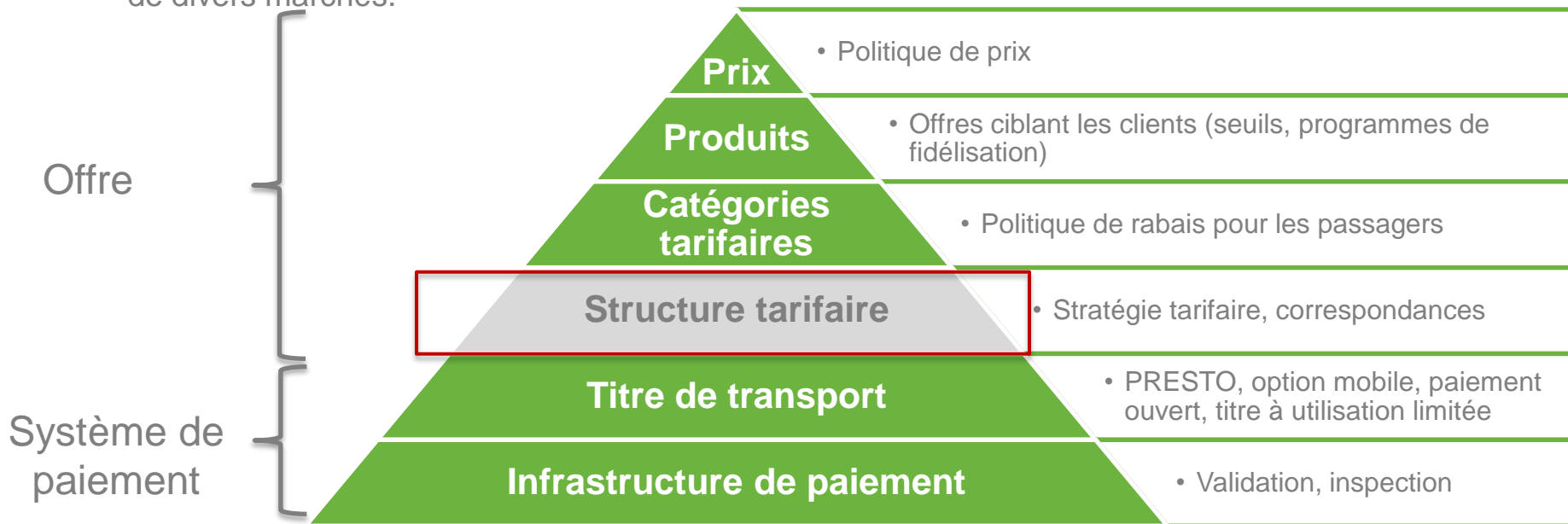
Une agence du gouvernement de l'Ontario





# Annexe A : Éléments de base du système tarifaire

- L'accent actuel est mis sur la structure tarifaire.
- Les produits et les catégories tarifaires permettent une adaptation de la structure tarifaire en fonction de divers marchés.



---

# Annexe B : Vision

---

Élaborée en consultation avec les fournisseurs de services de transport en commun de la RGTH en 2015

## 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 un réseau unifié, composé de multiples systèmes et fournisseurs de services.