

# Harmonisation tarifaire dans la RGTH

Leslie Woo

Chef de la planification

# RÉSUMÉ

- Au cours des deux dernières années, les efforts menés pour harmoniser les tarifs ont surtout été concentrés sur les analyses technique et de rentabilité de la structure tarifaire dans la RGTH et ont été menés par des consultants externes.
- Les conclusions auxquelles ils en sont venus sont décrites dans l'analyse préliminaire de rentabilité et comprennent les éléments suivants :
  - Tous les concepts de structure tarifaire étudiés obtiennent de meilleurs résultats que ceux en place présentement et représentent une bonne valeur pour la région;
  - La mise en place de tarifs en fonction de la distance sur d'autres types de service atteint davantage les objectifs stratégiques que le fait d'apporter simplement des modifications à la structure existante, malgré que son implantation représente des changements plus importants pour les clients et les sociétés de transport; et
  - Des modifications légères apportées au réseau actuel représentent un potentiel intéressant à court terme.
- Des analyses plus approfondies ont été menées sur d'autres aspects du système tarifaire, tels que des catégories tarifaires, produits et programmes de fidélisation.
- Metrolinx et les différentes sociétés de transport de la RGTH continuent de prendre, de façon indépendante, des décisions à l'égard des tarifs, creusant ainsi le fossé que doit franchir l'harmonisation des tarifs.
- Un processus bien détaillé pour surmonter ces barrières est proposé.
- Encourager l'implication des différents partenaires et municipalités de la RGTH pourrait :
  - Faire place à un processus décisionnel plus formel et inclusif, forgeant ainsi une vision à long terme de l'harmonisation tarifaire; et
  - Réduire le délai nécessaire pour la transition vers des tarifs harmonisés en appuyant les changements apportés, étape après étape, afin de franchir les barrières tarifaires existantes et futures.
- Metrolinx désire encourager davantage la participation du public et des intervenants.

# RECOMMANDATIONS

IL EST RÉSOLU QUE :

Tout changement transformationnel en vue de l'harmonisation tarifaire représente une modification significative pour les clients et exploitants de services de transport;

L'analyse préliminaire de rentabilité de la structure tarifaire de la RGTH démontre que l'usage des tarifs en fonction de la distance sur un plus grand nombre de services de transports en commun augmente le rendement;

L'état actuel du réseau représente un obstacle à la fluidité du service et des coûts plus élevés pour les opérateurs et usagers;

L'examen du processus décisionnel et du financement sera vraisemblablement nécessaire afin d'assurer l'harmonisation des tarifs à long terme pour l'ensemble de la région.

IL EST RECOMMANDÉ QUE, selon le rapport du Chef de la planification au Conseil (le « Rapport ») daté du 14 septembre 2017 :

1. Le conseil d'administration de Metrolinx adopte la stratégie détaillée décrite dans le Rapport et, qu'au 14 décembre 2017, les employés émettent leurs commentaires sur les moyens qui permettraient de déployer la stratégie, par exemple sur :
  - Les rabais sur les tarifs doubles (GO-TTC);
  - Les rabais sur les tarifs doubles (905-TTC);
  - Les ajustements apportés à la structure tarifaire de GO; et
  - La politique d'harmonisation tarifaire.
2. Les employés encouragent la participation du public et des intervenants clés, y compris les élus municipaux, dans le développement de la stratégie détaillée.
3. Les employés affichent l'analyse préliminaire de rentabilité de la structure tarifaire de la RGTH.

# UN ENJEU RÉGIONAL

## Une structure tarifaire fragmentée :

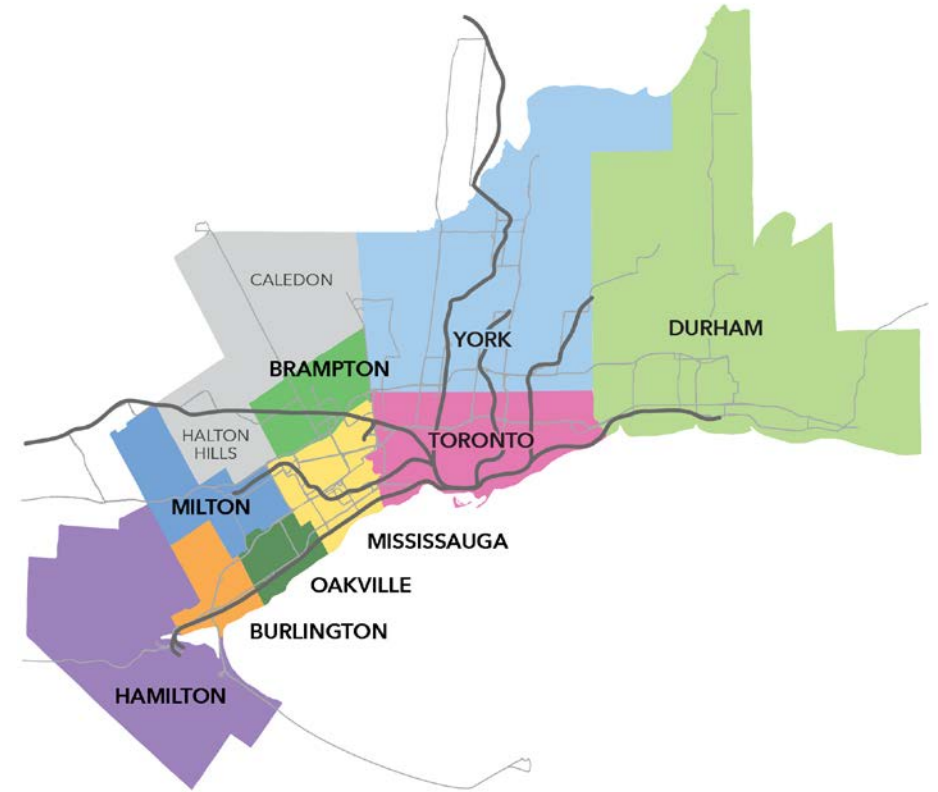
- Les tarifs de transport en commun ne reflètent pas la valeur d'un parcours, par exemple les tarifs doubles en périphérie de Toronto.
- La difficulté de comprendre les règles entourant les tarifs multiples pourrait décourager certains voyageurs à utiliser le transport en commun lorsqu'il est nécessaire d'avoir recours à différents services.

## Un problème urgent :

- À l'heure actuelle, puisque le transport en commun connaît une expansion rapide dans la RGTH -pensons notamment au service régional express et au prolongement de la ligne de métro Toronto-York Spadina - l'harmonisation tarifaire devient un enjeu pressant.
- Les tarifs du réseau de transport en commun doivent être harmonisés afin d'en bonifier l'usage.

## Conciliation avec le Plan de transport régional

- Le plan de transport régional vise l'harmonisation tarifaire afin d'assurer une plus grande fluidité dans les déplacements, et ce, en fonction des besoins des résidents de la RGTH.
- L'harmonisation tarifaire vise effectivement l'augmentation la fréquentation et l'optimisation de l'usage du réseau régional de transport en commun , ce qui cadre avec les objectifs du Plan de croissance.

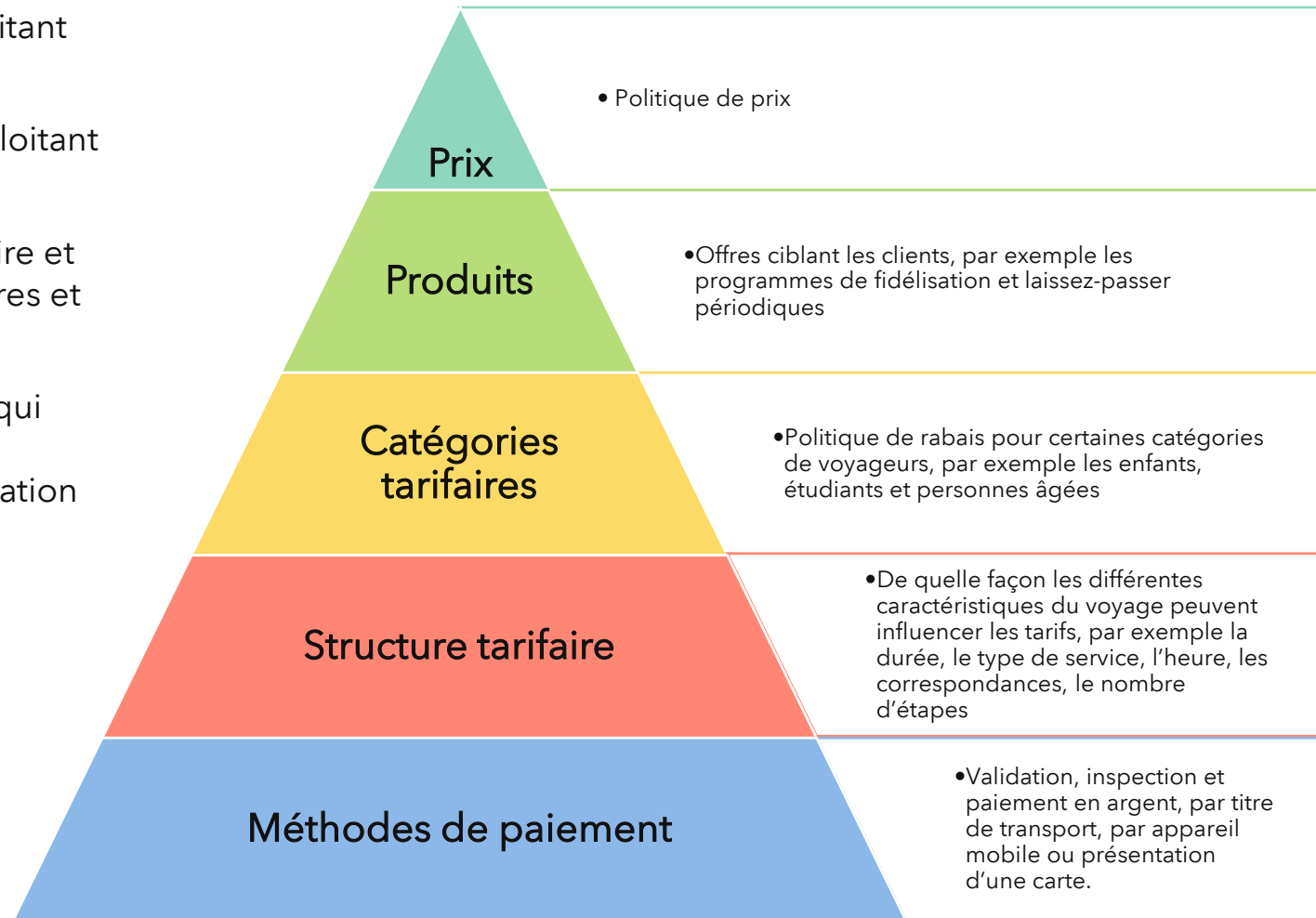


Il y a actuellement onze façons différentes de déterminer les tarifs dans la RGTH, et chaque exploitant de services de transport en commun établit ses propres règles et prix.

# DE QUELLE FAÇON SONT ÉTABLIS LES TARIFS PRÉSENTEMENT?

- Présentement, les tarifs de la RGTH varient selon l'exploitant qui offre les services.
- Les tarifs sont actuellement déterminés par chaque exploitant de service et approuvés par leur Conseil respectif.
- À ce jour, l'analyse visait d'abord la structure tarifaire et non la manière dont les prix, produits, catégories tarifaires et méthodes de paiements sont élaborés.
- D'autres analyses ont été menées sur les incohérences qui existaient en matière de tarifs et comment celles-ci représentent un obstacle à l'optimisation de la fréquentation du réseau de transport en commun (vois Annexe 1).

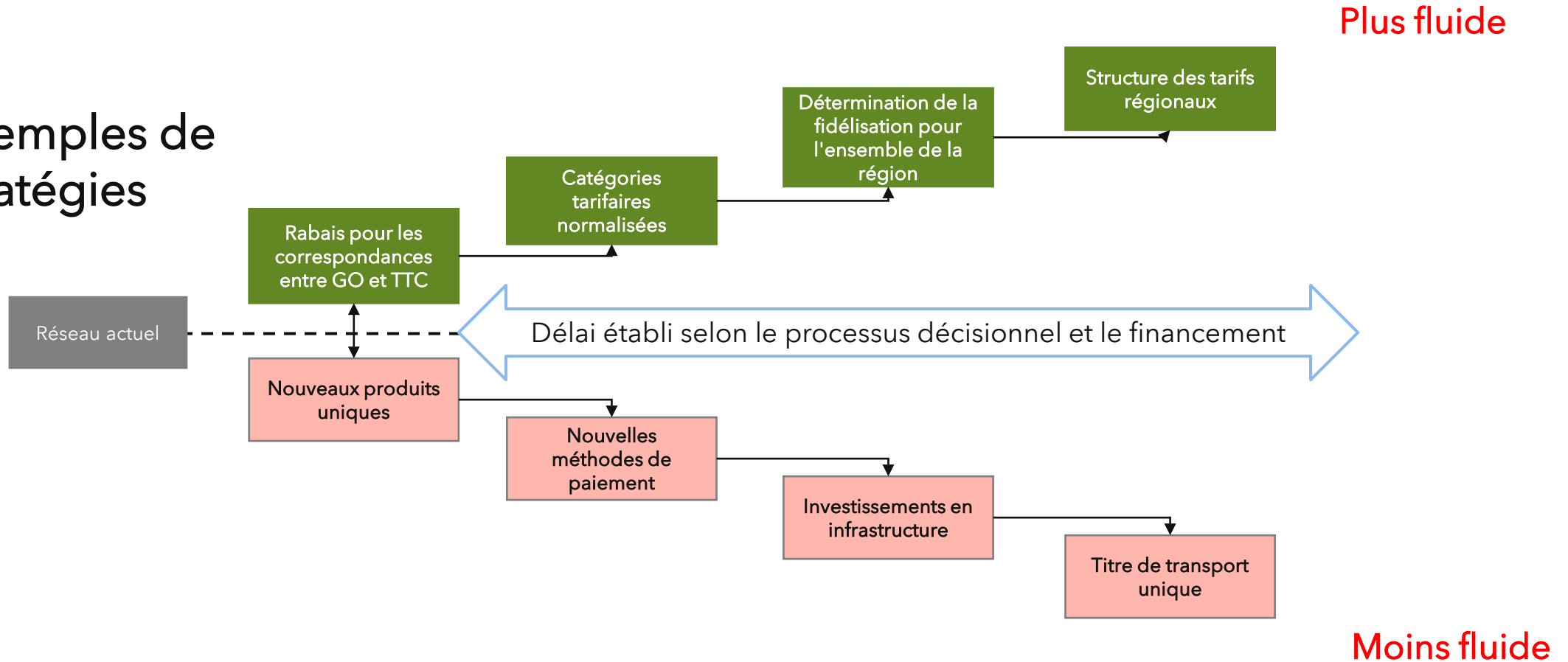
Les éléments qui influencent les tarifs actuels sont :



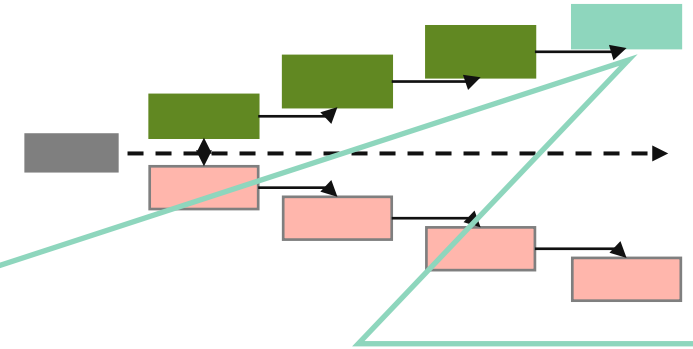
# RISQUE CONTINU DE DIVERGENCE

- Sans un processus décisionnel mieux coordonné et plus inclusif, les différents systèmes tarifaires continueront d'évoluer indépendamment les uns des autres, ce qui augmentera davantage le nombre d'incohérences et de divergences.
- Le statu quo entraîne encore plus de difficultés en matière de fluidité et entraîne une augmentation des coûts pour les opérateurs et les usagers.

## Exemples de stratégies

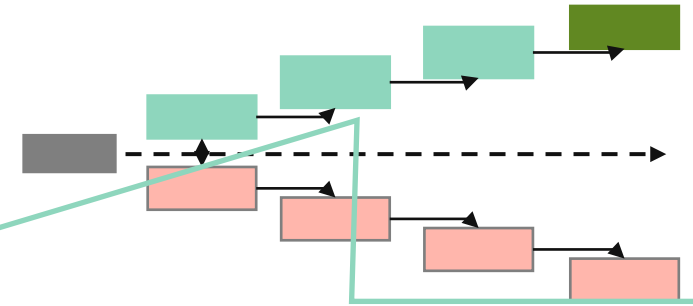


# ANALYSE TECHNIQUE



- L'analyse de rentabilité préliminaire représente un des éléments dont il faut tenir compte dans l'élaboration d'une structure tarifaire à long terme.
  - Une analyse stratégique, économique, financière et de productivité et d'exploitation a été menée à partir des analyses techniques et des commentaires d'employés des services de transport, et ce, pour quatre concepts différents.
  - Tous ces concepts analysés par le Consultant ont obtenu de meilleurs résultats que le système en place présentement, représentant ainsi une bonne valeur pour la région.
  - La mise en place de tarifs en fonction de la distance sur d'autres types de service atteint davantage les objectifs stratégiques que le fait d'apporter simplement des modifications à la structure existante, malgré que son implantation représentent des changements significatifs pour les clients et les sociétés de transport.
  - Les modifications au réseau actuel présentent de bons résultats à court terme, démontrant donc l'efficacité de l'approche détaillée.
  - Les tarifs en fonction de la distance devraient être pris en compte lors de l'élaboration de la structure tarifaire à long terme de la RGTH.

# EN QUOI CONSISTE L'HARMONISATION TARIFAIRE?



- Un processus décisionnel formel et inclusif doit être mis en place afin d'établir une vision à plus long terme en ce qui a trait à la structure tarifaire de la RGTH.
- Certaines mesures pourraient être prises dès maintenant afin d'augmenter la fluidité, peu importe la structure tarifaire qui sera ultimement mise en place, telles que :
  - **Les rabais sur les tarifs doubles**
    - Offrir certains rabais aux usagers qui feront une correspondance entre le GO et la TTC ou entre les agences de transport en commun du 905 et la TTC afin d'augmenter la fréquentation et l'utilisation des différents systèmes de transport en commun.
  - **Apporter certains ajustements à la structure tarifaire du GO**
    - Apporter certaines modifications aux parcours de courte et moyenne durées, ainsi établir une tarification plus logique en fonction de la distance présentement parcourue, contrairement au système actuel, dans l'objectif d'augmenter la fréquentation.
  - **La politique d'harmonisation tarifaire.**
    - L'harmonisation des catégories tarifaires, des correspondances et étapes ainsi que des produits est nécessaire afin de simplifier les règles pour les clients qui ont recours à différents systèmes de transport en commun de la RGTH, permettant ainsi une plus grande fluidité dans les trajets.
- Ces changements pourront être envisagés au cours des prochaines années.
- Cependant, certaines mesures **ne devraient pas** être adoptées tant qu'il n'y aura pas de décision définitive prise concernant la structure tarifaire.



## APPROCHE RECOMMANDÉE : ALLONS DE L'AVANT

- Dès maintenant, il faut viser le retrait des barrières à l'harmonisation tarifaire, une étape à la fois, tout en travaillant en concert avec les exploitants de services de transport en commun afin de limiter les divergences dans le système tarifaire de la RGTH.
- La première étape à cette approche consiste en l'adoption des éléments à court terme du Système existant modifié qui ont trait à l'implantation potentielle, à plus long terme, d'autres structures tarifaires en fonction de la distance.
- Un processus décisionnel formel et inclusif doit être mis en place afin d'atteindre les objectifs à long terme de la structure tarifaire de la RGTH.
- Cette approche accorderait le délai nécessaire à la période de transition tout en assurant un progrès marqué.

# PARTICIPATION DU PUBLIC ET DES INTERVENANTS

## OBJECTIFS

- Engager les échanges portant sur l'harmonisation des tarifs dans un contexte d'amélioration de l'expérience client, d'appui à l'expansion du réseau de transport en commun et de conciliation avec le plan de transport régional.
- Recueillir les commentaires du public et intervenants sur les principaux facteurs à l'harmonisation tarifaire.
- Faire connaître au public les conclusions auxquelles en sont venus les consultants dans leur analyse préliminaire de rentabilité.

- Participation du public :
  - Les stratégies envisagées comprennent une participation numérique et en personne.
  - Les personnes visées sont les clients des fournisseurs de services de transport en commun municipaux et de Metrolinx.
- Les municipalités de la RGTH visées par les opérations des transports en commun :
  - Réaffirmer la volonté d'inclure les maires, présidents de municipalités régionales et autres membres d'organismes visés par les décisions prises.
  - Continuer d'encourager la participation des employés.
- Solliciter la participation d'autres intervenants clés, par exemple les députés provinciaux, les groupes scolaires et de défense des droits.

# RECOMMANDATIONS

IL EST RÉSOLU QUE :

Tout changement transformationnel en vue de l'harmonisation tarifaire représente une modification significative pour les clients et exploitants de services de transport;

L'analyse préliminaire de rentabilité de la structure tarifaire de la RGTH démontre que l'usage des tarifs en fonction de la distance sur un plus grand nombre de services de transports en commun augmente le rendement;

L'état actuel du réseau représente un obstacle à la fluidité du service et des coûts plus élevés pour les opérateurs et usagers;

L'examen du processus décisionnel et du financement sera vraisemblablement nécessaire afin d'assurer à long terme une harmonisation des tarifs sur l'ensemble de la région.

IL EST RECOMMANDÉ QUE, tel que décrit dans le rapport du Chef de la planification au Conseil (le « Rapport ») daté du 14 septembre 2017 :

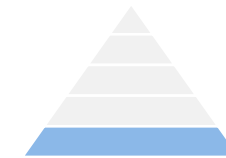
1. Le conseil d'administration de Metrolinx adopte la stratégie détaillée décrite dans le Rapport et, qu'au 14 décembre 2017, les employés émettent leurs commentaires sur les moyens qui permettraient de déployer la stratégie, par exemple sur :
  - Les rabais sur les tarifs doubles (GO-TTC);
  - Les rabais sur les tarifs doubles (905-TTC);
  - Les ajustements apportés à la structure tarifaire du GO; et
  - La politique d'harmonisation tarifaire.
2. Les employés encouragent la participation du public et des intervenants clés, y compris les élus municipaux, dans le développement de la stratégie détaillée.
3. Les employés affichent l'analyse préliminaire de rentabilité de la structure tarifaire de la RGTH.



# Annexe 1 - Les défis clés à l'harmonisation tarifaire

# LES DÉFIS CLÉS À L'HARMONISATION TARIFAIRE :

## MÉTHODES DE PAIEMENT



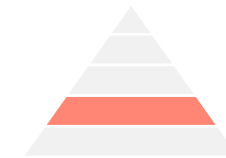
- PRESTO offre dorénavant une base commune et adaptable qui contribue à la mise en place d'une structure intégrée des tarifs régionaux.
- Lorsqu'un usager fréquente le réseau GO/UP, il doit présenter sa carte au début et à la fin du trajet alors que les autres sociétés de transport exigent uniquement que les cartes soient présentées au début du trajet.
  - Des solutions technologiques émergentes pourraient permettre aux clients de ne présenter leur carte qu'au début du trajet, tout en assurant la compatibilité du système avec les structures tarifaires par distance ou par zone.
- Il est encore possible de se procurer des titres de transport sur place et en argent auprès de l'ensemble des exploitants alors que d'autres systèmes ont commencé, dans certains cas, à éliminer progressivement le paiement en espèces.
- Les réseaux YRT, TTC (de façon limitée) et UP offrent la billetterie mobile, mais ces services sont propre à chaque exploitant et ne sont pas disponibles pour les trajets effectués à l'aide de plusieurs services.

### En quoi cela consiste :

- Le remplacement d'anciennes méthodes de paiement donnera lieu à des tarifs plus élaborés.
- Puisqu'il est nécessaire d'avoir certains renseignements sur l'origine et la destination des usagers du GO afin de déterminer les tarifs, une structure des tarifs régionaux pourrait devoir :
  - Accepter que les habitudes des clients puissent différer selon le type de service,
  - Envisager la présentation de la carte au début et à la fin du trajet; ou
  - Avoir recours à de nouvelles solutions technologiques.
- La billetterie mobile représente un risque futur important en matière de divergence.

# LES DÉFIS CLÉS À L'HARMONISATION TARIFAIRE :

## LES FACTEURS LIÉS À LA STRUCTURE TARIFAIRE



### Reflet de la distance parcourue

- GO et UP ont une structure tarifaire basée sur la distance parcourue alors que les autres sociétés ont des tarifs fixes établis au sein du secteur desservi.
- Les trajets interrégionaux entraînent un système de transport local à doubles zones, fournissant ainsi une idée générale de la distance parcourue.

### Illustration des types de service

- Des différences significatives entre les tarifs du métro et du GO pour des trajets comparables.
- Tarifs de classe supérieure pour certains trajets d'autobus offerts par la TTC et la YRT, dont la TTC a envisagé le retrait.

### Trajets interrégionaux et à bord de différents systèmes de transport.

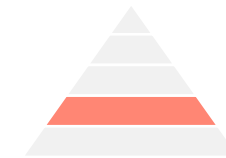
- Trajets interrégionaux sans frais et correspondances interservices dans la région du 905.
- Tarifs intégrés entre le 905 et le GO.
- Tarifs doubles lors de l'utilisation de la TTC et toutes les autres sociétés.

### En quoi cela consiste :

- La structure actuelle réduit la fréquentation au sein de quatre marchés clés :
  1. Le transport local dans les régions du 416 et 905;
  2. Le transport local sur de courtes distances;
  3. Les usagers du GO sur de courtes et moyennes distances; et
  4. Les trajets combinant le GO et la TTC.
- Puisque les tarifs du GO ne peuvent être uniques, il sera nécessaire d'adopter une structure tarifaire qui :
  - Acceptera différentes approches selon la distance et qui seront basées sur le type de service; ou
  - Établira des tarifs en fonction de la distance ou de la zone, peu importe le service.

# LES DÉFIS CLÉS À L'HARMONISATION TARIFAIRE :

## LES FACTEURS LIÉS À LA STRUCTURE TARIFAIRE (SUITE)



### Correspondances et étapes

- Le 905 a recours à des correspondances à durée limitée, permettant ainsi les étapes.
- Les correspondances au sein de la TTC sont directionnelles; les correspondances mettent donc fin à un trajet et le prochain débute selon un second tarif.

### Heure de fréquentation

- Les différentes sociétés s'entendent généralement pour dire qu'il y a un usage limité des tarifs en période de pointe et hors période de pointe.
  - MiWay offre des rabais de 1 \$ sur les tarifs pour personnes âgées en période de pointe.
  - Burlington offre des laissez-passer à prix réduit pour les jeunes pour les mois de juillet et août.

### En quoi cela consiste :

- Les différentes règles entourant les correspondances et étapes rendent l'usage de PRESTO complexe et créent de la confusion pour les usages.
- L'heure de fréquentation représente un risque futur important puisque les différentes sociétés de transport en commun pourraient mettre en place des tarifs différents selon des périodes différentes.



# LES DÉFIS CLÉS À L'HARMONISATION TARIFAIRE :

## LES CATÉGORIES TARIFAIRES :



- Les différentes sociétés de transport ont des catégories tarifaires semblables.
- Quelques sociétés offrent ces catégories tarifaires lors de l'achat en espèces de titres de transports alors que la plupart exige que les usagers procèdent à l'achat d'un produit pour bénéficier du tarif de cette catégorie.
- Il existe une différence marquée en ce qui a trait à l'âge déterminé pour les enfants, par exemple pour la TTC, le transport est gratuit pour les moins de 12 ans.
- Certaines sociétés offrent d'importants rabais sur les tarifs pour les personnes âgées :
  - Brampton offre des trajets à 1 \$ pour les personnes âgées;
  - MiWay offre des rabais de 1 \$ sur les tarifs pour personnes âgées en période de pointe; et
  - Hamilton offre le transport gratuitement aux personnes âgées de plus de 80 ans.
- Les programmes de tarifs pour les personnes à faible revenu varient en ce qui a trait à la disponibilité et au rabais offert.
- Les catégories tarifaires offertes aux étudiants postsecondaires varient en ce qui a trait à la disponibilité et au rabais offert.

### En quoi cela consiste :

- Incohérences pour les usagers dont le trajet exige qu'ils aient recours à différents services, puisqu'ils ont possiblement droit à des rabais sur certains réseaux et non sur d'autres.
- Ces incohérences rendent l'usage de PRESTO difficile.

# LES DÉFIS CLÉS À L'HARMONISATION TARIFAIRE :

## LES PRODUITS ET PROGRAMMES DE FIDÉLISATION



- Certains exploitants de services de transport offrent uniquement des laissez-passer pour une période déterminée, certains déterminent une limite ou offrent des rabais de fidélisation pour PRESTO et d'autres offrent les deux.
  - Tous les exploitants de services de transport municipaux offrent des laissez-passer mensuels, alors que certains en offrent aussi des hebdomadaires ou quotidiennes.
  - Certains exploitants de services de transport appliquent une limite mensuelle à PRESTO, alors que d'autres dressent une limite hebdomadaire ou quotidienne.
- En moyenne, le seuil de rentabilité d'une passe mensuelle est de 40 trajets, et varie de 22 (Milton) à 49 (TTC).
- Incohérences en matière de laissez-passer de groupe.
- Les produits « U-Pass » sont conditionnels à l'inscription dans certaines institutions postsecondaires et valident auprès de quelques sociétés uniquement.
- Certains produits visent des marchés précis, par exemple le Freedom Pass offert par MiWay pour les 12 à 14 ans avec l'entrée sans frais aux piscines, ou le produit promotionnel pour le GO de Niagara.

### En quoi cela consiste :

- L'incohérence des produits offerts peut créer une confusion auprès des clients.
- Il n'existe aucune mesure incitative en ce qui a trait à la fidélisation des usagers qui ont recours à différents services, les rendant ainsi « captifs » d'un seul fournisseur de services de transport en commun.
- Croissance désorganisée des tarifs des produits sur mesure entraîne une augmentation des coûts et de la complexité.

# LES DÉFIS CLÉS À L'HARMONISATION TARIFAIRE :

## TARIFICATION :

- La majorité des tarifs PRESTO, à l'exclusion du GO, sont comparables à ceux de la TTC, soit de 3 \$. Cependant, il existe des exceptions notables, dont la HSR à 2,30 \$ et la YRT à 3,63 \$.
  - Malgré que chaque fournisseur de service municipal détermine ses tarifs de manière indépendante, les prix sont demeurés relativement comparables au fil des années.
- La TTC exige des frais supplémentaires moindre pour le paiement en argent au lieu d'avoir recours à la carte PRESTO, des billets ou des jetons en comparaison aux fournisseurs de service de la région du 905, soit de 0,25 \$ au lieu de 0,37 \$ à 0,80 \$. Ceci a comme résultat d'augmenter les différences entre les tarifs en espèces.
- Les tarifs de base du GO, soit de 4,71 \$ par PRESTO, sont plus élevés que ceux exigés par les autres sociétés.
  - La politique récemment mise en place concernant le gel des frais a entraîné un léger resserrement de cet écart.

### En quoi cela consiste :

- La majorité des autres structures tarifaires peuvent répondre au besoin d'établir différents prix selon le fournisseur, cependant cela réduit la fluidité du service et la simplicité de son utilisation.

# EN QUOI CONSISTE L'IMPLANTATION DES TARIFS HARMONISÉS?

## Un engagement envers la direction

- Entente sur les objectifs
- Appui offert aux intervenants
- Conciliation parmi les différents partenaires en matière de transport en commun

## Cadre décisionnel

- SPECTRE DES OPTIONS PLAUSIBLES : Varient entre des ententes négociées entre les fournisseurs de services, de nouveaux cadres réglementaires et des changements plus importants apportés à la

## Financement

- Limiter l'impact des changements apportés aux tarifs pour les clients
- Trouver une solution à la perte de revenus.
- Changements apportés aux méthodes de paiement des tarifs.

## Période de transition

- Retrait des barrières, étape par étape
- Mettre en place une vision à long terme de structure tarifaire.
- Mettre les changements tarifaires à l'essai

## Sensibilisation des clients

- Gestion des changements auprès des clients
- Offrir un appui et expliquer les raisons pour lesquelles ces changements sont nécessaires.

## Rétroaction des usagers

- Au cours de la période de transition, certains changements pourraient nécessiter des ajustements suivant la réaction des clients.
- Plus d'analyses coordonnées effectuées auprès des clients réguliers

# **Annexe 2 - Concepts de structure tarifaire étudiés dans l'analyse préliminaire de rentabilité**

# CONCEPTS DE STRUCTURE TARIFAIRE



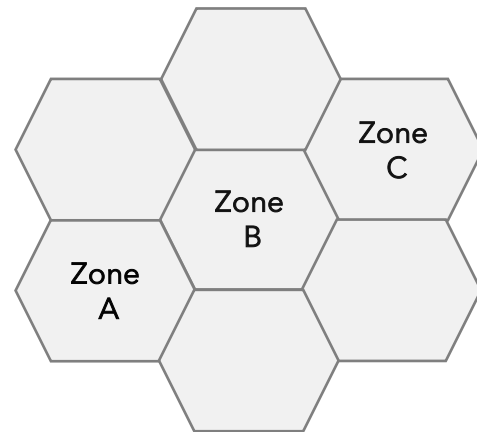
- Quatre concepts de structure tarifaire différents ont été étudiés dans l'analyse préliminaire de rentabilité de structure tarifaire, et ce, selon un vaste éventail de caractéristiques, dont : les répercussions sur les clients, les opérations et la fréquentation.

## 1. Système existant modifié

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

## 2. Zones

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



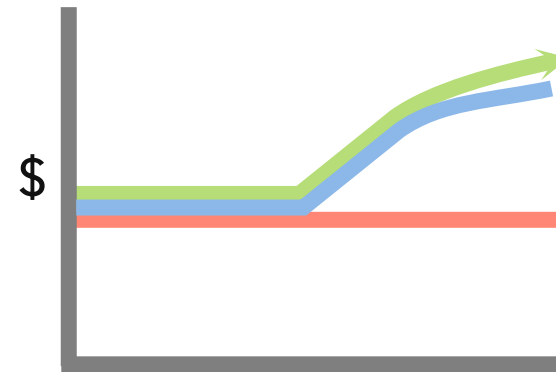
## 3. Système hybride

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

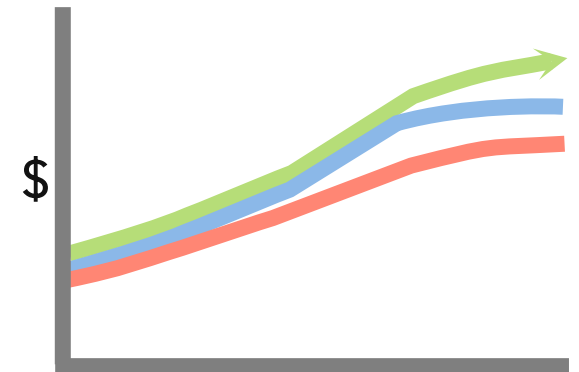
## 4. Tarif selon la distance

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

- ☑ 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



La distance



La distance

# ANALYSE DES CONCEPTS ÉTUDIÉS DANS L'ANALYSE PRÉLIMINAIRE DE RENTABILITÉ

Concept	Caractéristiques intéressantes	Restrictions
1. Système existant modifié	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Système 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 de tarifs 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. Zones	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction possible du tarif pour les trajets courts 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. Système hybride	<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. Tarif selon la distance	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilleure cohérence en matière d'approche tarifaire pour tous les services</li> <li>• Potentiel d'achalandage élevé en raison de tarifs moins élevés pour les trajets courts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Changements importants pour les clients et les sociétés de transport</li> </ul>