



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
22 septembre 2015

Mise à jour sur les progrès

- Le rapport du conseil sur la politique des tarifs régionale de mars 2015 présente un examen des pratiques mondiales ainsi que des possibilités de structure tarifaire régionale de haut niveau.
- La participation active des sociétés de transport en commun a permis de cibler quelques structures tarifaires potentielles pour analyse approfondie.
- À la lumière des principales conclusions tirées dans ce rapport, le conseil procédera à l'analyse en profondeur des types de structures tarifaires choisis.
- Les recommandations sur l'harmonisation tarifaire dans la RGTH sont prévues pour le printemps 2016.

Un enjeu régional

- Une structure tarifaire fragmentée :
 - Le transport en commun se trouve en position désavantageuse comparativement aux modes de transports concurrents (complexité des déplacements hors des limites, tarifs dédoublés ou politiques de correspondance), ce qui en réduit le nombre de passagers.
 - Réduit le nombre et la qualité des options de transport en commun offertes aux consommateurs.
 - Traite les utilisateurs de façon incohérente pour un même trajet.
 - Entraîne un service de transport en commun local cloisonné, inefficace et dédoublé.
- 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.

Une solution nécessaire pour la région

- **Le Grand Projet (stratégie 6) et la stratégie quinquennale de Metrolinx (objectif 3)** évoquent la nécessité de « mettre en place un système intégré de paiement des titres de transport des transports en commun ».
- La **stratégie d'investissement de Metrolinx (2013)** vient en réponse à la demande du public en recommandant l'élaboration d'un plan d'harmonisation tarifaire, qui s'est amorcé en 2014.
- C'est cette année-là que Metrolinx a rassemblé les 10 sociétés de transport de la RGTH pour travailler de concert.



La « Grande conversation », une consultation publique à la grandeur de la région

Le client avant tout

La vision et les objectifs à long terme pour l'harmonisation tarifaire dans la RGTH ont été élaborés en collaboration avec les sociétés de transport locales, et mettent l'accent sur une approche du point de vue du client :

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.

Objectifs

But 1 : Simplicité

- La stratégie tarifaire simplifiera l'expérience client ainsi que la gestion des tarifs et les activités de l'organisme, ce qui attirera des usagers vers les services de transport en commun dans toute la RGTH.

But 2 : Valeur

- La stratégie tarifaire sera adaptée à la valeur des trajets effectués et maintiendra la viabilité financière du service de transport en commun.

But 3 : Uniformité

- La stratégie tarifaire constituera une structure commune, comportant des définitions et des règles cohérentes à l'échelle de la RGTH.

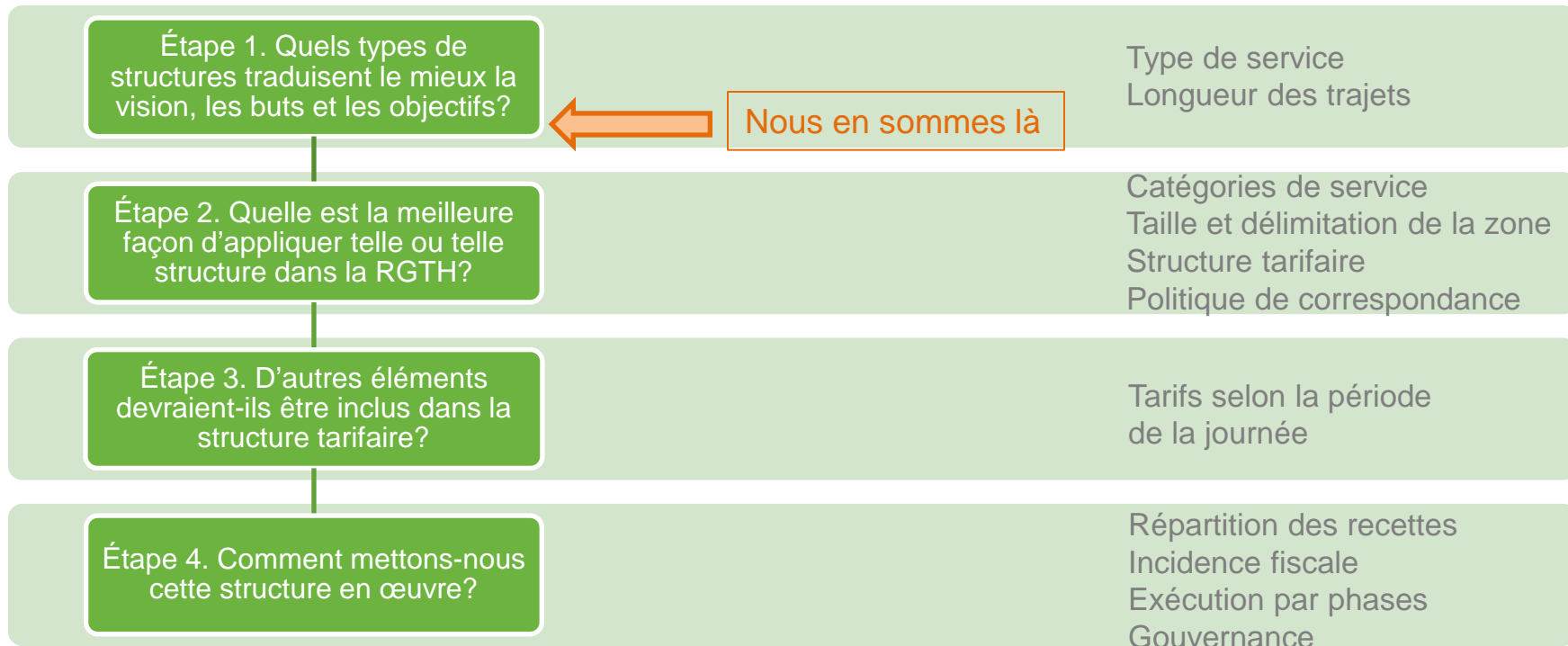
Voir les objectifs associés à chaque but en annexe.

Éléments visés par l'harmonisation tarifaire

Les éléments suivants favorisent une expérience simplifiée pour le paiement des titres de transport.

Élément	De quoi s'agit-il?	Attentes de la clientèle
Système de paiement	Système de perception des droits : Carte tarifaire, appareil mobile, carte de crédit, etc.	Une seule méthode de paiement, de n'importe où Structure tarifaire cohérente pour les trajets multisociétés.
Structure tarifaire	Système d'établissement des tarifs de base (p. ex. tarif unique, par zone, par distance) et politiques de correspondance associées.	Structure tarifaire cohérente dans toute la région Tarifs perçus comme reflétant la valeur (longueur, qualité) du trajet effectué
Catégories tarifaires	Types de client, p. ex. enfants, adolescents, aînés admissibles à des tarifs réduits	Définitions des catégories tarifaires cohérentes dans toute la région
Produits	Les produits tarifaires reflètent le type de trajet et le volume d'utilisation (billet, laissez-passer, rabais au volume)	Les produits favorisent les trajets multisociétés lorsque cela est approprié, et récompensent l'utilisation fréquente du transport en commun
Prix	Le montant payé pour se déplacer, qui tient compte des tarifs de produits et de catégories tarifaires, est habituellement fondé sur le tarif pour adulte payé en argent	Prix uniforme pour des trajets semblables dans toute la région

Élaboration d'une structure tarifaire



Cibler les types de structures tarifaires appropriés

Service

- Selon le type de service (p. ex. local, rapide, express), le rendement en terme de rapidité et de fiabilité varie. Ces deux derniers éléments sont habituellement les plus importants pour les utilisateurs.
- Dans cette analyse, la rapidité et la fiabilité sont comparées entre les différents types de service.
- Les tarifs peuvent être établis uniformément pour tous les types de services, associés à des catégories de services regroupés ou encore, être différents pour chaque type de parcours individuellement.



Contexte actuel de la RGTH

La structure fragmentée actuelle de la RGTH comporte quatre catégories de services :

1. **Municipal*** (bus, tramway, SAR, métro/transport en commun rapide)
2. **Municipal haut de gamme express*** (autobus de la série 140 de la TTC et 300 de la YRT)
3. **Régional** (service ferroviaire et autobus de GO)
4. **Lien direct à l'aéroport** (UP Express)

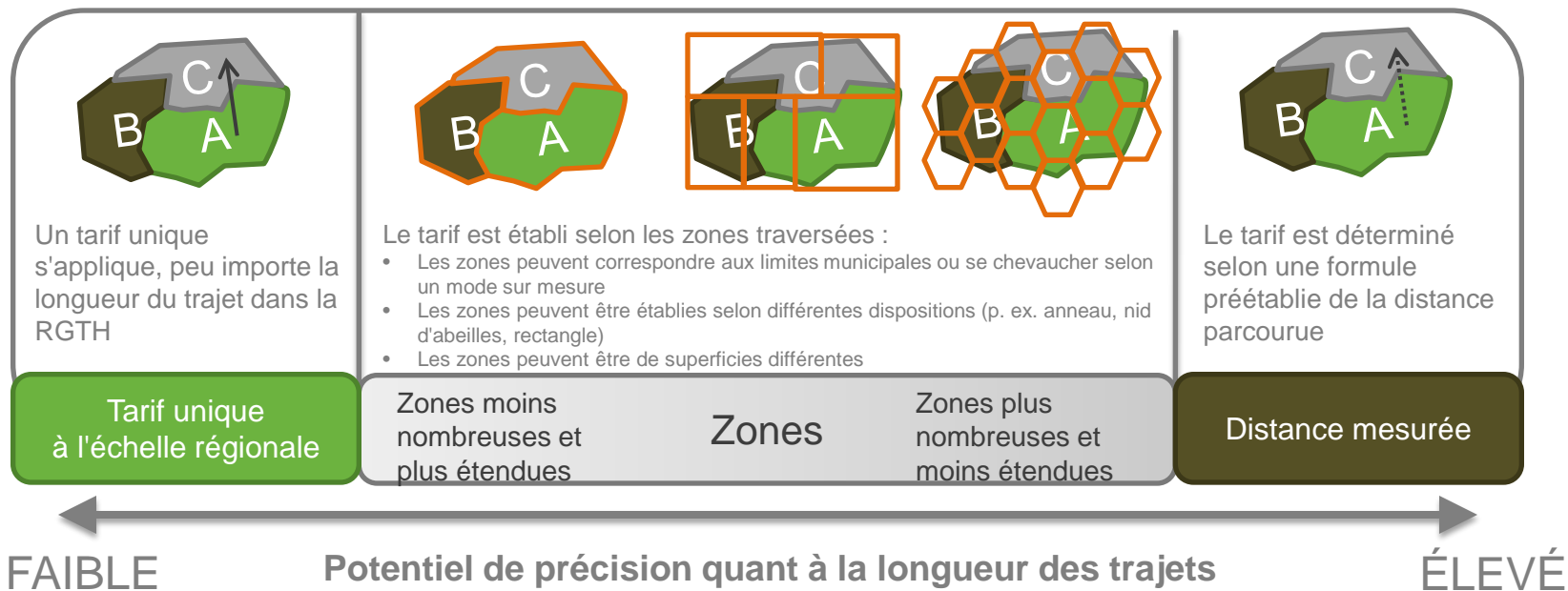


* Les tarifs varient selon le fournisseur dans chacune des catégories.



Longueur des trajets

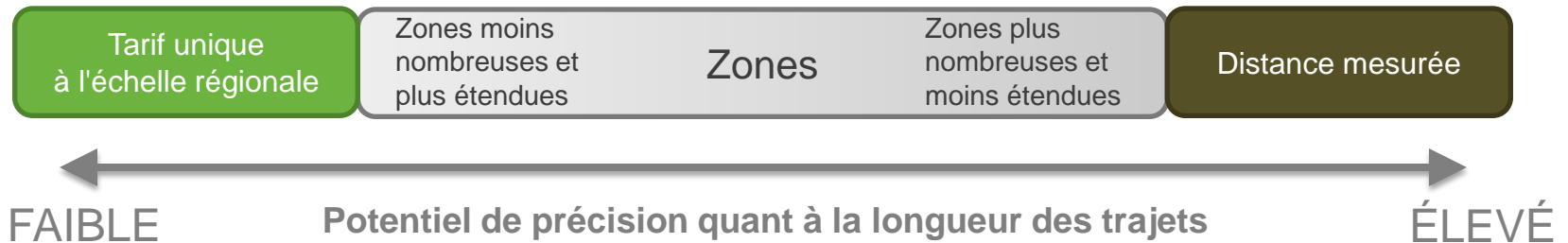
1. La longueur des trajets peut être évaluée selon une approche géographique :



Longueur des trajets (suite)

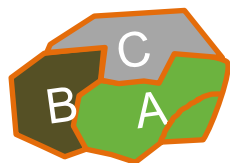
2. La longueur des trajets peut également être envisagée différemment, dans une formule où les tarifs seraient fondés sur la **durée du trajet**.
3. Des structures « **hybrides** » combinant plusieurs approches de longueur de trajet (tarif unique pour la région, une ou plusieurs structures de zones, distance mesurée, temps) selon la catégorie de service seraient aussi envisageables.

Toute structure (autre que le tarif unique pour la région) peut être graduée selon la distance parcourue, ou inclure des caractéristiques comme un tarif maximum ou minimum, fixe ou variable ou des taux différentiels.

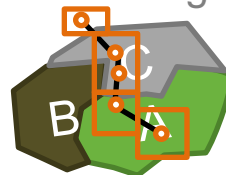


Contexte actuel de la RGTH

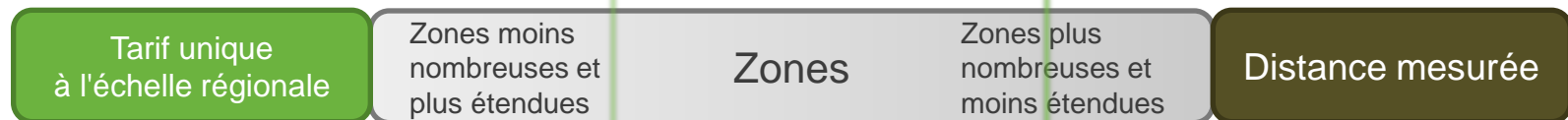
Le modèle tarifaire actuel fragmenté dans la RGTH est **hybride**, c'est-à-dire qu'il comporte deux structures de zones utilisées par différentes catégories de services :



Les services **municipal** et **municipal haut de gamme express** fonctionnent selon un système de zones régional *de facto*, en grande partie fondé sur les limites municipales.



Le service **régional** fonctionne selon un système de zones plus précis, dans lequel la tarification se fonde sur une approximation de la distance parcourue.












FAIBLE

Potentiel de précision quant à la longueur des trajets

ÉLEVÉ

Types de structures tarifaires

Neuf types de structures tarifaires de référence ressortent de la combinaison du type de service et de la longueur de trajet; elles sont actuellement étudiées à l'étape 1 :

		Prise en compte de la longueur de trajet				
		Tarif unique à l'échelle régionale	Zones	Distance mesurée	Durée de trajet	Hybride
Prise en compte du type de service	Tarif uniforme pour tous les types de services					S.O.
	Catégories de services multiples					



Type de structure tarifaire de référence

Pour chacune de ces structures, une tarification selon les périodes de pointe ou hors pointe, différentes politiques de correspondance ou des tarifs maximums peuvent être appliqués.

Restreindre le nombre de types de structures tarifaires

Utilisation du cadre d'analyse de rentabilité de Metrolinx pour évaluer les structures tarifaires

Cas	Visé à répondre à des questions :
Stratégiques	La structure tarifaire augmentera-t-elle le nombre de passagers? Permet-elle au réseau de fonctionner sans heurts, comme un tout? Permet-elle de répartir la demande efficacement et logiquement dans tout le réseau? La clientèle percevra-t-elle le tarif comme avantageux pour le service reçu?
Financières	Quelles répercussions la structure tarifaire aura-t-elle sur les recettes et les coûts d'exploitation du service? Quelles seront les répercussions sur la perception des droits?
Économiques	La structure tarifaire favorisera-t-elle la croissance économique? Réduira-t-elle l'utilisation de l'automobile et les émissions de gaz à effet de serre? Quelle sera son incidence sur l'égalité sociale et l'inclusion? Quelles seront les répercussions sur le milieu construit?
Exploitation et prestation	Ce type de structure tarifaire peut-il être concrètement mis en œuvre? Sera-t-il facile d'utilisation pour la clientèle? Pourra-t-il être adapté aux conditions futures?

Première évaluation

- Les neuf types de structures tarifaires peuvent tous être modifiés; chacune des structures est évaluée afin d'en mesurer le rendement.
- Une première analyse de rentabilité est actuellement en préparation pour chacun des neuf modèles tarifaires :
 - Chaque type de structure est évalué de façon qualitative, en fonction des objectifs.
 - La modélisation est employée pour évaluer le rendement quantitatif de chacun des neuf types de structures tarifaires (notamment, les recettes, le nombre de passagers, les kilomètres-véhicule parcourus).

Conclusions quant au service

	Structures tarifaires qui tiennent compte du type de service	Structures tarifaires qui ne tiennent pas compte du type de service
Analyse stratégique	<ul style="list-style-type: none">• Les tarifs <i>reflètent la valeur</i> que l'utilisateur donne au service, ce qui favorise l'augmentation du nombre de passagers et répond à des besoins de déplacements diversifiés.• <i>Positionne des types de services</i> pour une bonne répartition de la demande entre les services dans un réseau intégré.• Outils de communication nécessaires pour <i>une bonne compréhension des utilisateurs</i>	<ul style="list-style-type: none">• Les tarifs <i>ne reflètent pas la valeur</i> que l'utilisateur donne au service - certains tarifs sont trop élevés et d'autres, trop bas, ce qui a des répercussions sur le nombre de passagers et l'égalité sociale.• <i>Simple à communiquer</i>
Analyse financière	<ul style="list-style-type: none">• <i>Favorise la viabilité financière</i> de l'exploitation des services de transport en commun.	<ul style="list-style-type: none">• <i>Limite</i> la possibilité de maintenir une <i>viabilité financière</i>.
Analyse économique	<ul style="list-style-type: none">• <i>Peut être adapté aux politiques</i> en matière de croissance, d'égalité, de milieu construit et de durabilité.	<ul style="list-style-type: none">• <i>Possibilités limitées de s'adapter aux politiques</i> en matière de croissance, d'égalité, de milieu construit et de durabilité.
Analyse de l'exploitation et de la prestation	<ul style="list-style-type: none">• Mise en œuvre <i>plus complexe</i>• <i>Peut être adapté</i> aux caractéristiques d'exploitation selon le type de service.	<ul style="list-style-type: none">• Mise en œuvre <i>moins complexe</i>

Conclusions quant à la longueur des trajets

	Structures tarifaires de référence qui tiennent compte de la longueur du trajet	Structures tarifaires de référence qui ne tiennent pas compte de la longueur du trajet
Analyse stratégique	<ul style="list-style-type: none">• Les tarifs <i>reflètent la valeur</i> que l'utilisateur donne au trajet, ce qui favorise l'augmentation du nombre de passagers et répond à des besoins de déplacements diversifiés• Outils de communication nécessaires pour <i>une bonne compréhension des utilisateurs</i>• <i>Les tarifs fondés sur le temps de trajet ne présentent pas de cohérence.</i>	<ul style="list-style-type: none">• Les tarifs <i>ne reflètent pas la valeur</i> que l'utilisateur donne au service - certains tarifs sont trop élevés pour les trajets courts ou trop bas pour les trajets longs, ce qui a des répercussions sur le nombre de passagers et l'égalité sociale.• <i>Simple à communiquer</i>
Analyse financière	<ul style="list-style-type: none">• <i>Favorise la viabilité financière</i> de l'exploitation des services de transport en commun.	<ul style="list-style-type: none">• <i>Limite</i> la possibilité de maintenir une <i>viabilité financière</i>.
Analyse économique	<ul style="list-style-type: none">• <i>Peut être adapté aux politiques</i> en matière de croissance, d'égalité, de milieu construit et de durabilité.	<ul style="list-style-type: none">• <i>Peut être adapté aux politiques</i> en matière de croissance, d'égalité, de milieu construit et de durabilité.
Analyse de l'exploitation et de la prestation	<ul style="list-style-type: none">• Mise en œuvre <i>plus complexe</i>• <i>Peut être adapté</i> aux caractéristiques d'exploitation selon le type de service.	<ul style="list-style-type: none">• Mise en œuvre <i>moins complexe</i>

Résumé des conclusions

- Les structures tarifaires qui ne tiennent pas compte du type de service et de la longueur de trajet ne feront pas l'objet d'une évaluation ultérieure. Ceci élimine d'emblée le tarif uniforme pour tous les types de services et le tarif unique à l'échelle régionale.
- Comme la durée des trajets est variable et imprévisible, la tarification fondée sur cet élément ne fera pas l'objet d'évaluation ultérieure.
- Le tarif unique devrait être envisagé pour le transport en commun local seulement.
- La tarification fondée sur la distance parcourue devrait être envisagée pour les services de niveau supérieur seulement.
- Les structures tarifaires fondées sur des zones et les structures hybrides devraient être retenues pour évaluation plus approfondie.

Résumé des conclusions

		Prise en compte de la longueur de trajet				
		Tarif unique à l'échelle régionale	Zones	Distance mesurée	Durée de trajet	Hybride
Prise en compte du type de service	Tarif uniforme pour tous les types de services					S.O.
	Catégories de services multiples	 local seulement		 haut niveau seulement		

Type de structure retenu Type de structure retenu conditionnellement Ne passe pas à l'étape suivante

Prochaine étape :

Analyse détaillée des types de structures tarifaires

- L'analyse détaillée des types de structures tarifaires portera sur :
 - Les catégories de services, dont le nombre et le type de services inclus dans chacune d'elles.
 - Une structure tarifaire pour chacune des catégories de services
 - Nombre et délimitation des zones (pour les structures choisies)
 - Structures tarifaires
 - Politique de correspondance
- Une consultation auprès des municipalités et des autres intervenants, ainsi qu'une séance d'information publique quant aux décisions importantes prises sont planifiées.

Prochains jalons

- **Hiver 2016** : Consultation et séance d'information publique
- **Printemps 2016** : Au conseil d'administration de Metrolinx :
 - Harmonisation tarifaire dans la RGTH recommandée (qui tient compte du type de service, de la longueur des trajets et des correspondances) en tant que projet de **transformation** à implanter
- **En cours** : Ententes sur la définition des catégories tarifaires de la RGTH, des produits tarifaires, des réductions selon les catégories tarifaires



METROLINX

An agency of the Government of Ontario



Annexes

Objectifs de la stratégie d'harmonisation tarifaire : Point de vue du client

Les objectifs de la stratégie tarifaire établis avec les fournisseurs de services de transport en commun locaux tiennent compte de la clientèle, des fournisseurs de services et des politiques régionales, et constituent la base de l'évaluation des options de structures tarifaires.

Catégorie	Étiquette	Objectif
Simplicité	C1	Permettre aux utilisateurs de percevoir les nombreuses options de transport en commun de la RGTH comme un seul réseau.
	C2	Présenter une structure tarifaire facile à comprendre pour les utilisateurs.
	C3	Mettre en place un système pratique et adaptable à différents types de trajets et d'utilisateurs.
Valeur	C4	Établir des tarifs qui reflètent bien la valeur que les utilisateurs donnent aux services reçus.
	C5	Favoriser l'égalité sociale grâce à des tarifs justes.
	C6	Offrir à l'utilisateur une expérience conviviale aux points d'achats.
Uniformité	C7	Permettre le maintien de catégories tarifaires et de produits connus, qui répondent bien aux besoins des utilisateurs.
	C8	Mettre en place un seul système tarifaire standardisé permettant le paiement des titres de transport et d'autres transactions.
	C9	Faciliter le paiement pour les trajets comportant plusieurs services.

Objectifs de la stratégie d'harmonisation tarifaire :

Point de vue du fournisseur de services

Catégorie	Étiquette	Objectif
Simplicité	S1	Pouvoir s'adapter aux modifications de prestation de services, d'exploitation ou d'infrastructures.
	S2	Comporter des exigences d'implantation, d'entretien, de révision et d'amélioration de la stratégie tarifaire pouvant être adaptées au cours de son cycle de vie.
	S3	Utiliser les données de tarification pour contrôler et planifier le service.
Valeur	S4	Favoriser des services concurrentiels, l'augmentation du nombre de passagers et l'amélioration du service ainsi que la promotion des politiques, des préférences et des lignes directrices.
	S5	Optimiser les investissements en infrastructures tarifaires et en biens immobiliers ainsi que les coûts d'exploitation associés.
	S6	Générer les recettes nécessaires pour le recouvrement des coûts d'exploitation et réduire les moins-perçus et les évitements de paiement.
Uniformité	S7	Permettre aux fournisseurs de service de s'adapter afin de répondre aux besoins changeants de la clientèle.
	S8	Permettre des correspondances fluides entre les sociétés de transport par la mise en œuvre et l'utilisation d'un système tarifaire commun.
	S9	Répartir la demande efficacement dans tout le réseau et permettre de varier les types de service.

Objectifs de la stratégie d'harmonisation tarifaire : Selon les politiques régionales

Catégorie	Étiquette	Objectif
Simplicité	G1	Mettre en place un système tarifaire flexible et facile à implanter.
	G2	Soutenir la planification et la gestion du transport en commun dans tout le RGTH, ce qui comprend les services de transport intégrés et la collecte de données.
	G3	Mettre en place un système tarifaire facile à comprendre.
Valeur	G4	Augmenter le nombre de passagers dans le transport en commun dans différents services et dans toute la RGTH.
	G5	Générer des recettes pour appuyer les plans de recouvrement des coûts dans toute la RGTH.
	G6	Soutenir la politique stratégique pour la RGTH, notamment en matière de croissance économique, de milieu bâti, d'inclusion sociale et de durabilité de l'environnement.
Uniformité	G7	Mettre en place un système tarifaire et des produits uniformes dans toute la RGTH.
	G8	Mettre en œuvre une approche commune de gestion tarifaire qui facilite la planification régionale et les investissements.
	G9	Permettre l'implantation de services additionnels dans le futur.