



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

10 février 2016

Mise à jour sur les progrès

- Le rapport de septembre au Conseil d'administration sur la politique des tarifs régionale a décrit diverses structures tarifaires et a indiqué celles à approfondir.
- L'analyse de l'achalandage en transport en commun dans la RGTH et l'examen des pratiques exemplaires ont mené à l'établissement de cinq principes à suivre pour l'approfondissement des structures tarifaires.
- Le présent rapport propose trois concepts de structure tarifaire établis d'après ces principes, pour examen et évaluation.
- Les sociétés de transport municipales ont participé activement à la définition de ces concepts.
- Les premières recommandations sur l'harmonisation tarifaire dans la RGTH seront présentées à la réunion du Conseil en juin 2016.



Le personnel cherche à obtenir les commentaires du Conseil sur les trois concepts de structure tarifaire aux fins de consultation et d'évaluation.

Élaboration d'une structure tarifaire

Nous en sommes là



Étape 1. Quels types de structures traduisent le mieux la vision, les buts et les objectifs?

Type de service
Longueur des trajets

Étape 2. Quelle est la meilleure façon d'appliquer telle ou telle structure dans la RGTH?

Catégories de service
Taille et délimitation de la zone
Structure tarifaire
Politique de correspondance

Étape 3. D'autres éléments devraient-ils être inclus dans la structure tarifaire?

Tarifs selon la période de la journée
Optimisation/modification
additionnelle de la structure tarifaire

Étape 4. Comment mettons-nous cette structure en œuvre?

Répartition des recettes
Incidence fiscale
Exécution par phases
Gouvernance




Synthèse : résumé des conclusions de l'étape 1

- Une tarification uniforme pour tous les types de services n'indique pas la valeur du service aux clients; par conséquent, ce type de tarification n'a pas été retenu pour la suite des choses.
- Comme la durée des trajets est variable et imprévisible, la tarification fondée sur cet élément ne fera pas l'objet d'évaluation ultérieure.
- Une tarification unique à l'échelle régionale ne reflète pas la valeur des trajets plus longs; elle sera donc envisagée seulement pour les services locaux.
- Une tarification fondée sur la distance parcourue avec les services locaux est complexe à appliquer et génère des avantages marginaux.
- Les structures tarifaires fondées sur des zones et les structures hybrides ont été retenues pour une évaluation plus approfondie.

		Prise en compte de la longueur de trajet				
		Tarif unique à l'échelle régionale	Zones	Distance parcourue	Durée de trajet	Structure hybride
Prise en compte du type de service	Tarif uniforme pour tous les types de services					S. O.
	Catégories de services multiples	 Services locaux seulement		 Haut niveau seulement		

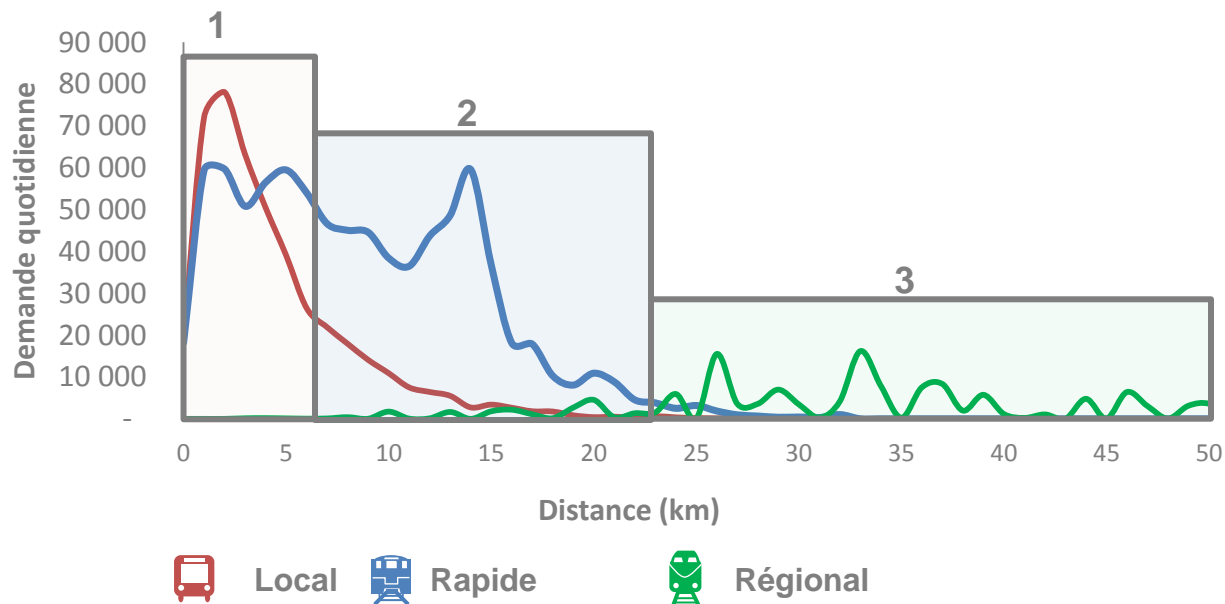
Définition des types de services

- Trois types de services (local, rapide et régional) ont été définis à partir de paramètres qui reflètent les qualités d'un bon service de transport selon les clients (c.-à-d. la vitesse et une durée de trajet constante).

Type de service	Distance entre les arrêts	Longueur du trajet	Vitesse moyenne	Voie de passage
Local 	< 750 m	< 20 km	Basse (10-20 km/h)	• Circulation mixte en général; voie distincte à certains endroits
Rapide 	500 m à 2,5 km	< 25 km	Moyenne (20-45 km/h)	• > 90 % sur une voie distincte
Régional 	> 2 km	> 20 km	Élevée (> 45 km/h)	• Voie distincte (train) • Circulation mixte (autobus autoroutier)

Types de services : lien avec les marchés

- Les types de services répondent aux besoins de différents marchés d'après les données sur la demande en fonction de la distance du trajet

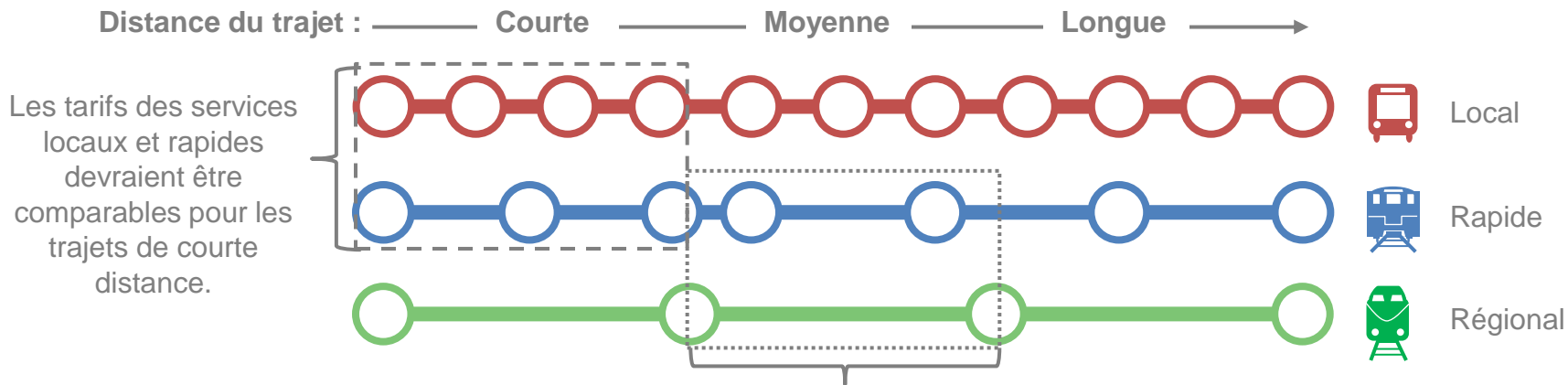


Marchés

- 1. Courte distance, zone couverte par**
 - le service local ou rapide
- 2. Distance moyenne, zone couverte par**
 - le service rapide, souvent par un fournisseur local
 - le service local si aucune offre de service rapide
 - le service régional (futur SRE/SmartTrack)
- 3. Longue distance, zone couverte par**
 - le service régional (futur SRE/SmartTrack)

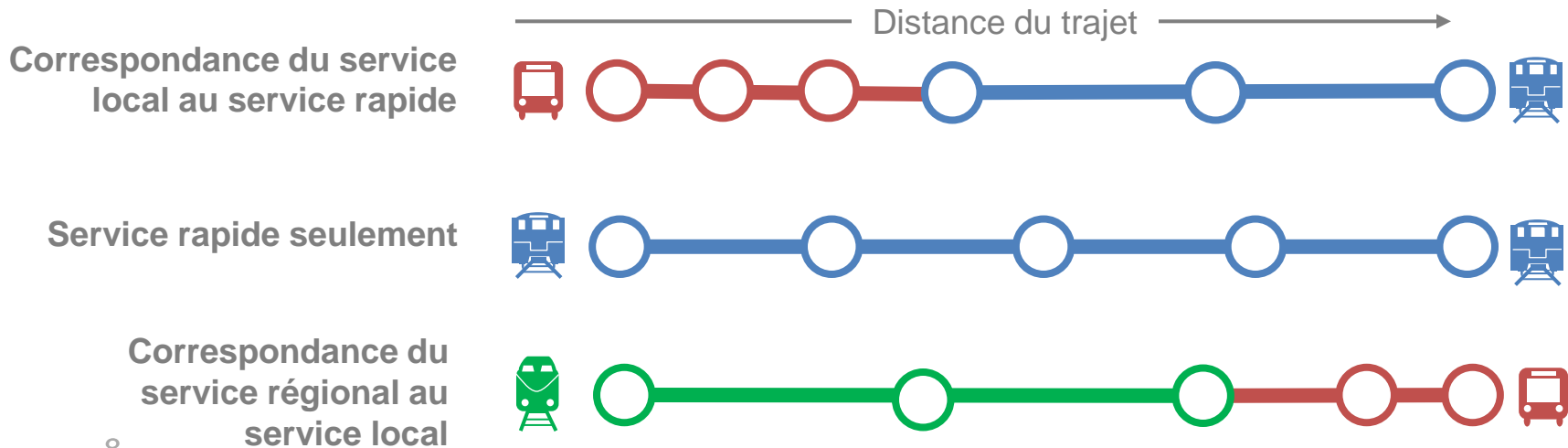
Principe : la continuité

- Les clients ont la possibilité d'utiliser différents types de services pour effectuer des trajets de longueur semblable grâce à l'offre de services.
- Pour assurer le côté pratique et une utilisation efficace du réseau en place, les tarifs des différents types de services devraient être comparables lorsque les services sont offerts sur un même marché.



Principe : liaisons sur le réseau

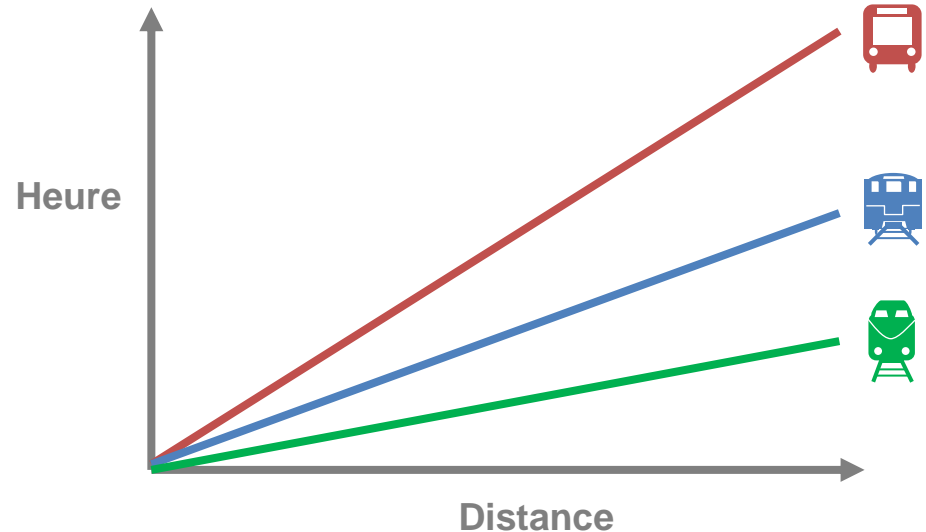
- La conception même du réseau de transport dans la RGTH oblige souvent les clients à utiliser plusieurs types de services pour effectuer un trajet.
- Pour assurer une utilisation intégrée du réseau, les clients effectuant un tel trajet ne devraient pas être pénalisés par les tarifs.



Principe : coût généralisé

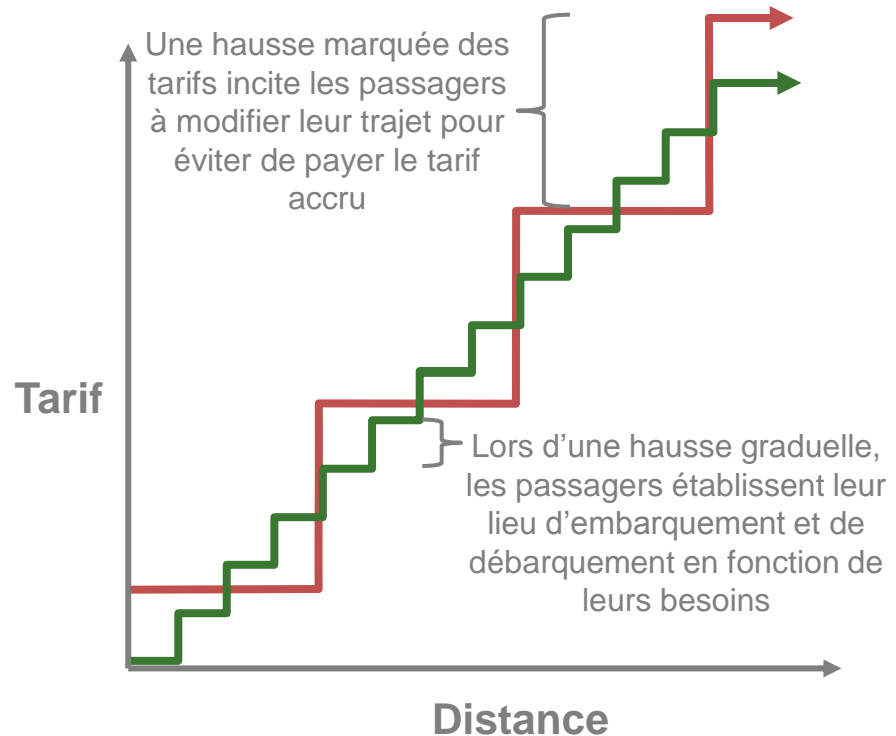
- En raison de la vitesse variable des types de services, la durée du trajet de même distance variera.
- Les passagers utilisant un mode de transport plus lent « paient » davantage que s'ils avaient utilisé un mode de transport plus rapide.
- Dans les situations où l'écart est marqué dans la durée du trajet, les tarifs des types de services plus lents devraient être inférieurs à ceux des types de services rapides.

Exemple : Le trajet de Bloor à Sheppard dure 19 minutes en métro et 40 minutes en autobus



Principe : hausse graduelle

- Un grand changement des tarifs encourage les clients à modifier leur trajet pour bénéficier du tarif le plus bas.
- Pour inciter les clients à utiliser le service qui répond le mieux à leurs besoins, les tarifs variant selon la distance devraient croître de façon constante et graduelle, par petits bonds.



Principe : petites et grandes zones

Grandes zones

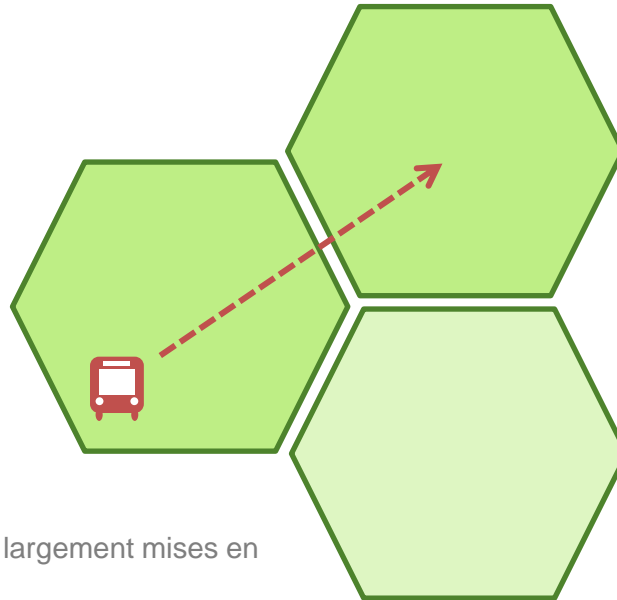
- Elles sont délimitées de façon à permettre des trajets courts dans une ou deux zones.
- Les clients connaissent habituellement le tarif à l'avance et n'ont pas besoin de consulter un plan ou un tableau.
- Ce modèle peut être mis en œuvre pour le transport local avec paiement et contrôle du tarif à bord.

Petites zones

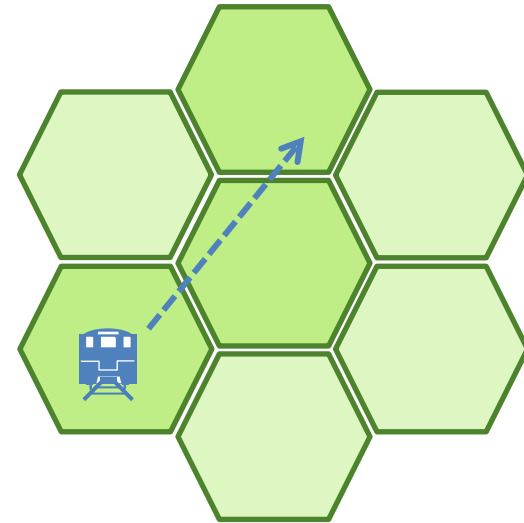
- Elles exigent la présentation d'une carte à l'embarquement et au débarquement pour déterminer la longueur du trajet.
- Ce modèle convient mieux aux services de transport rapide ou régional.

Tant les grandes zones que les petites zones sont largement mises en place dans le monde.

Grandes zones : ~7 km






Petites zones : ~3 km



Méthodes de tarification selon la distance

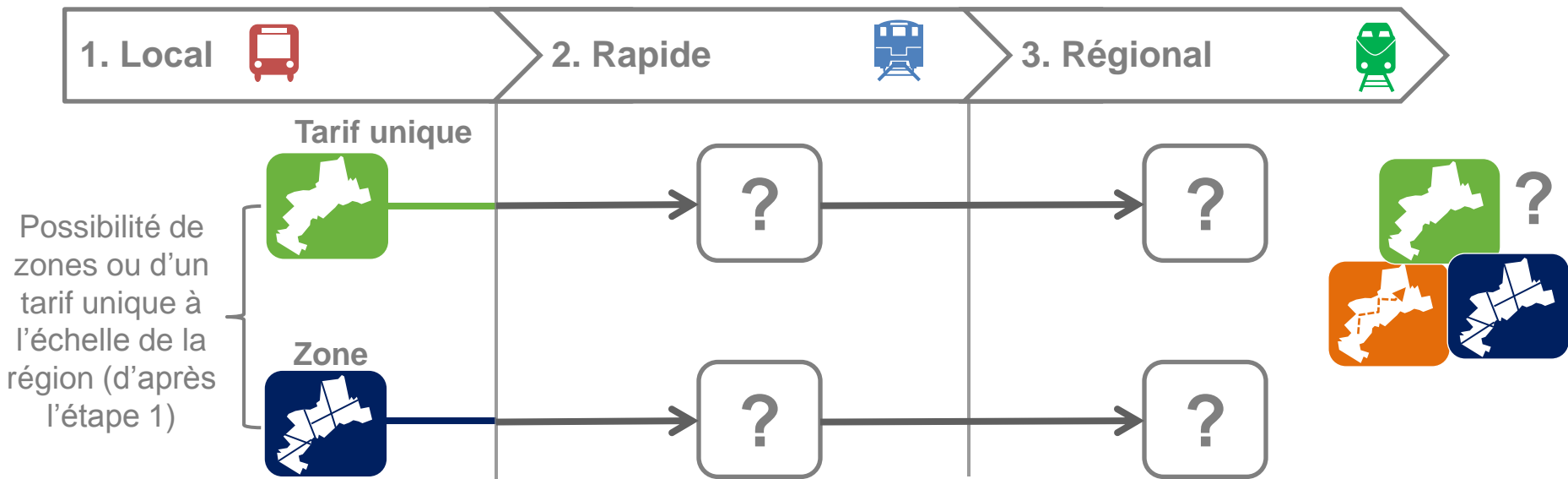
- Les tarifs varient souvent en fonction de la distance pour chaque type de service.
- Trois principales méthodes de tarification selon la distance ont été évaluées :



Type de tarification selon la distance	Description	Types de services applicables
Tarif unique à l'échelle régionale	<ul style="list-style-type: none">• Un seul tarif s'applique pour tous les services locaux.• La tarification des correspondances s'appuie sur la direction ou le temps (exemple : période de correspondance de deux heures pour tous les services locaux).	
Zones géographiques	<ul style="list-style-type: none">• La RGTH est divisée en zones.• Le tarif augmente d'après le nombre de zones traversées.	
Distance parcourue	<ul style="list-style-type: none">• Le tarif est calculé d'après la distance parcourue.• Le tarif est présenté aux clients comme un tarif d'une gare/station à une autre.	

Conception logique des structures tarifaires

- L'utilisation de chacune des structures tarifaires retenues pour chaque type de service doit être logique.
- Les concepts de structure tarifaire ont été établis d'après le type de service, tout d'abord avec le service local étant donné que celui-ci assure le plus grand nombre de trajets.



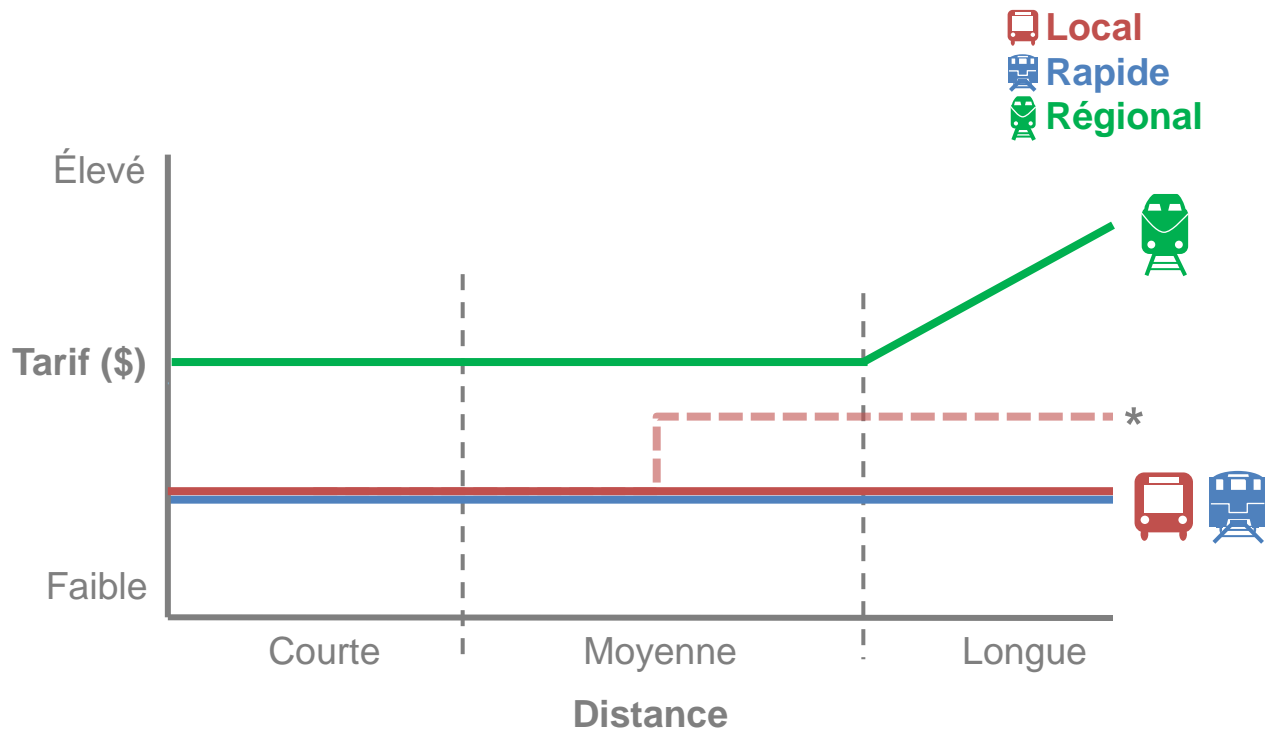
Structure tarifaire actuelle : le « statu quo »

Local : chaque fournisseur de service municipal fixe ses propres tarifs, la plupart uniques, dans un modèle de zones pour de longs trajets.

Rapide : même structure que celle du service local

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*

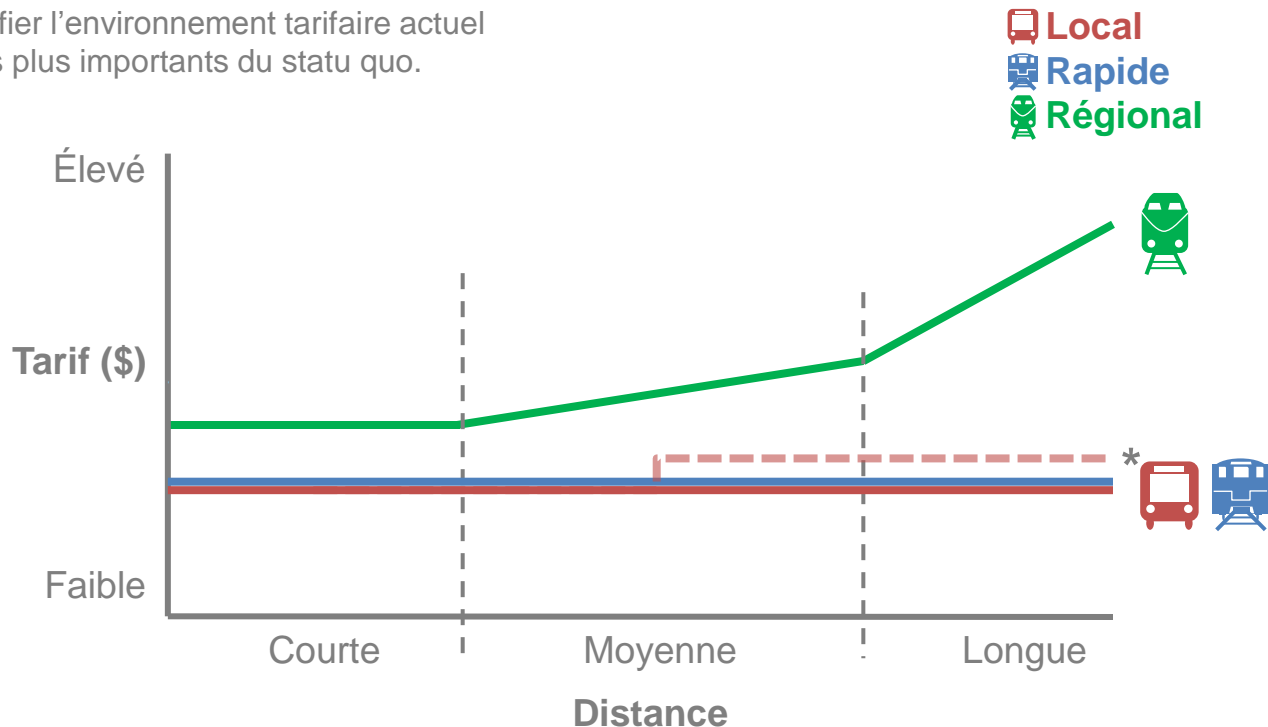


Concept 1 : le statu quo modifié

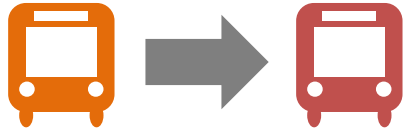
Logique de conception : modifier l'environnement tarifaire actuel pour résoudre les problèmes les plus importants du statu quo.

Caractéristiques

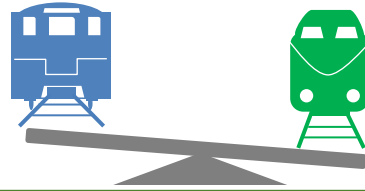
- Politique de correspondance uniforme entre les sociétés de transport municipales (tarif additionnel* possiblement requis)
- Politique de correspondance uniforme entre les sociétés de transport municipales et GO
- Tarifs du service régional et du transport rapide mieux harmonisés pour améliorer la continuité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



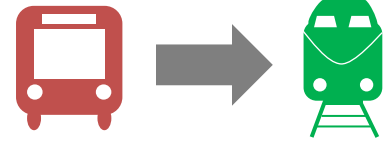
Exemples : le statu quo modifié



Janie prenait MiWay à partir de chez elle et payait un second tarif à la correspondance avec la TTC pour se rendre à l'école. Maintenant, elle paie un tarif de correspondance réduit avec la TTC.



François prenait habituellement le métro jusqu'à son travail au centre-ville même si une gare GO se trouvait à proximité et que le train GO était plus rapide. Maintenant que le tarif GO se rapproche du tarif du métro pour le même trajet, François utilise GO lorsque cela convient.



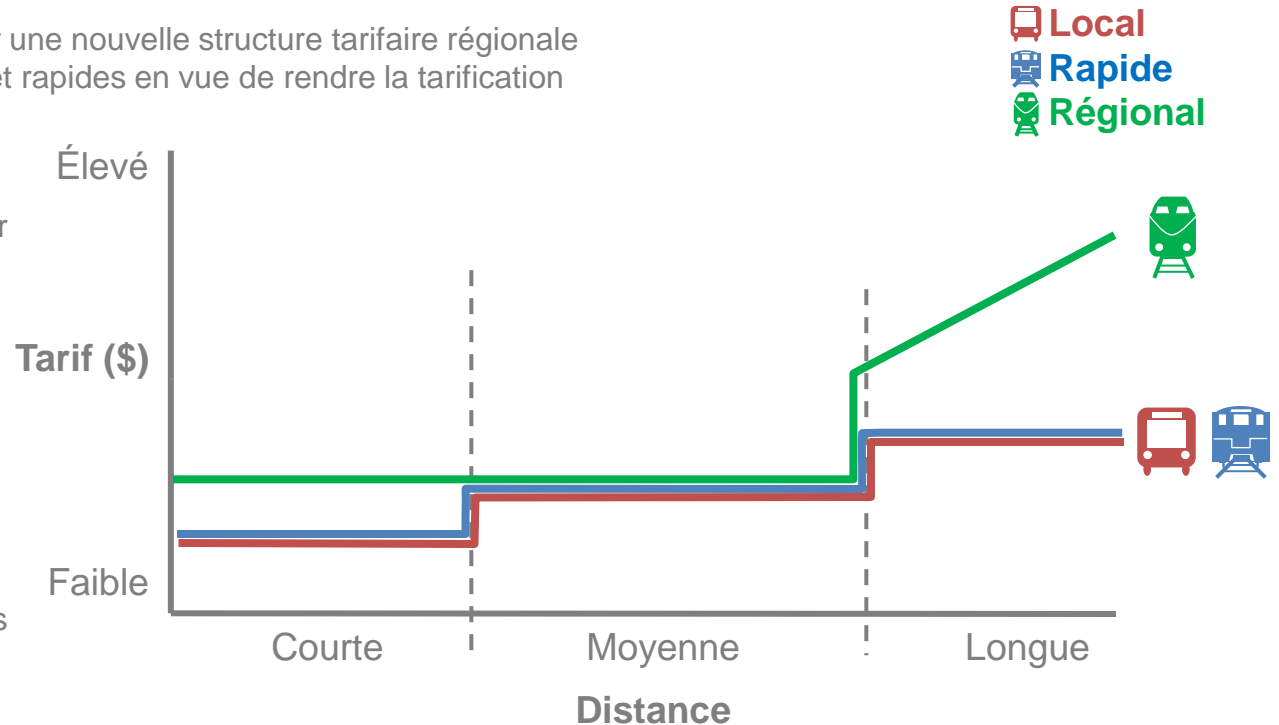
Marie conduisait jusqu'à la gare GO d'Agincourt pour se rendre en train au centre-ville. Maintenant, elle utilise la TTC pour se rendre jusqu'à la gare GO et bénéficie d'un rabais pour tarif intégré lorsqu'elle présente sa carte pour embarquer avec GO.

Concept 2 : zones pour les services locaux et rapides et rapides

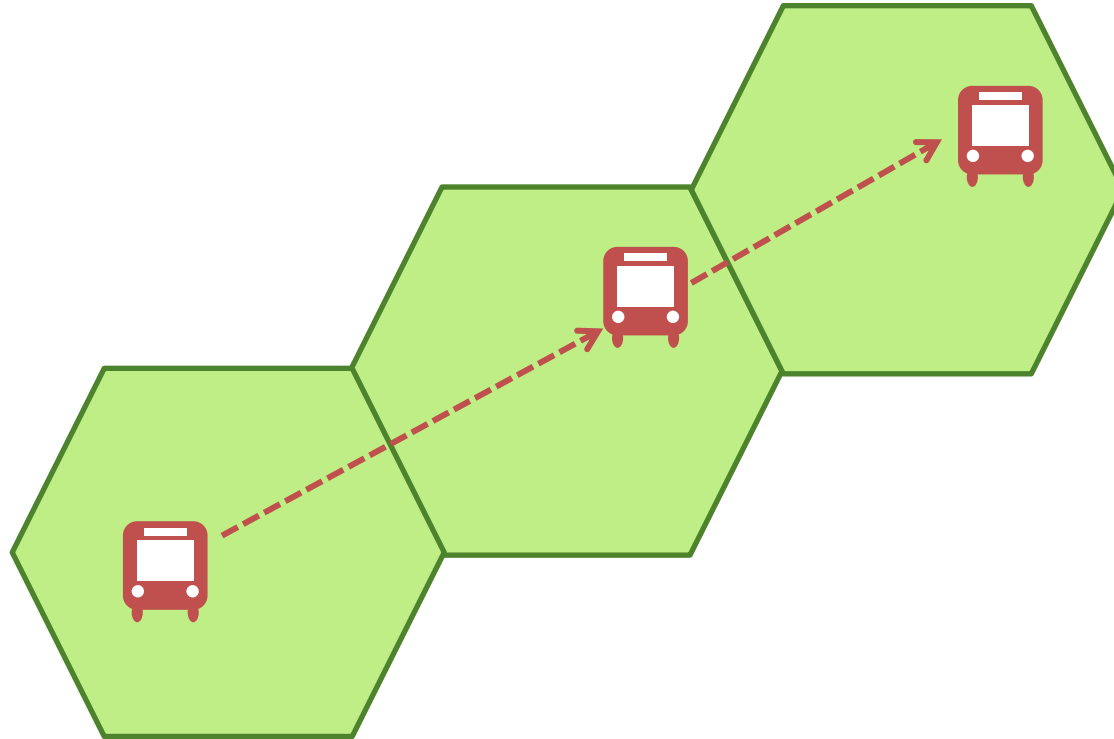
Logique de conception : élaborer une nouvelle structure tarifaire régionale par zone pour les services locaux et rapides en vue de rendre la tarification plus flexible

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



Exemple : zones pour les services locaux et rapides



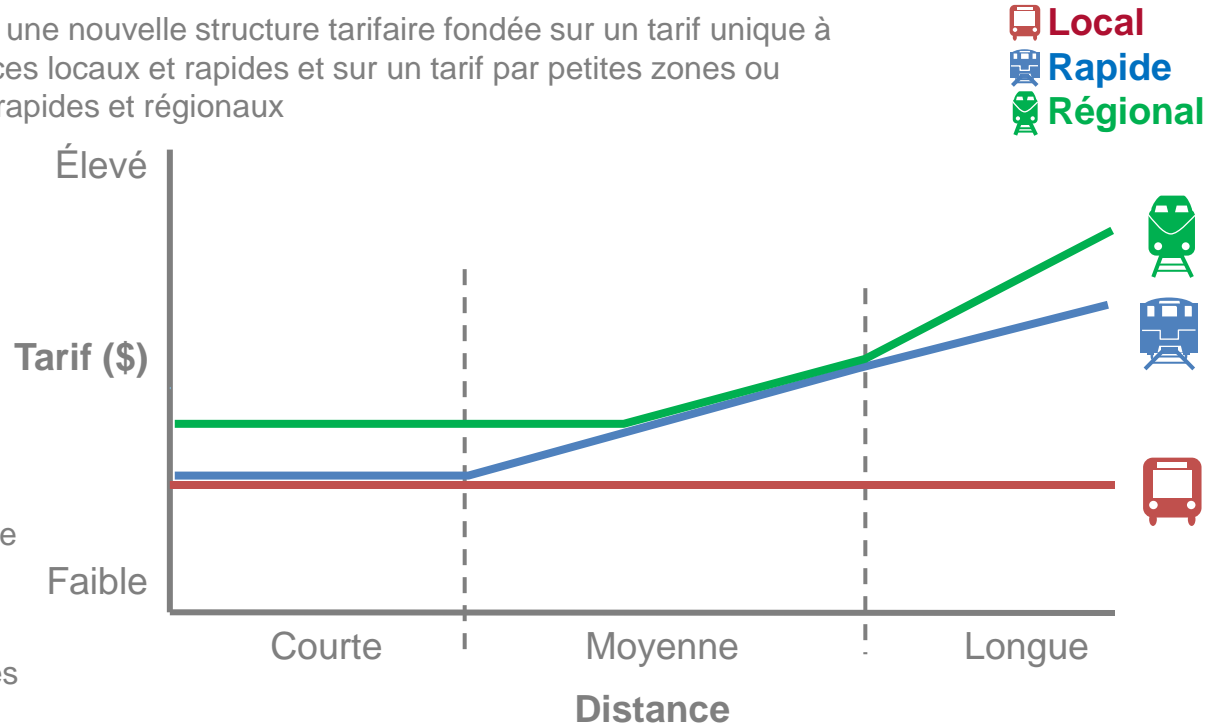
Emma utilisait la Durham Region Transit depuis chez elle à Ajax avant de prendre la TTC en correspondance pour rendre visite à sa fille. Elle payait habituellement un second tarif pour l'autobus de la TTC. Maintenant, elle paie le tarif applicable à trois zones au début de son trajet.

Concept 3 : structure hybride

Logique de conception : élaborer une nouvelle structure tarifaire fondée sur un tarif unique à l'échelle de la région pour les services locaux et rapides 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



Exemple : structure hybride



Amir utilise York Region Transit à partir de chez lui et prend le métro de la TTC en correspondance pour se rendre à ses rendez-vous. Avant, il payait habituellement un second tarif pour le métro de la TTC. Maintenant, il paie un tarif unique pour prendre l'autobus et présente sa carte à l'embarquement dans le métro et à sa sortie du métro. Étant donné que le trajet en métro est plus long que le trajet de référence, un tarif additionnel établi d'après la distance parcourue est déduit de sa carte PRESTO au débarquement.



Christine prend plusieurs autobus municipaux depuis chez elle à Oakville pour rejoindre un client au nord de Toronto. Avant, elle payait habituellement un second tarif pour l'autobus de la TTC. Maintenant, elle paie un tarif unique pour tout le trajet à l'embarquement dans le premier autobus.

Cadre d'évaluation

Simplicité

- ✓ 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.

Valeur

- ✓ 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.

Uniformité

- ✓ 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.

Participation des intervenants

- Un plan de participation des intervenants à l'harmonisation tarifaire inclura toute une gamme d'activités visant à informer, à consulter et à faire participer de manière collaborative les partenaires municipaux, les élus, les groupes communautaires et le public.

Février et mars 2016

- Rencontres avec les partenaires municipaux
- Séances de type portes ouvertes à l'échelle régionale
- Participation numérique



Avril 2016

- Groupes communautaires
- Réunions publiques
- Participation numérique

Prochaines étapes

Janvier à avril 2016 : consultation sur les concepts et recueil de données pour l'évaluation

Janvier à mai 2016 : analyse des concepts et évaluation

- Précision des concepts (incidences des différentes tailles de zone, politiques de correspondance, structures de prix)
- Évaluation des concepts d'après un cadre axé sur les objectifs

Juin 2016 : rapport sur les conclusions et sur la structure tarifaire privilégiée

Été/automne 2016 : évaluation des éléments de structure tarifaire additionnels et considérations de la mise en œuvre



ANNEXES

Synthèse : le client avant tout

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.

But 1 : simplicité

- La stratégie tarifaire simplifiera l'expérience client ainsi que la gestion des tarifs et les activités de l'agence, ce qui attirera des utilisateurs 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.

Synthèse : 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, 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, personnes âgées admissibles à des tarifs réduits	Définitions des catégories tarifaires cohérentes dans toute la région
Produits	Produits tarifaires reflétant le type de trajet et le volume d'utilisation (billet, laissez-passer, rabais au volume)	Produits favorisant les trajets multisociétés, lorsque cela est approprié, et récompensant l'utilisation fréquente du transport en commun
Prix	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	Prix uniforme pour des trajets semblables dans toute la région

Objectifs de la stratégie tarifaire (1/3) : Point de vue du client

Les objectifs de la stratégie tarifaire établis avec les fournisseurs de services de transport en commun municipaux 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'équité 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 communs qui répondent bien aux besoins des utilisateurs.
	C8	Mettre en place un seul système tarifaire normalisé 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 tarifaire (2/3) : 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 de mise en œuvre, 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 de l'achalandage et l'amélioration du service ainsi que la promotion des politiques, des préférences et des lignes directrices.
	S5	Optimiser la rentabilité des investissements en infrastructures tarifaires et en biens immobiliers ainsi que des 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 services.

Objectifs de la stratégie tarifaire (3/3) : Point de vue de la mobilité et de la croissance dans la RGTH

Catégorie	Étiquette	Objectif
Simplicité	G1	Mettre en place un système tarifaire flexible et facile à mettre en œuvre.
	G2	Soutenir la planification et la gestion du transport en commun dans toute la 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 l'achalandage 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.

Outils de vérification

- L'évaluation de tous les concepts d'après les 27 objectifs se fera à l'aide de quatre outils d'analyse.
- Ces quatre outils serviront à générer des données relativement aux 27 objectifs inclus dans le cadre d'analyse de rentabilité (aspect stratégique, données financières, éléments économiques, livrabilité).

Outil d'analyse	Description
Analyse des obstacles	Évaluation de la façon dont la structure élimine les obstacles tarifaires (coût, complexité, absence de choix), notamment des modifications des tarifs dans chaque marché/sous-marché, des points de départ et des destinations représentatifs ainsi que de la longueur des trajets.
Client/ interaction avec la structure	Évaluation des interactions des clients avec la structure à diverses étapes des différents types de trajets.
Modélisation	Utilisation du modèle de réponse liée à l'achalandage pour estimer les incidences sur la région et le marché : <ul style="list-style-type: none">• Modification de l'achalandage et répartition de la demande à l'échelle du réseau• Modification des recettes• Modification des kilomètres-véhicules parcourus (KVP)• Évaluation de l'équité
Mise en œuvre, entretien et adaptabilité	Évaluation des incidences de la mise en œuvre, y compris des exigences en perception des droits de transport (présentation d'une carte à l'embarquement et au débarquement, contrôle du tarif), des coûts (immobilisations, exploitation, cycle de vie) et des avantages (données et planification).

