



*Regroupement des Usagers de Transport Adapté de Lanaudière*

200, rue De Salaberry, bureau 204,  
Joliette (Québec) J6E 4G1

**T** 450.755.2221 / **SANS FRAIS** 1.866.910.2221 / **F** 450.759.8749

[rutal@cepap.ca](mailto:rutal@cepap.ca)

[www.rutalanaudiere.com](http://www.rutalanaudiere.com)

## **RECOMMANDATIONS ADRESSÉES À L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN**

Projet

*REFONTE TARIFAIRE POUR LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF  
DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.*

Octobre 2020

Nous remercions l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) de permettre à la population de s’exprimer de diverses façons, dans le cadre du projet de *refonte tarifaire pour les services de transport collectif, incluant le transport adapté, de la région métropolitaine de Montréal.*

## PRÉSENTATION

Le Regroupement des usagers de transport adapté de Lanaudière (RUTAL), fondé en 1997, est un organisme régional voué à la défense des droits individuels et collectifs des utilisateurs du transport adapté. Nous représentons l’ensemble des utilisateurs du territoire lanauchois, soit quelque 8 000 personnes handicapées. Nous travaillons en collaboration avec nos partenaires à l’amélioration et au développement des cinq (5) services de transport adapté de notre région, afin que les personnes handicapées aient droit à des services de transport sécuritaires, de qualité et fiables, répondant à leurs besoins.

## INTRODUCTION

Rappelons que le 1<sup>er</sup> juin 2017, les services de transport adapté des MRC de L’Assomption et Les Moulins ont été récupérés par exo. Précisons pour le but du présent exercice que cette partie du territoire de Lanaudière représente pour l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et exo, la Couronne nord (Lanaudière), secteurs L’Assomption et Terrebonne-Mascouche.

Lors de cette intégration des services, il était primordial pour le RUTAL que la réorganisation du transport, autant dans le sud que dans le nord de la région, s’effectue de manière à conserver la qualité des services aux usagers et tende vers une amélioration et un développement de ceux-ci. Cette première étape ne s’est malheureusement pas passée sans heurts.

Octobre 2020, nous sommes rendus à l’étape de la consultation publique sur le projet de refonte tarifaire proposé par l’ARTM. Nous ne pouvons cacher le fait que pour les utilisateurs que nous représentons, la compréhension des tarifs d’exo actuellement offerts à la population lanauchoise, selon les destinations permises, est un vrai casse-tête et en effet, difficile de s’y retrouver. En ce sens, la simplification proposée par la refonte tarifaire sera certes bienvenue.

Nous ferons nos constats et recommandations au regard des besoins et habitudes de déplacement des utilisateurs du transport adapté de la Couronne nord, secteurs L'Assomption et Terrebonne-Mascouche.

## DÉCOUPAGE ET TARIFICATION PAR ZONE

Diminuer le nombre de zones vient en effet simplifier la tarification. La proposition de découpage est simple et connue des utilisateurs puisqu'elle représente le territoire desservi par chacune des sociétés de transport (y compris exo). Cela dit, nous avons une préoccupation concernant une ville comprise dans la MRC de L'Assomption qui, au regard de ce nouveau découpage, se retrouve seule, dans la zone 4.

Précisons qu'historiquement, les MRC de L'Assomption (5 villes) et Les Moulins (2 villes), avaient leur propre service de transport adapté qui desservait toutes les villes comprises sur leur territoire respectif.

Lors de l'intégration des services par exo, la municipalité de l'Épiphanie a été considérée faisant partie du hors territoire de l'ARTM. Toutefois, on nous a assuré que les utilisateurs seraient quand même desservis par exo, grâce à une entente. Jusqu'à ce jour, les citoyens et citoyennes de la ville de L'Épiphanie admis.es au transport adapté, reçoivent la même offre de service que les autres utilisateurs de la MRC de L'Assomption.

Le fait que la ville de l'Épiphanie se retrouve dans la zone 4, alors que les quatre (4) autres villes de la MRC sont dans la zone 3, aura un impact important sur la hausse des tarifs des utilisateurs qui demeurent à L'Épiphanie. Il faut comprendre que les citoyens et citoyennes de cette ville se déplacent régulièrement et naturellement vers les quatre (4) autres villes de la MRC, également vers Montréal et Laval.

### Exemple 1

Une personne demeurant à l'Épiphanie (zone 4) qui va travailler à Repentigny (zone 3) en transport adapté, paiera sa passe mensuelle au montant de 144 \$ (zone 4 vers zone 3).

- Les personnes demeurant dans les quatre (4) autres villes de la MRC de L'Assomption (zone 3) paieront moins cher leur passe mensuelle pour se déplacer entre ces 4 villes, c'est-à-dire 100 \$ (zone 3 vers zone 3).

### Exemple 2

Une personne demeurant à l'Épiphanie (zone 4) qui va étudier à Montréal (zone 1) en transport adapté, paiera sa passe mensuelle au montant de 245 \$ (zone 4 vers zone 1).

- Une personne demeurant à Repentigny (zone 3), sur la même MRC qu'un résident de L'Épiphanie, qui va étudier à Montréal (zone 1) en transport adapté, paiera sa passe mensuelle moins cher, soit 176 \$ (zone 3 vers zone 1).

### **RECOMMANDATION**

**Que la ville de l'Épiphanie soit incluse dans la zone 3, comme les quatre (4) autres villes de la MRC de L'Assomption.**

### **TITRES - TOUS MODES ET BUS PARTOUT**

Il est intéressant d'offrir une seule grille tarifaire où l'on retrouve un tarif (passe mensuelle) donnant accès à tous les modes de transport, à l'intérieur d'une même zone, et un autre tarif selon le nombre de zones parcouru. Nous pensons que cela peut faciliter et rendre plus efficace l'organisation d'un déplacement pour l'utilisateur.

Dans un monde idéal où l'accessibilité universelle se retrouve dans tous les modes de transport, une personne handicapée pourrait choisir d'utiliser lors d'un même déplacement, le service de transport adapté en partant de chez elle, puis emprunter le métro et le train pour se rendre à destination, et ce avec la même passe mensuelle (à l'intérieur des zones valides). L'utilisateur n'aurait pas à effectuer une recherche d'un tarif plus abordable, selon le mode de transport. Il pourrait choisir les modes de transport qui l'amèneront le plus rapidement à destination.

Toutefois, pour les personnes handicapées, la possibilité d'utiliser tous les modes de transport offerts, reste extrêmement limitée, puisqu'il y a encore beaucoup de travail à faire au niveau de l'accessibilité même de certains modes de transport, ainsi qu'au niveau de la flexibilité des horaires actuellement offerts (ex. : rendre accessible la flotte d'autobus du réseau régulier dans notre secteur et bonifier la plage horaire du train – exo, ligne Mascouche, en dehors des heures de pointe et la fin de semaine), sans oublier qu'à Montréal, l'hiver, les bris mécaniques concernant les rampes d'accès du réseau régulier sont fréquents, puis que les stations de métro accessibles sont peu nombreuses.

Par conséquent, nous savons que la très grande majorité des personnes handicapées utilisera le transport adapté tout au long d'un déplacement et également pour l'ensemble de ses déplacements. Ceci met en lumière le seul mode de transport répondant réellement à leurs besoins et avec lequel il leur est possible de participer à leurs activités scolaires, professionnelles et sociales. Les personnes handicapées admises au transport adapté devraient pouvoir utiliser le titre BUS PARTOUT.

### **RECOMMANDATION**

**Que le service de transport adapté soit offert dans le titre – BUS PARTOUT.**

Prenons l'exemple d'un jeune étudiant de Repentigny qui n'est pas en situation de handicap et qui se rend au Collège Montmorency... avec le titre BUS PARTOUT, il paiera sa passe mensuelle au montant de 110 \$.

Prenons maintenant l'exemple d'un jeune étudiant de Repentigny qui est en situation de handicap et qui se rend au Collège Montmorency... avec le titre TOUS MODES, il paiera sa passe mensuelle au montant de 144 \$ (zone 3 vers zone 2).

Pour respecter une équité et une accessibilité, considérant que le transport adapté est le seul mode de transport utilisé par la très grande majorité des personnes handicapées, la recommandation que nous formulons pour que soit inclus le service de transport adapté dans le titre BUS PARTOUT est essentielle.

### **TARIFS – MENSUEL, RÉDUIT, SOCIAL ET GRATUITÉ**

#### Tarifs mensuels ordinaires

Nous pensons que pour respecter une certaine équité et cohérence, le tarif demandé à l'intérieur d'une zone devrait être le même pour l'ensemble des quatre (4) zones et tendre vers le tarif le moins élevé.

### **RECOMMANDATION**

**Que le tarif de la passe mensuelle, à l'intérieur d'une zone, soit le même pour l'ensemble des quatre (4) zones et qu'il corresponde au montant le moins élevé, soit 90 \$.**

Des questionnements demeurent concernant l'achat de passes mensuelles selon certaines zones choisies, et la possibilité pour une personne d'aller sur d'autres zones que celles valides sur sa passe mensuelle. À titre d'exemple, comment fera-t-elle si elle souhaite partir d'une autre zone ou si elle franchit une zone supplémentaire ? Tous ces aspects restent à clarifier.

Par ailleurs, puisque plusieurs de nos utilisateurs n'ont pas de passe mensuelle, ni de carte OPUS, il est important qu'ils aient d'autres choix de titres de transport et différents moyens pour effectuer leurs paiements, tels que :

- Carnet de billets
- Passage à l'unité
- Passe mensuelle
- Passe annuelle
- Carte OPUS
- Paiement comptant
- Cartes de crédit et débit
- Autres

### **RECOMMANDATION**

**Offrir plusieurs alternatives de titres et de paiements pour répondre aux différents besoins des utilisateurs.**

#### Hausse des tarifs

La refonte tarifaire proposée par l'ARTM engendrera des hausses importantes des tarifs, notamment dans notre secteur. Considérant que les utilisateurs du transport adapté ont pour la grande majorité un faible revenu, devoir ajuster leur budget en fonction d'une hausse des tarifs est extrêmement difficile pour eux, voire impossible pour certains, menant à l'arrêt éventuel de l'utilisation du service, l'arrêt de leurs activités et l'accentuation de l'isolement et de la pauvreté.

### **RECOMMANDATION**

**Que la hausse des tarifs engendrée par la refonte tarifaire, autant au niveau du passage à l'unité que du titre mensuel ou autres, soit abordable et graduelle, c'est-à-dire échelonnée sur au moins quatre (4) ans, soit jusqu'en 2024 et plus.**

### Tarifs réduits et gratuités

Depuis de nombreuses années, les utilisateurs de notre secteur bénéficient de tarifs réduits et de certaines gratuités. Ceci favorise l'utilisation des transports collectifs, l'accès aux différents services offerts à la population, tout en aidant à alléger le budget des personnes, pour le transport.

- ✓ Tarif réduit enfants/jeunes
- ✓ Tarif réduit étudiants
- ✓ Gratuité pour les aînés de 65 ans et plus sur une même zone
- ✓ Gratuité pour l'accompagnateur d'une personne handicapée dans le réseau régulier

### **RECOMMANDANTION**

**Que les tarifs réduits pour les jeunes et les étudiants, ainsi que la gratuité offerte pour les aînés de 65 ans et plus (sur une même zone), puis la gratuité pour l'accompagnateur d'une personne handicapée dans le réseau régulier soient maintenus.**

### Tarifification sociale

Il aurait été important de voir inclus dans la présente refonte tarifaire, la tarification sociale basée sur le revenu des personnes. Tenant compte de la réalité des utilisateurs du transport adapté qui ont un faible revenu, l'enjeu de l'accès au transport est réel et lorsqu'une hausse des tarifs est annoncée, comme celle qu'il y aura avec cette refonte tarifaire, l'inaccessibilité au transport augmentera pour plusieurs occasionnant des impacts sur la santé, l'isolement et la pauvreté. Il faut donc organiser rapidement une consultation sur la tarification sociale.

Par ailleurs, pour une réelle équité, la tarification sociale devrait se retrouver dans tous les modes de transport et les titres. Quant à son financement, nous croyons qu'elle devrait être financée par le gouvernement du Québec.

### **RECOMMANDANTIONS**

**Que la consultation sur la tarification sociale puisse se réaliser en 2021 et ainsi permettre d'inclure une tarification sociale à l'intérieur de la période de mise en œuvre de la présente refonte tarifaire (2021 à 2024).**

**Que la tarification sociale soit appliquée dans tous les modes de transport et les titres.**

**Que la tarification sociale soit financée par le gouvernement du Québec.**

## CONCLUSION

En conclusion, nous reconnaissons dans le projet de *refonte tarifaire pour les services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal*, proposé par l'ARTM, une simplification des titres et tarifs, notamment par la réduction du nombre de zones.

Nous avons cependant des préoccupations quant à l'impact de certains aspects de la refonte tarifaire sur les utilisateurs du transport adapté, particulièrement pour les citoyens et citoyennes de L'Épiphanie qui se retrouvent en zone 4. De plus, la hausse des tarifs annoncée notamment dans la Couronne nord, secteurs L'Assomption et Terrebonne-Mascouche, puis le fait que le transport adapté ne soit pas compris dans le titre – BUS PARTOUT risquent de rendre l'accessibilité aux services de transport plus difficile et cela est inquiétant pour les utilisateurs que nous représentons.

Dans le but que cette refonte tarifaire puisse atteindre l'objectif recherché et apporter aux utilisateurs une expérience simplifiée en tenant compte de leurs besoins et d'une souplesse dans sa mise en œuvre, et où l'on retrouve également le respect d'équité, d'accessibilité et de cohérence, voici en résumé nos recommandations :

- 1. Que la ville de l'Épiphanie soit incluse dans la zone 3, comme les quatre (4) autres villes de la MRC de L'Assomption.**
- 2. Que le service de transport adapté soit offert dans le titre – BUS PARTOUT.**
- 3. Que le tarif de la passe mensuelle, à l'intérieur d'une zone, soit le même pour l'ensemble des quatre (4) zones et qu'il corresponde au montant le moins élevé, soit 90 \$.**



- 4. Offrir plusieurs alternatives de titres et de paiements pour répondre aux différents besoins des utilisateurs.**
- 5. Que la hausse des tarifs engendrée par la refonte tarifaire, autant au niveau du passage à l'unité que du titre mensuel ou autres, soit abordable et graduelle, c'est-à-dire échelonnée sur au moins quatre (4) ans, soit jusqu'en 2024 et plus.**
- 6. Que les tarifs réduits pour les jeunes et les étudiants, ainsi que la gratuité offerte pour les aînés de 65 ans et plus (sur une même zone), puis la gratuité pour l'accompagnateur d'une personne handicapée dans le réseau régulier soient maintenus.**
- 7. Que la consultation sur la tarification sociale puisse se réaliser en 2021 et ainsi permettre d'inclure une tarification sociale à l'intérieur de la période de mise en œuvre de la présente refonte tarifaire (2021 à 2024), qu'elle soit appliquée dans tous les modes de transport et les titres, et qu'elle soit financée par le gouvernement du Québec.**

Rédigé par

Natalie Savard, directrice du RUTAL