



PROVINCE DE QUÉBEC

PROCÈS VERBAL

SÉANCE ORDINAIRE DU 14 SEPTEMBRE 2020

Procès-verbal de la séance ordinaire du 14 septembre 2020 du Conseil de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue tenue au Centre Harpell, situé au 60, rue Saint-Pierre. Lors de cette séance, sont présents :

Madame la conseillère Dana Chevalier
Messieurs les conseillers Ryan Young, Francis Juneau, Tom Broad et Yvan Labelle

Monsieur le directeur général, Martin Bonhomme.

Monsieur le trésorier, Michael Finnerty.

Madame le maire, Paola Hawa est absente de la présente séance.

Monsieur Denis Gignac agit comme président et maire suppléant et substitut de la présente séance, *à ce titre, il demande, pour chacun des points à l'ordre du jour, à un conseiller de proposer et à un autre d'appuyer.*

Madame la greffière, Jennifer Ma agit comme secrétaire de la présente séance, *à ce titre, elle fait la lecture du titre de chacun des points à l'ordre du jour et fait la lecture de chaque résolu des points à l'ordre du jour.*

1. OUVERTURE DE LA SÉANCE**09-180-20 Ouverture de la séance**

Il est proposé par Francis Juneau
Appuyé par Dana Chevalier

D'ouvrir la séance ordinaire du 14 septembre 2020. Il est 19 h 30.

Adoptée à l'unanimité.

09-181-20 Ordre du jour

Il est proposé par Yvan Labelle
Appuyé par Tom Broad

D'adopter l'ordre du jour ci-dessous.

Adoptée à l'unanimité.

1. Ouverture de la séance

09-180-20 Ouverture de la séance

09-181-20 Ordre du jour

2. Période de questions allouée aux personnes présentes

3. Adoption de procès-verbaux du conseil

09-182-20 Adoption de procès-verbaux

4. Patrouille municipale

09-183-20 Résolution d'appui à la Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire

5. Développement communautaire

6. Urbanisme

6.1. Demandes de modification au zonage assujetties à l'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) et demandes de permis de construction assujetties à l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

6.2. Paiement ou cession de terrains à des fins de parcs, de terrains de jeux ou d'espaces naturels

6.3. Autres sujets

7. Services techniques

7.1. Autorisation de dépenses

7.2. Conclusion de contrats

09-184-20 Octroi de contrat – Programme d'achats regroupés de la Ville de Montréal concernant l'approvisionnement de sel de déglacage

09-185-20 Adjudication de contrat – Demande de soumissions par invitation pour l'acquisition d'un véhicule *Nissan Leaf 2020*

09-186-20 Octroi de contrat de gré à gré – Déblaiement de la neige du secteur Nord – 2020-2021

7.3. Acceptation de plans

7.4. Réception de travaux

09-187-20 Décompte progressif numéro 1 – Travaux de rénovation de l'hôtel de ville

09-188-20 Paiement des honoraires professionnels à la firme de courtage Jones Lang Lassalle services immobiliers inc. (JLL) pour la vente des terrains excédentaires de l'Hôpital Sainte-Anne (CIUSSS) - phase IB

- 7.5. Autres sujets
- 09-189-20 Autorisation de procéder à un appel d'offres public pour la location d'équipement avec opérateur pour le chargement et l'enlèvement de la neige – 2020-2021
- 8. Environnement**
- 9. Développement économique et touristique**
- 10. Finances**
- 10.1. Dons / promotions / aides financières
- 10.2. Autres sujets
- 09-190-20 Adoption des comptes
- 11. Administration et greffe**
- 11.1. Conclusion, prolongation et renouvellement de contrats ou de mandats
- 09-191-20 Autorisation de signature pour un accord d'accès municipal avec la compagnie *Bell*
- 11.2. Opérations Immobilières
- 11.3. Autres sujets
- 09-192-20 Entérinement des décisions prises depuis le 24 août relatives à la déclaration de l'état d'urgence sanitaire
- 12. Ressources humaines**
- 12.1. Contrats et ententes
- 12.2. Autres sujets
- 13. Avis de motion, lecture et adoption de règlements**
- 09-193-20 Avis de motion et dépôt du projet de règlement numéro 814 sur les normes relatives aux appareils et foyers à combustible solide
- 14. Dépôt de documents**
- 15. Levée de la séance**
- 09-194-20 Levée de la séance

2. PÉRIODE DE QUESTIONS ALLOUÉE AUX PERSONNES PRÉSENTES

Il y a 6 personnes présentes.

Les principales questions ou commentaires formulés par les personnes présentes lors de la séance de questions qui s'est ouverte à 19 h 31 et s'est terminée à 19 h 53 se résument comme suit :

Résumé de l'objet principal de l'intervention	
1 ^{er} intervenant Résident de Sainte-Anne-de- Bellevue	<ul style="list-style-type: none"> • Veut savoir le prix de l'estimé de la restauration de la maison Robillard, à la suite du rapport de la firme Luce Lafontaine Architectes et du rapport de la firme François Goulet, de la résolution no 02-041-19. • Veut savoir pourquoi le décompte final pour la tour d'eau n'a pas été publié.
2 ^e intervenant Résident de Sainte-Anne-de- Bellevue	<ul style="list-style-type: none"> • Veut savoir si la Ville a l'intention de revoir le PPU des terrains de l'hôpital. Veut que la Ville reconsidère le projet.
3 ^e intervenant Résident de Sainte-Anne-de- Bellevue	<ul style="list-style-type: none"> • Veut savoir si la pandémie a eu un impact sur les revenus de la Ville. • Veut savoir si les dépenses de la Ville ont baissé. • Les mises à pied ont causé des diminutions de dépenses; est-ce qu'il y a eu d'autres diminutions de dépenses? • Veut savoir si la Ville va bientôt rendre disponible un enregistrement audio-visuel des séances du conseil sur leur site internet (webdiffusion).
4 ^e intervenant Résident de Sainte-Anne-de- Bellevue	<ul style="list-style-type: none"> • Veut savoir si la Ville a l'intention d'agrandir le jardin communautaire.

3. ADOPTION DE PROCÈS-VERBAUX DU CONSEIL

09-182-20 Adoption de procès-verbaux

ATTENDU QUE la greffière a préparé le procès-verbal de la séance ordinaire du conseil tenue le 24 août 2020;

Il est proposé par Ryan Young
Appuyé par Francis Juneau

D'adopter le procès-verbal ci-dessus mentionné et préparé par la greffière de la Ville.

Adoptée à l'unanimité.

4. PATROUILLE MUNICIPALE

09-183-20 Résolution d'appui à la Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire

ATTENDU QUE la *Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire* aura lieu du 21 au 27 septembre 2020;

ATTENDU QU' il est d'intérêt public de sensibiliser notre communauté aux moyens de réduire les accidents, les blessures et les dommages qui auraient pu être évités et qui sont attribuables à des collisions aux passages à niveau ou à des incidents mettant en cause des trains et des citoyens;

ATTENDU QU' *Opération Gareautrain* est un partenariat public-privé qui a pour objet de travailler de concert avec le secteur ferroviaire, les gouvernements, les services de police, les médias, et autres organismes, ainsi qu'avec le public pour accroître la sensibilisation à la sécurité ferroviaire;

ATTENDU QU' le CN invite le conseil municipal de Sainte-Anne-de-Bellevue à adopter la présente résolution afin d'appuyer les efforts déployés pour sauver des vies et prévenir les blessures dans les communautés, y compris sur le territoire de notre communauté;

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Tom Broad
Appuyé par Ryan Young

D'appuyer la *Semaine nationale de sensibilisation à la sécurité ferroviaire*, qui se déroulera du 21 au 27 septembre 2020.

Adoptée à l'unanimité.

5. DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

6. URBANISME

6.1. **DEMANDES DE MODIFICATION AU ZONAGE ASSUJETTIES À L'APPROBATION D'UN PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE (PAE) ET DEMANDES DE PERMIS DE CONSTRUCTION ASSUJETTIES À L'APPROBATION D'UN PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA)**

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

6.2. **PAIEMENT OU CESSION DE TERRAINS À DES FINS DE PARCS, DE TERRAINS DE JEUX OU D'ESPACES NATURELS**

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

6.3. **AUTRES SUJETS**

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

7. SERVICES TECHNIQUES

7.1. **AUTORISATION DE DÉPENSES**

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

7.2. **CONCLUSION DE CONTRATS**

09-184-20	Octroi de contrat – Programme d'achats regroupés de la Ville de
-----------	---

**Montréal concernant
l'approvisionnement de sel de
déglaçage**

ATTENDU QUE la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue a adhéré au regroupement pour le programme d'achats regroupés de la Ville de Montréal relativement au sel de déglacement, tel qu'il appert de la résolution 04-083-20;

ATTENDU QUE selon les résultats obtenus de l'appel d'offres déposé par la Ville de Montréal, la compagnie *Cargill Limitée* pour la somme de 76 920,00 \$, avant taxes, a fourni la soumission la plus avantageuse;

ATTENDU la recommandation du chef de division – travaux publics à l'effet d'octroyer le contrat à la compagnie *Cargill Limitée*.

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Francis Juneau
Appuyé par Dana Chevalier

D'octroyer le contrat pour la fourniture de sel de déglacement pour la saison 2020-2021 à la compagnie *Cargill Limitée* pour un prix unitaire de 64,10 \$ la tonne métrique, incluant les frais de transport, pour un montant total de 88 438,77 \$, taxes incluses.

D'autoriser une dépense maximale de 36 000 \$, taxes incluses, pour l'année 2020, à même le poste budgétaire 02-330-00-626 du fonds général.

Adoptée à l'unanimité.

**09-185-20 Adjudication de contrat –
Demande de soumissions par
invitation pour l'acquisition d'un
véhicule *Nissan Leaf 2020***

ATTENDU QU' il y a lieu de pourvoir au remplacement de la *Toyota Prius 2006 (unité 06-2)* dû à son usure;

ATTENDU QUE l'ouverture des soumissions a eu lieu le 18 août 2020 et qu'une seule soumission a été reçue;

ATTENDU QUE la Ville est admissible à une subvention des gouvernements pour l'achat d'une voiture électrique (rabais provincial : 8 000,00 \$ et rabais fédéral : 5 000,00 \$);

ATTENDU la recommandation du chef de service des travaux publics à l'effet de conclure un contrat pour l'acquisition d'un véhicule *Nissan Leaf 2020* avec l'unique soumissionnaire conforme, soit *Spinelli Nissan Pointe-Claire*;

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Yvan Labelle
Appuyé par Ryan Young

4145

D'adjuger le contrat à la compagnie *Spinelli Nissan Pointe-Claire* pour l'acquisition d'un véhicule *Nissan Leaf 2020*.

D'autoriser une dépense maximale de 48 105,77 \$, taxes incluses, laquelle sera financée à même un emprunt au fonds de roulement de 42 897,71 \$.

L'emprunt au fonds de roulement sera remboursé sur une période de cinq (5) ans comme suit :

Pour l'année 2021 : 8 581,71 \$

Pour les années 2022 à 2025 : 8 579,00 \$ par année

Adoptée à l'unanimité.

09-186-20	Octroi de contrat de gré à gré – Déblaiement de la neige du secteur Nord – Période hivernale 2020-2021
------------------	---

ATTENDU QUE le contrat de déblaiement de la neige est échu pour la période hivernale 2020;

ATTENDU QUE la *Loi sur les cités et villes* permet à une municipalité d'octroyer des contrats de gré à gré jusqu'au seuil obligéant à l'appel d'offres public lorsque cette dernière s'est dotée de mécanisme favorisant la rotation;

ATTENDU QUE la Ville s'est dotée d'un tel mécanisme dans son *Règlement numéro 805 sur la gestion contractuelle*;

ATTENDU QUE le dernier contrat de déneigement (période hivernale 2015-2020) avait été adjugé à la compagnie *C. Gauthier Excavation Inc.* ayant déposé la plus basse soumission conforme pour cet appel d'offres public en septembre 2015;

ATTENDU la recommandation du chef de service division des travaux publics à l'effet d'octroyer un contrat de gré à gré de déblaiement de la neige à la compagnie *C. Gauthier Excavation Inc.* pour un montant de 22 757,22 \$, taxes incluses pour la période hivernale 2020-2021;

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Tom Broad
Appuyé par Francis Juneau

D'octroyer le contrat de gré à gré pour un contrat de service de déblaiement de la neige du secteur nord pour la période hivernale 2020-2021, à la compagnie *C. Gauthier Excavation Inc.* pour un montant de 22 757,22 \$, taxes incluses.

D'autoriser une dépense maximale de 9 100,00 \$, taxes incluses, pour l'année 2020, à même le poste budgétaire 02-330-00-443 du fonds général.

Adoptée à l'unanimité.

7.3. ACCEPTATION DE PLANS

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

7.4. RÉCEPTION DE TRAVAUX

**09-187-20 Décompte progressif numéro 1 –
Travaux de rénovation de l'hôtel
de ville**

ATTENDU la résolution 02-035-19 concernant l'autorisation de procéder à un appel d'offres public pour les travaux de rénovation de l'hôtel de ville;

ATTENDU la résolution 12-292-19 concernant l'octroi de contrat pour les travaux de rénovation de l'hôtel de ville à la compagnie *Les constructions AGLP*;

ATTENDU la recommandation de monsieur Rami Dimitri, architecte de la firme *Aedifica*, datée du 25 août 2020, quant au paiement du décompte progressif no 1 de 22 092,45 \$, taxes incluses, à la compagnie *Les constructions AGLP* pour les travaux de rénovation de l'hôtel de ville;

ATTENDU la direction générale accepte la recommandation de la firme *Aedifica* relativement au paiement du décompte progressif no 1;

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Ryan Young
Appuyé par Tom Broad

D'entériner la recommandation de monsieur Rami Dimitri, architecte de la firme *Aedifica*, datée du 25 août 2020, quant au paiement du décompte progressif no 1 de 22 092,45 \$, taxes incluses, à la compagnie *Les constructions AGLP* pour les travaux de rénovation de l'hôtel de ville.

D'autoriser le paiement de la somme de 22 092,45 \$, taxes incluses, à même le poste budgétaire 02-191-00-522 du fonds général.

Adoptée à l'unanimité.

**09-188-20 Paiement des honoraires
professionnels à la firme de
courtage Jones Lang LaSalle
services immobiliers inc. (JLL)
pour la vente des terrains
excédentaires de l'Hôpital Sainte-
Anne (CIUSSS) - phase IB**

ATTENDU la résolution 10-218-19 confirmant l'octroi de contrat à la firme de courtage *Jones Lang LaSalle Services Immobiliers Inc. (JLL)*, pour procéder à la vente des terrains excédentaires adjacents à l'Hôpital Sainte-Anne;

4147

- ATTENDU QUE dans le cadre de la vente du terrain Nord de l'Hôpital Sainte-Anne, *JLL* a procédé à la phase IA de son mandat, soit l'évaluation du potentiel et l'évaluation du prix de vente;
- ATTENDU la résolution 01-022-20 concernant le premier paiement des honoraires professionnels à *JLL* pour la vente des terrains excédentaires de l'Hôpital Sainte-Anne (CIUSSS) – phase IA;
- ATTENDU QUE *JLL* a procédé à la phase IB du mandat, à savoir l'élaboration de la stratégie de la mise en marché;
- ATTENDU la recommandation du directeur général à l'effet d'autoriser le deuxième paiement d'honoraires professionnels à *JLL*;
- ATTENDU QUE *JLL* entamera incessamment la dernière phase de son mandat forfaitaire, soit la phase IC : mise en œuvre de la stratégie de la mise en marché;

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Yvan Labelle
Appuyé par Francis Juneau

D'autoriser l'administration municipale à procéder au paiement des honoraires professionnels de 51 738,75 \$, taxes incluses, à la firme de courtage *Jones Lang LaSalle Services immobiliers Inc.*, à même l'excédent de fonctionnements affecté, au 31 décembre 2019.

Adoptée à l'unanimité.

7.5. AUTRES SUJETS

09-189-20	Autorisation de procéder à un appel d'offres public pour la location d'équipement avec opérateur pour le chargement et l'enlèvement de la neige – 2020-2021
------------------	--

- ATTENDU QUE le contrat pour le chargement et l'enlèvement de la neige est actuellement échu;
- ATTENDU QUE la Ville doit procéder à un appel d'offres public pour le chargement et l'enlèvement de la neige;
- ATTENDU la recommandation du chef de division des travaux publics à l'effet de procéder à un appel d'offres public pour un contrat de location d'équipement avec opérateur pour le chargement et l'enlèvement de la neige pour la période hivernale 2020-2021;

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Dana Chevalier
Appuyé par Francis Juneau

4148

D'autoriser le chef de division des travaux publics de procéder à un appel d'offres public pour la location d'équipement avec opérateur pour le chargement et l'enlèvement de la neige pour la période hivernale 2020-2021.

Adoptée à l'unanimité.

8. ENVIRONNEMENT

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette section.

9. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette section.

10. FINANCES

10.1. DONS / PROMOTIONS / AIDES FINANCIÈRES

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

10.2. AUTRES SUJETS

09-190-20 Adoption des comptes

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Yvan Labelle
Appuyé par Dana Chevalier

D'approuver le paiement des comptes suivants :

+ Journal des déboursés en date du 25 août au 14 septembre 2020;	<u>431 041,63 \$</u>
--	-----------------------------

+ Liste des comptes fournisseurs en date du 31 août 2020;	<u>4 099 773,84 \$</u>
---	-------------------------------

Total :	<u>4 530 815,47 \$</u>
----------------	-------------------------------

Masse salariale (brut) incluant celle des élus au 28 août 2020;	<u>125 595,16 \$</u>
---	-----------------------------

Adoptée à l'unanimité.

11. ADMINISTRATION ET GREFFE

11.1. CONCLUSION, PROLONGATION ET RENOUVELLEMENT DE CONTRATS OU DE MANDATS

09-191-20 Autorisation de signature pour un accord d'accès municipal avec la compagnie Bell
--

- ATTENDU QUE lors de l'élaboration des plans et devis pour les travaux de reconstruction de la rue du Collège, il a été constaté un potentiel conflit entre les infrastructures projetées et les infrastructures existantes souterraines de la compagnie *Bell*;
- ATTENDU QUE suivant des vérifications, il a été confirmé que sur le tronçon de la rue du Collège entre le stationnement municipal et la rue Christie, les conduites de la compagnie *Bell* (massif, en béton) se trouvent dans la même tranchée que les conduites d'aqueduc;
- ATTENDU QUE les représentants de la Ville et les représentants de la compagnie *Bell* ont convenu de procéder à la signature d'un accord-cadre, d'une durée initiale de 5 ans, sous réserve d'approbation du conseil municipal;
- ATTENDU QUE cet accord prévoit une répartition égale des coûts attribuables aux travaux sur les infrastructures de la compagnie *Bell*, lors des travaux réalisés par la Ville dans l'emprise des rues dans lesquelles se trouvent leurs conduites;
- ATTENDU QUE la recommandation de l'ingénieure municipale de conclure un accord cadre avec la compagnie *Bell* pour une période de cinq (5) ans;

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Francis Juneau
Appuyé par Yvan Labelle

D'autoriser le directeur général à signer un accord d'accès municipal avec la compagnie *Bell*, afin de partager le coût des travaux de bris et de reconstruction des conduites bétonnées (massif) de *Bell*, sur le tronçon de la rue Du Collège.

Adoptée à l'unanimité.

11.2. OPÉRATIONS IMMOBILIÈRES

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

11.3. AUTRES SUJETS

09-192-20	Entérinement des décisions prises depuis le 24 août relatives à la déclaration de l'état d'urgence sanitaire
------------------	---

- ATTENDU QUE la déclaration de l'état d'urgence sanitaire a mené à une série de décisions que l'administration a dû prendre promptement pour assurer la santé et sécurité des citoyens et des employés de la Ville ;
- ATTENDU QUE les décisions prises entre le 16 mars et le 31 mars 2020 ont été entérinées par la résolution numéro 04-071-20 ;

4150

- ATTENDU QUE les décisions prises entre le 1^{er} avril et le 11 mai 2020 ont été entérinées par la résolution numéro 05-120-20 ;
- ATTENDU QUE les décisions prises entre le 12 mai 2020 et le 8 juin 2020 ont été entérinées par la résolution numéro 06-137-20 ;
- ATTENDU QUE les décisions prises entre le 9 juin 2020 et le 6 juillet 2020 ont été entérinées par la résolution numéro 07-151-20 ;
- ATTENDU QUE les décisions prises entre le 7 juillet 2020 et le 24 août 2020 ont été entérinées par la résolution 08-175-20 ;
- ATTENDU QUE d'autres décisions ont eu lieu en lien avec la déclaration de l'état d'urgence sanitaire depuis le 24 août 2020 ;

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par Tom Broad
Appuyé par Dana Chevalier

De valider et d'entériner les décisions prises par l'administration depuis le 24 août 2020 qui sont jointes en annexe « **A** » à la présente résolution.

Adoptée à l'unanimité.

12. RESSOURCES HUMAINES

12.1. CONTRATS ET ENTENTES

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

12.2 AUTRES SUJETS

Aucun point n'est inscrit à l'ordre du jour pour cette sous-section.

13. AVIS DE MOTION, LECTURE ET ADOPTION DE RÈGLEMENTS

09-193-20	Avis de motion et dépôt du projet de règlement numéro 814 sur les normes relatives aux appareils et foyers à combustible solide
------------------	--

Conformément à l'article 356 de la *Loi sur les cités et villes*, je soussigné, Denis Gignac, maire suppléant et substitut, donne avis de motion et dépose le projet de règlement numéro 814. En effet, lors d'une prochaine séance, le Conseil adoptera le règlement numéro 814 sur les normes relatives aux appareils et foyers à combustible solide dans l'objectif d'interdire l'utilisation d'appareil à combustible solide ou de foyer non certifié EPA avec émission supérieure à 4.1 g/h dès le 1^{er} septembre 2025.

Le présent avis de motion abroge et remplace l'avis de motion donnée lors de la séance ordinaire du 9 mars 2020, portant le numéro 03-065-20.

14. DÉPÔT DE DOCUMENTS

- Liste des chèques émis et en circulation pour la période du 25 août au 14 septembre 2020;
- Liste des bons de commande au 31 août 2020;
- Lancement du projet de Refonte tarifaire et du processus de consultation publique (ARTM);

15. LEVÉE DE LA SÉANCE

09-194-20 Levée de la séance

Il est proposé par Ryan Young
Appuyé par Francis Juneau

De lever la présente séance ordinaire. Il est 20 h 02.

Adoptée à l'unanimité.

M. Denis Gignac
Maire suppléant et substitut

Me Jennifer Ma
Greffière

L'original du présent procès-verbal ainsi que les annexes et documents connexes sont conservés aux archives municipales, plus précisément dans le dossier numéro 0220-320-75627

Conformément à l'article 53 de la *Loi sur les cités et villes*, le procès-verbal du 14 septembre 2020 a été présenté au maire dans les 96 heures, soit le _____ septembre 2020.

M. Denis Gignac, maire suppléant
et substitut

Me Jennifer Ma, greffière



ANNEXE A

Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue
109, rue Sainte-Anne
Sainte-Anne-de-Bellevue, Qc, H9X 1M2
Téléphone: 514 457-5500
Télécopieur: 514 457-6087
Courriel: info@sadb.qc.ca

Date : 14 septembre 2020

Objet : Décisions administratives prises depuis le 24 août 2020

Date	Décision
24 août 2020	– Programmation des loisirs – automne 2020



VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

PROVINCE DE QUÉBEC

PROJET DE RÈGLEMENT NUMÉRO 814

**SUR LES APPAREILS ET LES FOYERS
PERMETTANT L'UTILISATION D'UN
COMBUSTIBLE SOLIDE**

- ATTENDU les articles 4, 19 et 85 de la *Loi sur les compétences municipales*;
- ATTENDU QUE le chauffage au bois est l'une des principales causes de smog hivernal;
- ATTENDU QUE la combustion du bois de chauffage constitue une source importante d'émission de particules fines dans la région de Montréal (39 %), immédiatement après les transports (45 %);
- ATTENDU QU' outre les impacts indésirables sur l'environnement et la qualité de l'air, il est reconnu que les polluants issus de la combustion du bois ont des effets nocifs sur la santé : aggravation de l'asthme, bronchite infantile, cancer pulmonaire, décès prématurés chez les personnes souffrant de maladies cardiaques ou respiratoires chroniques;
- ATTENDU QUE le conseil municipal souhaite interdire l'utilisation d'appareils et de foyers à combustible solide sauf pour les appareils et foyers qui sont certifiés et émettent un faible taux de particules fines dans l'atmosphère, et ce, dès le 1^{er} septembre 2025;
- ATTENDU QUE cela offre une période de cinq (5) ans aux propriétaires pour effectuer le remplacement de leur appareil ou foyer pour des appareils conformes à la réglementation municipale en vigueur;
- ATTENDU QUE ceux qui possèdent déjà un appareil ou un foyer à combustible solide conforme devront le déclarer à la Ville dans les 120 jours de l'entrée en vigueur du présent règlement;
- ATTENDU QU' un avis de motion est donné et un projet règlement est déposé par madame le maire, Paola Hawa, lors de la séance ordinaire du 14 septembre 2020, conformément à l'article 356 de la *Loi sur les cités et villes*;

EN CONSÉQUENCE :

Il est proposé par
Appuyé par

D'adopter le règlement numéro 814. Ce dernier statue et ordonne :

Table des matières

Article 1	Champ d'application
Article 2	Autorité compétente
Article 3	Utilisation d'un appareil ou d'un foyer à combustible solide
Article 4	Interdiction totale lors d'un avertissement de smog
Article 5	Levée temporaire de l'interdiction
Article 6	Inspection
Article 7	Déclarations
Article 8	Infractions et peines
Article 9	Entrée en vigueur

PROJET

Article 1 **Champ d'application**

Le présent règlement s'applique aux appareils et foyers permettant l'utilisation d'un combustible solide.

Article 2 **Autorité compétente**

L'autorité compétente pour l'application du présent règlement est le personnel du service de l'urbanisme de la Ville, les agents de la patrouille municipale, les représentants du SIM et les agents du SPVM.

Article 3 **Utilisation d'un appareil ou d'un foyer à combustible solide**

Il est interdit à quiconque d'utiliser ou de laisser utiliser tout appareil ou foyer permettant l'utilisation d'un combustible solide à l'exception des appareils et des foyers à combustible solide certifiés EPA, respectant la norme d'émission égale ou inférieure à 4.1 g/h de particules fines dans l'atmosphère.

Article 4 **Interdiction totale lors d'un avertissement de smog**

Il est interdit d'utiliser ou de laisser utiliser tout appareil ou foyer permettant l'utilisation d'un combustible solide lorsqu'un avertissement de smog émis par Environnement Canada est en vigueur pour une région qui inclut la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, en tout ou en partie.

Article 5 **Levée temporaire de l'interdiction**

Les interdictions prévues aux articles 3 et 4 ne s'appliquent pas lorsqu'une panne d'électricité affectant le bâtiment où est situé l'appareil ou le foyer permettant l'utilisation d'un combustible solide dure depuis plus de 3 heures.

Article 6 **Inspection**

Sur présentation d'une pièce d'identité, l'autorité compétente peut, aux fins de l'application du présent règlement, visiter, examiner et prendre en photo toute propriété immobilière et mobilière.

Toute personne doit permettre à l'autorité compétente de pénétrer dans un bâtiment sans nuire à l'exécution de ses fonctions.

Article 7 **Déclarations**

Le propriétaire d'un appareil ou d'un foyer existant certifié EPA ou CAN/CSA-B415.1, respectant la norme d'émission égale ou inférieure à 4.1 g/h de particules fines dans l'atmosphère, doit le déclarer à l'autorité compétente dans les 120 jours de l'entrée en vigueur du présent règlement, à l'aide du formulaire joint en annexe A.

Le propriétaire n'ayant pas transmis la déclaration jointe en annexe A sera réputé posséder un foyer non conforme.

Article 8 **Infractions et peines**

Quiconque contrevient au présent règlement commet une infraction et est passible :

	PERSONNE PHYSIQUE		PERSONNE MORALE	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Première infraction	100 \$	500 \$	200 \$	1 000 \$
Récidive	500 \$	1 000 \$	1 000 \$	2 000 \$

Article 9 **Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Toutefois, l'article 3 ne prendra effet qu'à compter du 1^{er} septembre 2025.

Mme Paola Hawa
Maire

Me Jennifer Ma, notaire
Greffière

PROCÉDURE SUIVIE :

- Avis de motion donné et dépôt du projet de règlement le 14 septembre 2020 (résolution numéro : 09- [REDACTED] -20)
- Adoption du règlement le 13 octobre 2020 (résolution numéro : 10- [REDACTED] -20)
- Publication du règlement le [REDACTED] 2020 sur le site internet de la Ville, à l'Hôtel de Ville, à la Bibliothèque et au Centre Harpell
- Entrée en vigueur : [REDACTED]

PROJET



VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

PROVINCE DE QUÉBEC

RÈGLEMENT NUMÉRO 814

ANNEXE A

FORMULAIRE DE DÉCLARATION OBLIGATOIRE POUR FOYER OU APPAREIL CERTIFIÉ EPA OU CAN/CSA-B415.1 RESPECTANT LA NORME D'ÉMISSION ÉGALE OU INFÉRIEURE À 4.1 g/h DE PARTICULES FINES DANS L'ATMOSPHÈRE

1. LOCALISATION DU FOYER OU DE L'APPAREIL

Madame Monsieur

Prénom : _____

Nom : _____

Adresse (numéro(s), nom de la rue, avenue, chemin etc.)

Code postal : _____

Propriétaire Locataire

Téléphone : _____

Adresse courriel : _____

2. TYPE D'APPAREIL À COMBUSTIBLE SOLIDE

Veillez remplir les champs du tableau ci-dessous pour chacun des appareils que vous possédez. Utiliser une feuille complémentaire si l'espace est insuffisant.

Type d'appareil	Année	Modèle	Certification	Taux d'émission (g/h)
<input type="checkbox"/> Foyer <input type="checkbox"/> Poêle à bois <input type="checkbox"/> Poêle à granule			<input type="checkbox"/> EPA <input type="checkbox"/> CAN/CSA-B415.1	
<input type="checkbox"/> Foyer <input type="checkbox"/> Poêle à bois <input type="checkbox"/> Poêle à granule			<input type="checkbox"/> EPA <input type="checkbox"/> CAN/CSA-B415.1	
<input type="checkbox"/> Foyer <input type="checkbox"/> Poêle à bois <input type="checkbox"/> Poêle à granule			<input type="checkbox"/> EPA <input type="checkbox"/> CAN/CSA-B415.1	

3. CERTIFICATION

Joindre une copie de la certification que le ou les appareils ou foyer à combustible solide respecte la norme d'émission égale ou inférieure à 4.1 g/h de particules fines dans l'atmosphère.

4. CONSENTEMENT

- Je consens à ce que la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue m'envoie de l'information relative au Règlement sur les appareils et les foyers permettant l'utilisation d'un combustible solide.

5. CONFIRMATION

Je certifie que les informations fournies sont exactes.

Signature

Date

6. TRANSMISSION DU FORMULAIRE

Par la poste :
Service de l'urbanisme
109, rue Sainte-Anne
Sainte-Anne-de-Bellevue, Qc, H9X 1M2

Par courriel :
ejanukavicius@sadb.qc.ca

Par fax :
514 457-6087

- ① Découvrir ② Contribuer ③ Agir

Repensons la mobilité

Pour notre mieux-être collectif



PROJET DE REFONTE TARIFAIRE — DOCUMENT DE CONSULTATION

3 septembre 2020

Acronymes et abréviations

OBJET	DESCRIPTION
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPTC	Organisme public de transport en commun
PSD	Plan stratégique de développement du transport collectif
REM	Réseau express métropolitain
RTL	Réseau de transport de Longueuil
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

Table des matières

INTRODUCTION	4
PRÉAMBULE	5
Le rôle indispensable du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal	5
La tarification du transport collectif : un levier pour encourager l'utilisation du transport collectif	5
La refonte tarifaire : un atout pour une plus grande cohérence métropolitaine et pour une expérience de mobilité simplifiée	5
L'ARTM EN QUELQUES MOTS	7
Rôles et responsabilités en matière de tarification	7
Territoire de l'ARTM	7
Exprimez-vous !	8
LE PROJET DE REFONTE TARIFAIRE	9
Un cadre tarifaire simplifié et commun à tous les services de transport collectif	9
<i>En bref</i>	9
<i>Les Zones</i>	9
<i>Les modes de transport</i>	10
Des tarifs arrimés aux tarifs actuels	10
<i>Tarifs « tous modes »</i>	10
<i>Tarif « Bus partout »</i>	Erreur ! Signet non défini.
LA STRUCTURE TARIFAIRE ACTUELLE	12
En bref	12
<i>Les tarifs locaux</i>	13
<i>Les tarifs métropolitains</i>	13
Pourquoi une refonte tarifaire ?	14
LA DÉMARCHE	15
Objectifs	15
Contexte	15
Principes directeurs de la refonte tarifaire	16
Une démarche axée sur la concertation et la consultation	17
<i>Quatre grands chantiers pour alimenter la démarche</i>	17
<i>Les citoyens et les citoyennes au cœur de la réflexion</i>	18
Les principes de tarification reconnus	19
<i>La tarification zonale</i>	19
<i>La tarification modale</i>	20

LES ASSISES DU PROJET	21
Les lignes directrices des analyses	21
Un projet de refonte tarifaire qui se précise	21
<i>La question des zones tarifaires</i>	22
<i>La question de la tarification des modes de transport</i>	22
<i>La notion de tarification interzone</i>	23
<i>L'impact de l'arrivée du REM sur les tarifs</i>	23
LES AUTRES VOLETS DE REFONTE TARIFAIRE	24
Tarification sociale	24
Mobilité intégrée	25
Évolutions de l'écosystème	25
LES PROCHAINES ÉTAPES	26
CONCLUSION	27
ANNEXE	28

Introduction

Au cours des derniers mois, l'ARTM a entrepris une démarche de refonte tarifaire pour les services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

Ce document de consultation a été préparé afin de donner toutes les informations nécessaires sur le projet de refonte tarifaire soumis à la consultation publique à l'automne 2020. Il permet également de prendre connaissance de la démarche ayant mené à son élaboration, de se familiariser avec les différents concepts de tarification existants et de rappeler la situation actuelle.

L'ARTM souhaite que les partenaires, la société civile et les citoyens de la région métropolitaine de Montréal soient au cœur de la réflexion menant à la refonte tarifaire. Ce document se veut un outil pour permettre à tous de s'exprimer en ayant en main toutes les informations pertinentes afin d'alimenter la réflexion entourant cet important exercice consultatif.

Bonne lecture !

Préambule

Le rôle indispensable du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal

Le transport collectif est au cœur de la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal. Assurant près d'un million de déplacements quotidiens sur un territoire de 4 000 km², il est un élément indispensable à la mobilité des personnes.

L'essor économique et social de la région métropolitaine repose en bonne partie sur la mobilité efficace de l'ensemble de ses citoyens, ceux-ci devant vaquer à leurs occupations quotidiennes et avoir accès à différents services. Le transport collectif y tient un rôle majeur, d'autant plus que son utilisation minimise l'impact des déplacements sur l'environnement et, ainsi, répond aux défis environnementaux auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui et pour les décennies à venir.

Le développement de la mobilité durable, notamment du transport collectif, est un élément incontournable de la solution pour répondre à ces défis environnementaux et de société, ainsi que pour assurer une économie dynamique et durable. La refonte tarifaire s'inscrit dans cette foulée et vise à accroître la part relative du transport collectif au sein de l'écosystème de la mobilité des personnes dans la région.

La tarification du transport collectif : un levier pour encourager l'utilisation du transport collectif

La tarification est au nombre des facteurs qui influencent le choix du mode de transport des citoyens. Lorsqu'elle est bien adaptée aux besoins et à la réalité de l'ensemble des usagers, incluant ceux ayant des limitations fonctionnelles, elle renforce l'attractivité du transport collectif.

La tarification doit être suffisante pour contribuer au développement, au maintien et à la qualité des services de transport collectif.

La refonte tarifaire : un atout pour une plus grande cohérence métropolitaine et pour une expérience de mobilité simplifiée

La refonte tarifaire représente une occasion unique de simplifier et d'harmoniser la tarification des services de transport collectif.

Actuellement, plus de 700 titres de transport répartis dans 17 grilles tarifaires cohabitent dans la région métropolitaine de Montréal. La complexité de cette structure tarifaire peut à la fois susciter de la confusion, notamment pour les usagers occasionnels, et générer des iniquités et des incohérences pour d'autres. L'instauration d'une seule grille tarifaire à l'échelle métropolitaine permettra de corriger cette situation.

Sa mise en œuvre progressive à partir de juillet 2021 permettra également le déploiement progressif d'outils technologiques qui faciliteront la combinaison de modes de transport durables et complémentaires au transport collectif, simplifiant ainsi les déplacements multimodaux à travers le territoire.

Avec la refonte tarifaire, l'ARTM souhaite offrir aux usagers des services de transport collectif régulier et adapté, assidus et occasionnels, et à ceux ayant des besoins de mobilité atypiques, une expérience de mobilité simplifiée.

UN PROJET DE REFONTE TARIFAIRE QUI PROPOSE DE TRANSFORMER EN PROFONDEUR LA TARIFICATION EST MAINTENANT SOUMIS À LA CONSULTATION PUBLIQUE.

Exprimez-vous !

Le projet de refonte tarifaire est maintenant soumis à un processus de consultation publique. Les principaux objectifs sont :

- d'informer les citoyens, et plus particulièrement les usagers, au sujet du projet de refonte tarifaire ainsi que des principes qui ont guidé son élaboration ;
- de consulter les citoyens et usagers afin d'entendre leurs commentaires et de recueillir leurs suggestions visant à optimiser la proposition de l'ARTM.

Plusieurs façons de prendre connaissance du projet et de contribuer à la réflexion s'offrent à vous :

- participer aux rencontres d'information ;
- soumettre un mémoire et le présenter lors des séances d'audition des mémoires ;
- participer à la consultation numérique, comprenant notamment un questionnaire ;
- faire part de vos suggestions et commentaires dans la boîte à idées.

Toutes les informations sont disponibles sur la plateforme consultative de l'ARTM, à l'adresse repensonslamobilite.quebec .

SOYEZ PARTIE PRENANTE DE CETTE DÉMARCHE COLLABORATIVE ET CONTRIBUEZ AU DÉVELOPPEMENT ET À L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL !

Le projet de refonte tarifaire

Le projet de refonte tarifaire propose une tarification simplifiée et harmonisée à l'échelle métropolitaine.

Un cadre tarifaire simplifié et commun à tous les services de transport collectif

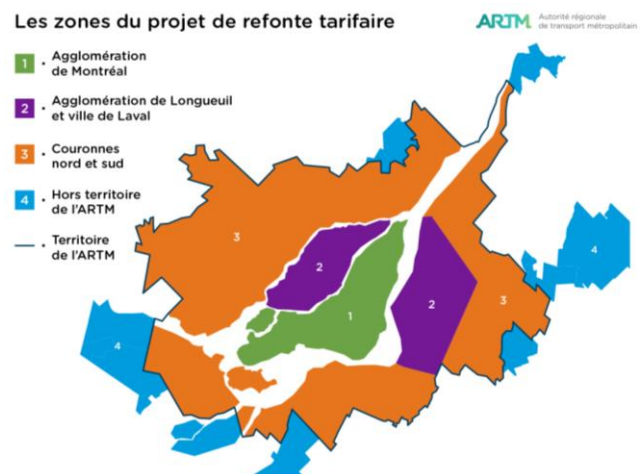
Le projet de refonte tarifaire propose un cadre tarifaire intégré commun à tous les services de transport collectif régulier et adapté offerts dans la région métropolitaine par la STM, la STL, le RTL, exo et le futur REM.

EN BREF

- › Quatre zones tarifaires qui respectent les grands secteurs (agglomération de Montréal : zone 1 ; ville de Laval et agglomération de Longueuil : zone 2 ; couronnes nord et sud : zone 3 ; municipalités hors territoire : zone 4).
- › Des tarifs donnant accès à tous les modes de transport, définis selon chacune des zones et entre les zones.
- › Un tarif « Bus partout » uniforme pour les zones 1, 2 et 3 du territoire de l'ARTM.

LES ZONES

Plus simple que la tarification métropolitaine actuelle qui est organisée en huit zones tarifaires concentriques à partir du centre-ville de Montréal, le territoire est découpé en quatre zones : la zone 1 englobe l'agglomération de Montréal, la zone 2 couvre la ville de Laval et l'agglomération de Longueuil, la zone 3 correspond aux territoires des couronnes nord et sud, alors que la zone 4 représente les secteurs hors territoire, c'est-à-dire les municipalités avec lesquelles l'ARTM a conclu une entente dans le but d'offrir des services de transport collectif aux citoyens de ces secteurs.



Ce découpage propose un cadre tarifaire intégré tout en respectant les territoires municipaux avec lesquels les usagers sont familiers.

LES MODES DE TRANSPORT

Le projet de refonte tarifaire mise sur la flexibilité en permettant à l'utilisateur de réaliser tous ses déplacements avec un *titre* « Tous modes » lui donnant accès à tous les modes de transport – bus, métro, train, REM et transport adapté – à l'intérieur des zones qu'il a choisies.

Le tarif « Bus partout » permet, à quelques exceptions près, un accès à tous les réseaux de bus sur l'ensemble des zones 1, 2 et 3. Ainsi, l'utilisateur pourrait se déplacer en bus dans ces trois zones pour le même prix.

Les usagers peuvent donc choisir leur titre en fonction des modes de transport qu'ils souhaitent utiliser.

- Le titre « Bus partout » est intéressant pour ceux qui effectuent de courts déplacements par bus entre deux zones tarifaires.
- Ceux qui se déplacent dans plusieurs zones peuvent opter pour le titre « Tous modes », ce qui leur procure une grande flexibilité dans leurs déplacements quotidiens du fait qu'ils peuvent emprunter n'importe quel mode de transport.

Des tarifs arrimés aux tarifs actuels

Le projet de refonte tarifaire permet de passer des 17 grilles tarifaires actuelles à une seule grille tarifaire.

TARIFS « TOUS MODES »¹

Un même tarif permet l'accès à tous les modes de transport, incluant le service de transport adapté, sur la base du découpage en quatre zones. Il s'agit des tarifs « Tous modes » qui donnent accès à tous services d'autobus, de métro, de train, du futur REM et aux véhicules de transport adaptés (minibus et taxi) de la région.

Ils visent à faciliter l'utilisation de ces services et s'adressent à la vaste majorité de la clientèle. Ils se déclinent sous diverses formes (tarif par déplacement ou forfait mensuel, par exemple) pour répondre aux besoins des clients réguliers et occasionnels. Contrairement à la tarification métropolitaine actuelle, les tarifs ne sont pas fixés en fonction du centre-ville, mais varient plutôt selon le nombre de zones parcourues.



Zone de destination

	1	2	3	4
1	90 \$	144 \$	176 \$	245 \$
2	144 \$	100 \$	144 \$	176 \$
3	176 \$	144 \$	100 \$	144 \$
4	245 \$	176 \$	144 \$	100 \$

Zone d'origine

1 - Agglomération de Montréal
2 - Ville de Laval et agglomération de Longueuil
3 - Couronnes nord et sud
4 - Hors territoire de l'ARTM

¹ Tarifs mensuels ordinaires proposés pour fin de consultation

Quelques exemples de tarifs mensuels

Voici quelques exemples hypothétiques de tarifs mensuels au bénéfice de la consultation publique.

- Un usager qui se déplace principalement dans la zone 1 peut emprunter tous les modes de transport (bus, métro, train, REM et transport adapté) pour la somme de 90 \$, sur une base mensuelle. Les usagers ayant auparavant accès au métro et au bus avec leur titre de transport pourront désormais utiliser le REM et le train pour le même prix.
- Un usager qui doit se déplacer en zone 2 seulement (ou en zone 3) peut le faire au tarif de 100 \$ sur une base mensuelle.
- Dans les zones 1 et 2, les tarifs sont du même ordre de grandeur que les tarifs actuels.
- Dans les couronnes, la zone 3, le tarif de 100 \$ vient harmoniser les tarifs, ce qui peut entraîner, en raison de la grande diversité des tarifs actuels des anciens Conseils intermunicipaux de transport (CIT), des variations à la hausse ou à la baisse pour l'utilisateur. Globalement, les tarifs proposés se situent près de la moyenne des tarifs actuels.
- Pour ce qui est des déplacements qui impliquent plus d'une zone, l'utilisateur peut se procurer un titre dont le tarif augmente avec le nombre de zones qu'il a besoin de franchir. L'utilisateur qui franchira deux ou trois zones devra acquitter respectivement 144 \$ ou 176 \$, soit l'équivalent des actuelles TRAM-3 et TRAM-5.
- Le REM, qui améliorera considérablement l'offre de transport collectif, est intégré au système tarifaire. Cela améliore la cohérence d'ensemble et propose un tarif identique à celui actuellement en vigueur pour l'utilisation du métro depuis Longueuil ou Laval.

TARIF « BUS PARTOUT »

Un tarif unique de 110 \$ donne accès, à quelques exceptions près, à tous les services d'autobus à l'intérieur du territoire de l'ARTM, soit les zones 1, 2 et 3, sans égard au nombre de zones parcourues. Il s'agit du tarif « Bus partout ».

Ce tarif est légèrement plus élevé que le tarif « Tous modes » pour les déplacements effectués à l'intérieur d'une même zone et sensiblement moins élevé que ce même tarif pour les déplacements dans deux zones.

Il vise une clientèle plus ciblée afin de faciliter l'utilisation des services d'autobus pour de courts déplacements entre deux zones tarifaires. Il facilite notamment les déplacements entre les zones 2 et 3 en atténuant les effets de frontière entre les zones tarifaires.

Le diagramme illustre le tarif « BUS PARTOUT » de 110 \$. Il se présente sous la forme d'un tableau à double entrée où les lignes et colonnes sont étiquetées par les zones d'origine et de destination. Les zones 1, 2 et 3 sont incluses dans le tarif unique de 110 \$, tandis que les déplacements vers ou depuis la zone 4 sont grisés, indiquant qu'ils ne sont pas couverts par ce tarif.

		Zone de destination			
		1	2	3	4
Zone d'origine	1	110 \$			
	2				
	3				
	4				

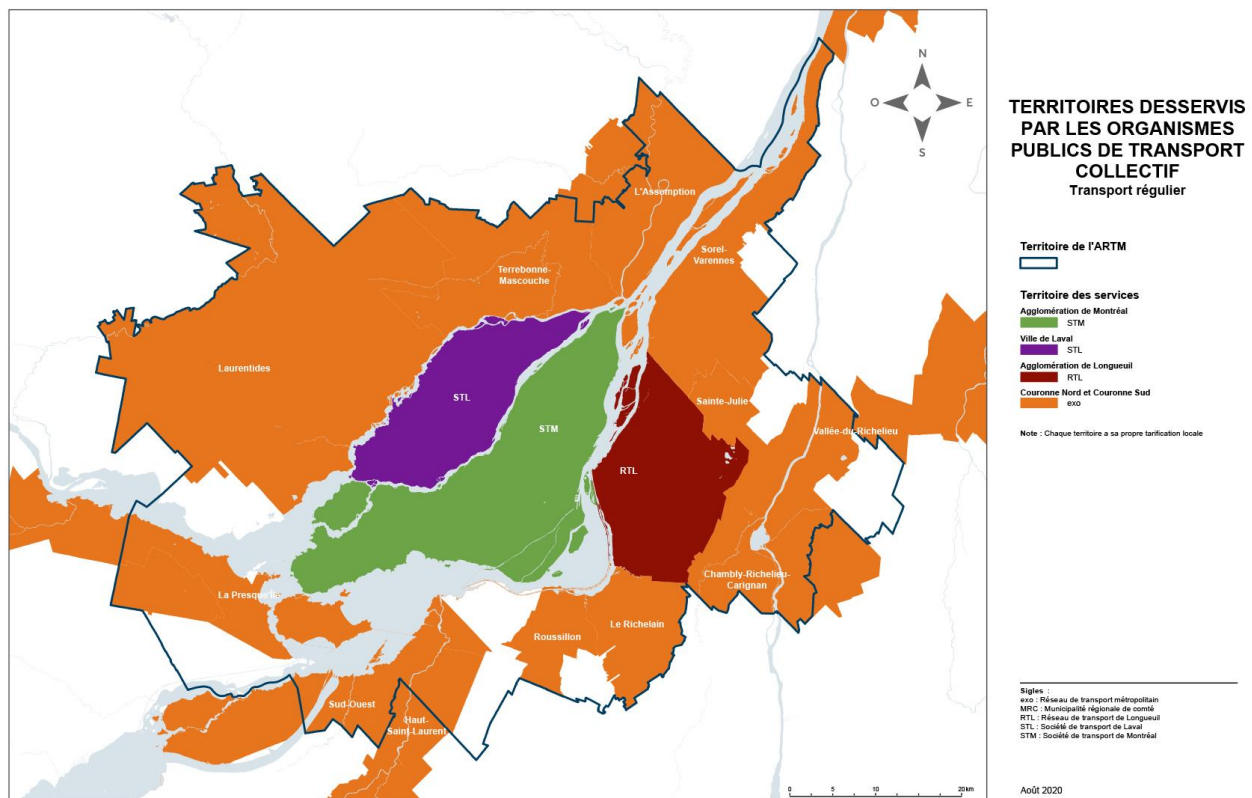
1 - Agglomération de Montréal
2 - Ville de Laval et agglomération de Longueuil
3 - Couronnes nord et sud
4 - Hors territoire de l'ARTM

La structure tarifaire actuelle

Avant l'introduction de la nouvelle gouvernance du transport collectif menant à la création de l'ARTM en juin 2017, chaque exploitant ou municipalité de la région était responsable de la tarification en vigueur sur son territoire. Dans une perspective de transition, l'ARTM a maintenu l'ensemble des titres de transport, tarifs et initiatives établis en attendant la mise en place d'une nouvelle structure tarifaire harmonisée et simplifiée.

En bref

À l'heure actuelle, la structure tarifaire varie d'un organisme public de transport en commun (OPTC) à l'autre. De plus, deux types de tarifs cohabitent actuellement sur le territoire. Il existe une tarification locale, spécifique au service exploité par chaque OPTC, par exemple, la carte mensuelle de la STL, du RTL ou de la STM. Il est aussi possible de se procurer des titres métropolitains, appelés « TRAM », qui permettent aux usagers d'emprunter les services de plus d'un OPTC grâce à un seul titre de transport.

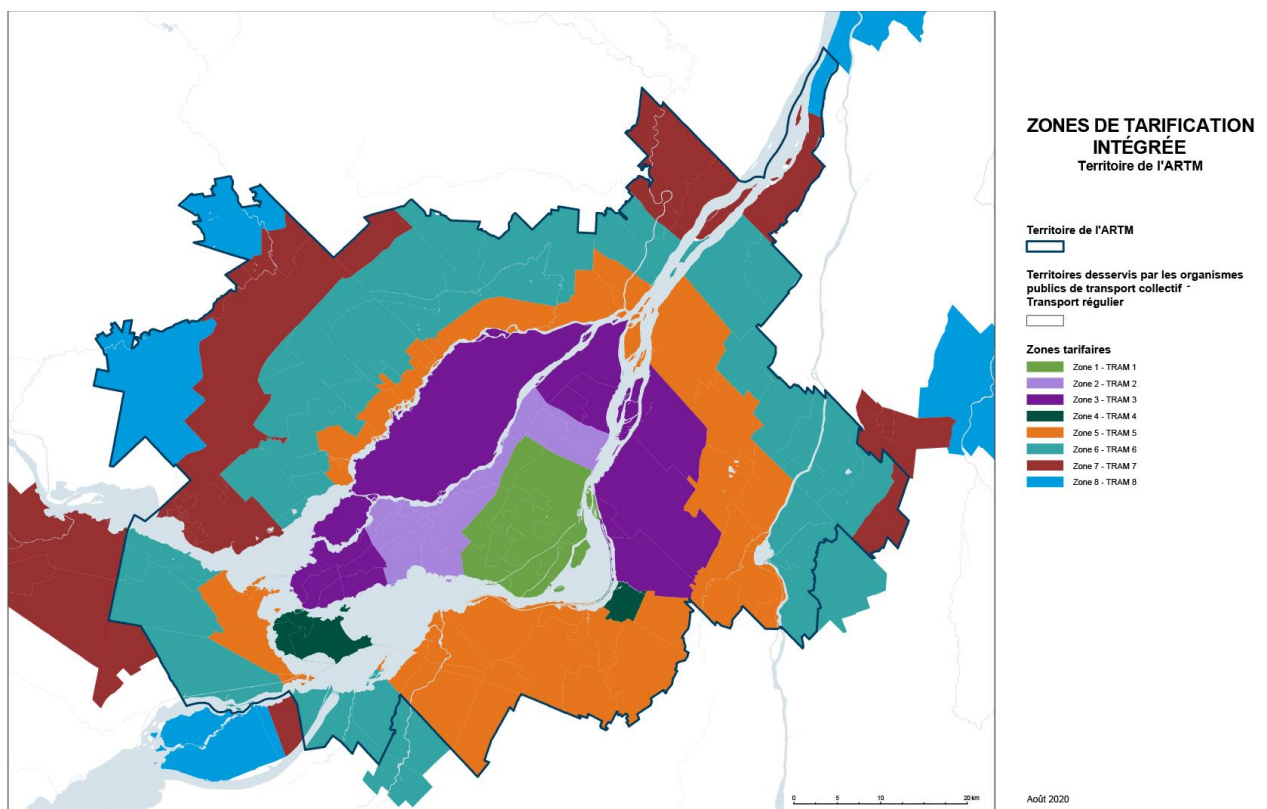


LES TARIFS LOCAUX

La tarification est généralement uniforme sur le territoire desservi par le RTL, la STL, la STM et certains services d'exo. La tarification uniforme permet à l'utilisateur, pour un seul et même tarif, de se déplacer n'importe où sur le territoire desservi.

LES TARIFS MÉTROPOLITAINS

Pour ceux qui se déplacent à travers plusieurs territoires des OPTC ou qui se déplacent en train, la tarification métropolitaine actuelle est organisée en huit zones tarifaires concentriques à partir du centre-ville de Montréal. À l'heure actuelle, plus la zone est éloignée du centre-ville, plus les tarifs augmentent. Ainsi, les tarifs sont les mêmes pour un déplacement de la zone 5 vers la zone 3 et un déplacement de la zone 5 vers la zone 1.



Pourquoi une refonte tarifaire ?

Plus de 700 titres de transport collectif répartis dans 17 grilles tarifaires sont en vigueur dans la région métropolitaine de Montréal.

Le cadre tarifaire de la région métropolitaine de Montréal mérite d'être révisé afin de le rendre cohérent et de le simplifier à l'échelle du territoire et, ainsi, de faciliter l'utilisation des services de transport collectif pour l'ensemble des citoyens.

- Il existe actuellement deux types de tarifs — local et métropolitain — qui doivent être intégrés pour améliorer l'expérience des usagers.
- Il est nécessaire de mieux répondre aux besoins des usagers occasionnels et ceux ayant des besoins particuliers en matière de déplacement.
- Il est nécessaire de mieux intégrer les nombreuses structures tarifaires qui cohabitent actuellement sur le territoire pour corriger les sources de confusion et d'insatisfaction chez les usagers.
- Il est nécessaire d'harmoniser les tarifs des services de transport adapté et ceux du réseau régulier.

VERS UNE STRUCTURE TARIFAIRE SIMPLE, COHÉRENTE, INTÉGRÉE ET FINANCIÈREMENT RESPONSABLE.

La démarche

La mise en place de la nouvelle gouvernance des transports collectifs, qui a donné lieu à la création de l'ARTM, représente une occasion unique pour harmoniser la tarification des services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Objectifs

La refonte tarifaire vise la simplification et l'intégration de la tarification du transport collectif et adapté dans la région métropolitaine de Montréal. Elle prend aussi en compte l'arrivée du REM dont la tarification sera intégrée au système tarifaire à venir.

Ce projet fort attendu, tant des citoyens que des institutions de la région, cherche à favoriser et à faciliter l'utilisation du transport collectif. Cette démarche contribue notamment à l'orientation du projet de *Plan stratégique de développement du transport collectif* de l'Autorité (PSD) qui consiste à « déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles offrant une expérience simplifiée et attrayante ».

Dans le cadre de cette démarche, plusieurs parties prenantes, dont les citoyens et les partenaires de la mobilité, ont déjà été consultées. Les informations recueillies ont d'ailleurs contribué à l'élaboration du projet de refonte tarifaire qui est maintenant soumis à la consultation auprès de l'ensemble de la population de la région métropolitaine afin de mesurer son niveau d'adhésion et de recevoir les suggestions d'optimisation.

Contexte

Saviez-vous qu'il existe plus de 700 titres de transport sur le territoire de l'ARTM ?

À terme, l'ARTM souhaite implanter une structure tarifaire qui est simple et cohérente à l'échelle du territoire afin de faciliter l'utilisation des services de transport durable pour l'ensemble des citoyens de la région métropolitaine de Montréal.

ATTENTES EN MATIÈRE DE TARIFICATION

Projet de loi 76, qui a mené à la création de l'Autorité régionale de transport métropolitain

Partie 1, article 2. Les mesures prévues par la présente loi pour la région métropolitaine de Montréal visent particulièrement à [...] :

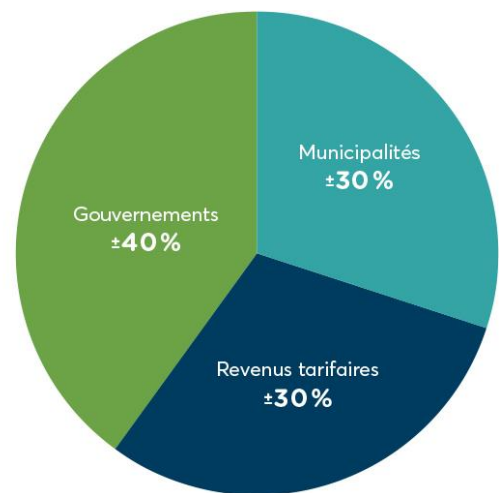
3° favoriser et simplifier l'accès aux différents services pour les usagers, incluant ceux à mobilité réduite, en misant sur l'intermodalité et en assurant l'intégration tarifaire.

Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain

Article 25. L'Autorité a compétence exclusive pour établir, selon les différents critères qu'elle détermine, le cadre tarifaire du transport collectif applicable sur son territoire, entre autres en fixant les tarifs pour les titres de transport selon leur teneur.

La démarche est aussi guidée par la Politique de financement de l'ARTM. Celle-ci établit une cible de financement par les recettes tarifaires, incluant les modalités de financement des innovations et des initiatives tarifaires que doit respecter le cadre tarifaire.

Actuellement, le système de transport collectif de la région métropolitaine compte sur les trois principales sources de financement illustrées ci-contre. La part des revenus provenant de la vente de titres représente près du tiers des revenus. L'ensemble de ces revenus contribue à maintenir la qualité du réseau existant et à déployer des services accrus, permettant ainsi de faciliter la transition vers la mobilité durable.



Principes directeurs de la refonte tarifaire

L'élaboration des principes directeurs, réalisée en concertation avec les principaux partenaires, représentait une étape importante du projet de refonte tarifaire, en guidant notamment les travaux qui y sont associés.

Il a alors été établi que le cadre tarifaire de l'ARTM, dans un souci d'équité géographique et économique, et afin d'encourager l'utilisation du transport collectif ainsi que la réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre, doit répondre aux sept principes directeurs suivants.

- **Cohérence** du cadre tarifaire à l'échelle de la région métropolitaine qui tient compte des coûts, de la valeur perçue par les usagers et de l'utilisation des services de transport collectif.
- **SimPLICITÉ** d'utilisation et de compréhension de la tarification pour les usagers.
- **Accessibilité tarifaire** aux services pour l'ensemble des citoyens.
- **Résilience** du cadre tarifaire face à l'évolution des besoins des usagers, de l'offre de service de transport et des technologies.
- **Souplesse** du cadre tarifaire à intégrer de manière cohérente des initiatives tarifaires locales.
- **Capacité d'arrimage** de la tarification avec les autres services de mobilité.
- **Financièrement responsable** au regard de la cible de revenus tarifaires à générer.

Une démarche axée sur la concertation et la consultation

La refonte tarifaire a fait l'objet d'un vaste exercice de concertation et de consultation auprès des partenaires concernés, de la population et de la société civile entre l'automne 2018 et le printemps 2020.

QUATRE GRANDS CHANTIERS POUR ALIMENTER LA DÉMARCHE

L'expertise des principaux partenaires de l'ARTM — les organismes publics de transport en commun, les municipalités, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le gouvernement du Québec — a été mise à contribution dans l'élaboration du projet de refonte tarifaire au sein de quatre chantiers.

Cadre et pratiques tarifaires : Le chantier sur le cadre et les pratiques tarifaires a concentré ses travaux sur l'analyse de la structure tarifaire, ce qui a permis d'identifier les paramètres de tarification à intégrer au projet de refonte tarifaire soumis à la consultation.

Tarification sociale : Le chantier sur la tarification sociale a permis d'analyser certains de ses mécanismes et d'évaluer leurs répercussions en matière de coût et d'achalandage du transport collectif selon les orientations et attentes exprimées par la CMM.

Mobilité intégrée : Le chantier sur la mobilité intégrée a centré ses travaux sur l'évaluation des conditions tarifaires pouvant favoriser l'essor d'un environnement propice à l'intégration des différents services de mobilité de la région métropolitaine, dont le transport collectif, le vélopartage et l'autopartage. Les aspects technologiques, contractuels et de partenariat, ont aussi été considérés par ce chantier.

Technologie : L'objectif du chantier sur la technologie est d'assurer la mise en œuvre du volet opérationnel de la refonte tarifaire.

LES CITOYENS ET LES CITOYENNES AU CŒUR DE LA RÉFLEXION

Plusieurs activités de participation publique et de recherche marketing ont été initiées en vue d'enrichir les travaux associés à la refonte tarifaire :

- Un sondage Web réalisé en novembre 2018 auprès d'un échantillon représentatif de la population de la région métropolitaine de Montréal pour évaluer les perceptions, attitudes et attentes des citoyens à l'égard de la tarification des services de transport collectif ;
- La plateforme interactive et informative *Parlons tarification*, mise en ligne le 4 avril 2019, visant à informer la population sur la tarification du transport collectif dans l'optique d'interpeller les citoyens et d'échanger avec eux sur les meilleures pratiques et celles qui sont les mieux adaptées au contexte de la région métropolitaine de Montréal ;
- Une séance du Groupe consultatif citoyen – mis sur pied pour obtenir des perspectives diverses de citoyens de la région métropolitaine sur des thèmes touchant au transport collectif – dédiée aux questions tarifaires ;
- Huit groupes de discussion réunissant 64 citoyens de la région métropolitaine tenus au cours de l'été 2019 en vue d'évaluer leur niveau de compréhension et leurs perceptions vis-à-vis des grands paramètres de tarification ;
- Un sondage Web réalisé en décembre 2019 auprès de quelque 2 807 résidents de la région métropolitaine pour mesurer leur niveau d'appréciation de différentes propositions de paramètres zonaux et modaux et de leur combinaison.

À L'ISSUE DES ANALYSES APPROFONDIES RÉALISÉES AVEC LE CONCOURS DE SES PARTENAIRES DONT LES PRINCIPAUX RÉSULTATS ONT ÉTÉ ARRIMÉS AUX ATTENTES DE CITOYENS, L'ARTM EST EN MESURE À L'AUTOMNE 2020 DE PROPOSER À LA CONSULTATION PUBLIQUE UN PROJET DE REFONTE TARIFAIRE.

Les principes de tarification reconnus

Les structures tarifaires en vigueur à travers le monde sont adaptées aux différentes caractéristiques qui façonnent le territoire en question et aux politiques mises de l'avant par l'entité qui les régit.

Deux principes de tarification semblent à privilégier dans la région métropolitaine de Montréal, soit la tarification zonale et la tarification modale.

LA TARIFICATION ZONALE

Une tarification zonale est souvent utilisée lorsque le territoire couvert par les services de transport collectif est étendu. Selon ce principe, le territoire est découpé en zones et les tarifs sont déterminés en fonction du nombre de zones franchies. En règle générale, le tarif augmente avec le nombre de zones traversées.

La tarification zonale reflète approximativement la variation du coût des services en fonction de la distance du déplacement, l'hypothèse de départ étant que plus la distance parcourue est grande, plus les coûts sont élevés. La tarification zonale représente une application simplifiée de la tarification sur la base du nombre de kilomètres parcourus.

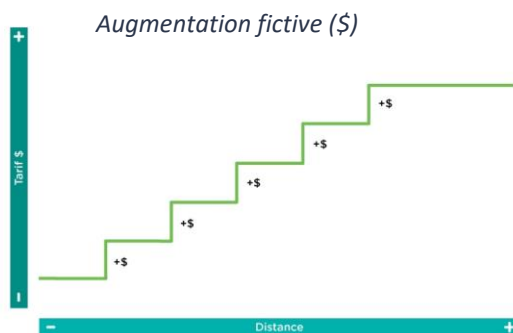
Toutefois, une limite de la tarification zonale réside dans le fait que des déplacements courts effectués à la frontière de deux zones peuvent coûter plus cher que des déplacements réalisés à l'intérieur d'une même zone.

Un plus grand nombre de zones (ce qui sous-entend des zones de plus petite taille) permet une augmentation plus graduelle des tarifs et une représentation plus fidèle de la distance parcourue. Cependant, le découpage du territoire et le nombre de tarifs deviennent plus complexes.

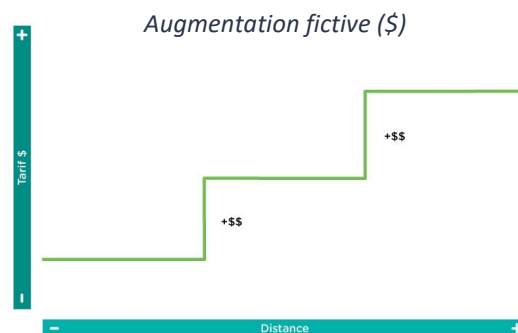
À l'inverse, un plus petit nombre de zones, qui implique des zones de plus grande taille, réduit le nombre de tarifs et simplifie ainsi la compréhension des usagers, mais implique une variation de tarifs plus grande entre chaque zone.

Comme illustré dans les figures suivantes, le nombre, le découpage et la taille des zones influencent le nombre de titres ainsi que les sauts de tarif.

EXEMPLE 1 : DÉCOUPAGE EN 6 ZONES



EXEMPLE 2 : DÉCOUPAGE EN 3 ZONES



LA TARIFICATION MODALE

La tarification modale propose des tarifs qui varient selon l'accès aux différents modes de transport. Ainsi, le tarif donnant accès à un seul mode peut être moins coûteux qu'un tarif donnant accès à plusieurs.

Des tarifs donnant accès à une combinaison de modes présentent l'avantage de favoriser la complémentarité des modes de transport, notamment l'accès par bus aux modes lourds, tels que métro, train et REM.

Des tarifs différenciés selon le type de service utilisé permettent de tenir compte de la valeur perçue par l'usager sur la base de la fréquence, du niveau de confort ou de toute autre caractéristique qui rend un mode de transport plus attrayant qu'un autre. Ils peuvent également mieux refléter les coûts d'exploitation.

De nombreuses métropoles adoptent ce type de tarification qui permet, dans un même corridor, de tarifier différemment un mode de transport structurant comme le métro et un service de bus local. Il est toutefois important de considérer que l'usager n'a pas toujours ce choix du mode.

EN FIN DE COMPTE, LES COMBINAISONS DES TARIFICATIONS ZONALE ET MODALE OFFRENT LA POSSIBILITÉ DE PERSONNALISER LES TITRES DE TRANSPORT AVEC UN IMPACT PLUS OU MOINS GRAND SUR LA STRUCTURE TARIFAIRE.

Les assises du projet

Le projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM découle des analyses réalisées avec ses principaux partenaires, tout en s'appuyant sur les meilleures pratiques tarifaires ainsi que sur les résultats des activités de participation citoyenne menées depuis 2018.

Les lignes directrices des analyses

L'ensemble des travaux d'analyse sont organisés autour de la cible de simplification et d'harmonisation de la tarification du transport collectif régulier et adapté au bénéfice de l'ensemble des citoyens de la région métropolitaine de Montréal.

À cette fin, toute proposition examinée devait :

- se fonder sur les principes directeurs entérinés au départ ;
- être simple et attrayante pour la clientèle et améliorer l'intégration des services ;
- faciliter les déplacements à l'intérieur de chaque secteur et entre les secteurs de la région ;
- limiter les changements pour l'agglomération de Montréal, la ville de Laval et l'agglomération de Longueuil en raison du grand nombre d'usagers ;
- harmoniser les tarifs des municipalités formant les couronnes nord et sud autour des tarifs moyens en vigueur ;
- générer des revenus tarifaires au moins équivalents à ceux perçus actuellement ;
- être facile à implanter et à opérer ;
- limiter les grands changements à la mise en service du REM.

Un projet de refonte tarifaire qui se précise

Dans la structure tarifaire actuelle, deux types de tarifs cohabitent sur le territoire : une tarification locale, spécifique au service exploité par chaque OPTC, et une tarification métropolitaine, organisée en huit zones tarifaires concentriques à partir du centre-ville de Montréal, qui permet aux usagers d'emprunter les services de plus d'un OPTC ou le train en se procurant des titres métropolitains, appelés « TRAM ».

Actuellement, il existe dans la région métropolitaine de Montréal plus de 700 titres de transport collectif répartis dans 17 grilles tarifaires.

LA QUESTION DES ZONES TARIFAIRES

Dès le départ, il est apparu que l'atteinte de l'objectif de simplification de la tarification du transport collectif au bénéfice de la clientèle passait par la diminution du nombre de zones.

Une seule zone pour l'ensemble du territoire de l'ARTM a été envisagée. D'une grande simplicité pour l'utilisateur, cette proposition a rapidement été écartée du fait que, pour assurer le maintien du niveau des revenus tarifaires actuels, elle impliquerait une hausse de tarif significative pour la majorité des usagers, notamment ceux de l'agglomération de Montréal, de manière à compenser la baisse importante des tarifs ailleurs sur le territoire. Ceci aurait eu pour conséquence une éventuelle perte d'achalandage. De plus, le fait d'avoir une seule zone sur un vaste territoire comme celui de l'ARTM annule la possibilité d'avoir un tarif qui prend en compte la distance parcourue. Et, finalement, les résidents de l'agglomération de Montréal ne perçoivent pas l'avantage d'avoir accès à tout le territoire pour un tarif plus élevé, leurs déplacements en transport collectif se faisant majoritairement à l'intérieur de l'agglomération de Montréal.

Un découpage selon 3 zones tarifaires incluant **une segmentation de l'agglomération de Montréal en deux parties**, de manière à optimiser le principe de distance parcourue par l'utilisateur, a été considéré. Concrètement, une première zone correspond au centre de l'île de Montréal, une deuxième zone couvre les parties est et ouest de l'île de Montréal regroupée avec la ville de Laval et l'agglomération de Longueuil alors que la troisième zone correspond aux territoires des couronnes nord et sud. Cette proposition de scinder l'île de Montréal en deux pose un certain nombre de défis d'exploitation et n'a pas reçu d'accueil favorable de la part des citoyens consultés qui estiment que préserver l'intégrité de l'île de Montréal est primordial. Cette proposition, perçue comme arbitraire, suscite la même réaction de la part des citoyens, indépendamment de leur lieu de résidence.

Un découpage selon 3 zones tarifaires qui respectent les limites géographiques des agglomérations de Montréal et de Longueuil, de la ville de Laval et des couronnes est celui qui est globalement le mieux accepté et qui provoque le moins de réactions négatives chez les usagers. En complément à ce découpage, **l'ajout d'une quatrième zone** regroupant les municipalités à l'extérieur du territoire de l'ARTM s'avère nécessaire.

LA QUESTION DE LA TARIFICATION DES MODES DE TRANSPORT

La proposition de **différencier la tarification selon les modes de transport utilisés** prend en compte la plus grande valeur perçue associée aux modes structurants comme le métro ou le train. Elle offre une plus grande latitude à l'utilisateur qui peut personnaliser son titre en fonction des modes qu'il souhaite utiliser. Il peut ainsi se procurer un titre qui ne lui donne accès qu'au bus ou un titre un peu plus cher qui lui permet de prendre le bus et le métro, ou encore un titre un peu plus cher avec lequel il pourra en plus emprunter le train. Cette proposition a cependant le désavantage de rendre plus complexes les déplacements quotidiens de l'utilisateur qui aura à s'assurer qu'il a sélectionné le titre adéquat pour réaliser son déplacement. Les citoyens consultés sont d'ailleurs partagés sur cette proposition. Si certains apprécient la capacité de

personnaliser leur titre, nombreux sont ceux qui envisagent difficilement la rupture de l'intégration du bus et du métro qui a toujours caractérisé le réseau montréalais.

Une proposition qui **rassemble tous les modes de transport disponibles** sur le territoire sous un même tarif offre plus de flexibilité à l'usager dans ses déplacements quotidiens. En effet, il lui est alors possible d'emprunter n'importe quel mode de transport sur le territoire selon le même tarif, ce dernier dépendant uniquement du nombre de zones franchies au cours de son déplacement. À l'inverse, il ne peut personnaliser son titre en fonction des modes de transport auxquels il souhaite avoir accès. De façon générale, cette proposition est bien accueillie par les citoyens pour autant qu'il n'y ait pas d'impact sur le tarif. Elle ne fait cependant pas l'unanimité, la principale réticence provenant des usagers qui utilisent uniquement le bus.

La possibilité d'avoir **un tarif donnant accès au bus seulement** est jugée intéressante, particulièrement pour les usagers qui font de courts déplacements entre deux zones tarifaires, par exemple les étudiants demeurant en couronne et étudiant à Laval ou Longueuil.

À partir de ces constats s'est dessinée une nouvelle **proposition offrant deux possibilités à l'usager** : avoir accès à tous les réseaux de bus sur le territoire de l'ARTM pour un tarif unique, peu importe la distance parcourue, ou avoir accès à tous les modes de transport — modes structurants et bus — moyennant un tarif variant selon le nombre de zones franchies. Cette proposition, tout en restant simple, procure une plus grande flexibilité à l'usager.

LA NOTION DE TARIFICATION INTERZONE

Dans la structure tarifaire actuelle, la tarification métropolitaine est basée sur huit zones concentriques à partir du centre-ville.

Au cours des travaux d'analyse qui ont été réalisés, un consensus sur une tarification interzone a vite été établi. **Les tarifs ne doivent pas être fixés en fonction du centre-ville, mais en fonction du nombre de zones que franchit l'usager au cours de ses déplacements.** Ainsi, il est possible de se procurer un titre qui donne accès à une seule zone, à deux zones ou à trois zones.

L'IMPACT DE L'ARRIVÉE DU REM SUR LES TARIFS

L'arrivée du REM représente une amélioration de service importante dont va bénéficier la clientèle. Elle aura un impact important sur les tarifs, notamment pour les usagers de l'agglomération de Longueuil et de la couronne sud. Cet impact qui n'est aucunement lié au projet de refonte tarifaire découle plutôt de la réorganisation des réseaux de transport collectif existants.

Le REM est pleinement intégré au système tarifaire et les tarifs devront être établis de manière progressive, sur plus d'une année, afin d'atténuer les effets négatifs des augmentations de tarifs associées.

Les autres volets de refonte tarifaire

Tarification sociale

La simplification de la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine et la tarification sociale, deux sujets traités distinctement par l'ARTM, suscitent beaucoup d'intérêt dans la région métropolitaine de Montréal.

La consultation publique amorcée par l'ARTM sur le projet de refonte tarifaire porte sur le premier de ces deux sujets, soit la simplification de la tarification des services de transport collectif régulier et adapté de la région métropolitaine.

Alors que plusieurs intervenants se questionnent sur la manière d'accroître l'accessibilité au transport collectif par le biais de réductions tarifaires, la commission du transport de la CMM a exprimé ses orientations et attentes à l'égard de la tarification sociale du transport en commun sur son territoire en janvier 2019.

Bien que le cadre tarifaire actuel comporte déjà des mesures de tarification sociale visant les jeunes, les aînés et les étudiants, l'ARTM reconnaît l'importance d'examiner cette question et a procédé, à la demande de la CMM, à l'analyse et à l'évaluation de différents mécanismes de tarification sociale et de leurs impacts en termes de coûts ainsi que sur l'achalandage du transport collectif. Lorsqu'il sera finalisé, le rapport faisant suite à ces travaux permettra d'alimenter la réflexion quant à cette question.

L'ARTM prend acte de l'orientation de la CMM, selon laquelle la mesure devrait être financée par le gouvernement en considérant que les investissements consentis en matière de tarification sociale auront des répercussions positives dans les domaines de la santé et du développement économique et social, et qu'il s'agit d'une mesure de redistribution de la richesse.

La pandémie de la COVID-19 en 2020 entraîne des enjeux financiers d'envergure pour le transport collectif, partout dans le monde. Le manque à gagner majeur découlant de la chute brutale de l'achalandage, le niveau d'incertitude quant à la vitesse du retour à la normale et les effets à long terme des nouvelles habitudes de travail exacerbent les défis auxquels nous faisons face, dont ceux liés au financement du transport collectif.

L'adoption d'une stratégie de tarification sociale demeure un élément de discussion important qui fera partie d'une réflexion collective au cours de la prochaine année. À la suite des échanges avec ses partenaires, l'ARTM fera des recommandations d'ici la fin de 2021.

Tout commentaire ou avis exprimé sur la tarification sociale au cours de la consultation sur la refonte tarifaire pourra donc enrichir notre réflexion à venir sur le sujet.

Mobilité intégrée

La mobilité intégrée ou MaaS (Mobility as a Service) est une approche qui vise à répondre aux besoins globaux de mobilité des personnes en simplifiant l'accès aux services de mobilité durable (transport collectif, taxi, autopartage, vélo et auto en libre-service, auto de location, etc.).

Cette approche nécessite la mise en place de certains éléments technologiques appuyés par des accords avec les fournisseurs de services de mobilité dans le but de les rendre disponibles aux usagers et de permettre à ceux-ci de personnaliser leurs forfaits et de les adapter à leurs besoins réels de déplacement.

La centrale de mobilité est une composante importante de cette approche et aura pour fonction d'offrir aux usagers un portail intégré permettant notamment :

- l'accès complet et intégré à l'information sur les services de mobilité;
- l'achat de titres de transport;
- la réservation d'un déplacement, pour les services à la demande.

Le projet de refonte tarifaire, par la simplification et l'intégration de la tarification des services de transport collectif qu'il propose, représente un préalable nécessaire à l'intégration tarifaire future entre les services de transport collectif et d'autres services de mobilité.

Évolutions de l'écosystème

L'ARTM peut déjà compter sur le système OPUS, un support unique qui permet aux usagers d'accéder aux différents services de transport collectif et à certains services de mobilité du type autopartage ou vélopartage.

De nouvelles fonctionnalités de nature technologique sont en cours de planification :

- Le paiement ouvert, qui offrira aux usagers du transport collectif la possibilité d'acquitter directement leur droit de passage à bord des véhicules ou aux tourniquets du métro en utilisant une carte de crédit;
- Un compte mobilité, qui permettra aux usagers d'accéder à leurs services de transport collectif et d'acquitter le coût de ces services par le biais d'une facturation mensuelle adaptée à leurs préférences tarifaires et à leur consommation en matière de mobilité;
- La centrale de mobilité, qui proposera aux citoyens des services de mobilité intégrés, personnalisés et adaptés à leurs besoins. Les usagers pourront ainsi consulter l'information sur les services offerts, l'état du service en temps réel et la grille tarifaire. Ils pourront effectuer l'achat d'un titre et de forfaits de mobilité ainsi qu'accéder à l'historique de leur utilisation des services.

Les prochaines étapes

Lancement de la consultation publique

Le 3 septembre 2020

Appel de mémoires

Du lancement au 5 octobre 2020

Rencontres d'information

Entre le 8 et le 18 septembre 2020

Consultation numérique

Du 8 septembre au 9 octobre 2020

Audition des mémoires

Entre le 12 et le 23 octobre 2020

Publication du rapport de consultation

Décembre 2020

Révision du projet de refonte tarifaire en vue de l'adoption par le conseil d'administration de l'ARTM du projet de refonte tarifaire ajusté

Décembre 2020

Adoption par le CA du projet de refonte tarifaire

Décembre 2020

Introduction de la première vague de simplification

1^{er} juillet 2021

Conclusion

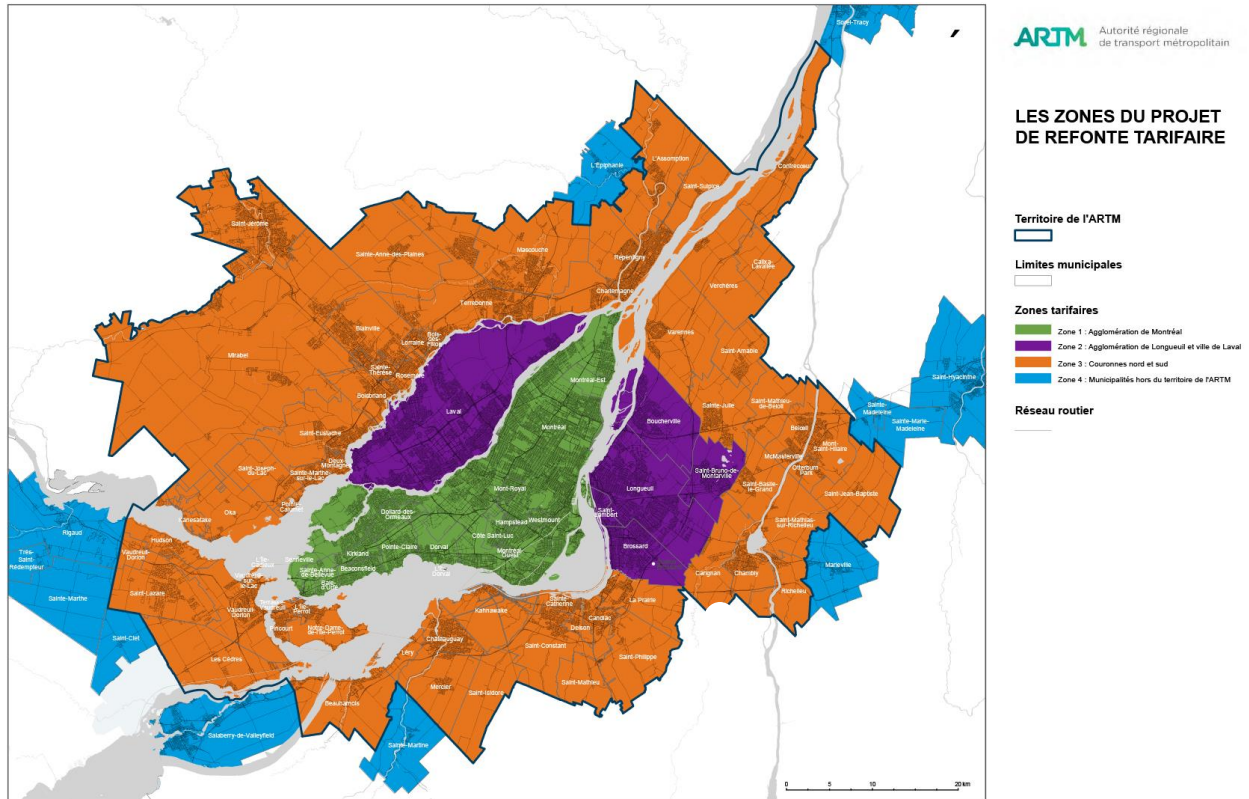
La consultation publique en cours sur le projet de refonte tarifaire est une occasion unique de vous exprimer sur les aspects de la tarification des services du transport collectif importants pour vous.

L'ARTM invite chaleureusement la population à s'informer sur le projet de refonte tarifaire proposé et à participer en grand nombre à la consultation, soit en déposant un mémoire ou en participant à la consultation en ligne.

Les avis exprimés permettront de bonifier le projet de refonte tarifaire et de s'assurer que sa mise en œuvre permette de mettre en place une tarification métropolitaine cohérente et simplifiée.

Annexe I

Carte des zones proposées dans le projet de refonte tarifaire avec les limites des municipalités



Annexe II

Projet de refonte tarifaire – Liste des municipalités par zones tarifaires

ZONE	MUNICIPALITE	ARRONDISSEMENT
1	Baie-D'Urfé	
1	Beaconsfield	
1	Côte-Saint-Luc	
1	Dollard-des-Ormeaux	
1	Dorval	
1	Hampstead	
1	Kirkland	
1	L'Île-Dorval	
1	Montréal	Ahuntsic-Cartierville
1	Montréal	Anjou
1	Montréal	Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
1	Montréal	Lachine
1	Montréal	LaSalle
1	Montréal	Le Plateau-Mont-Royal
1	Montréal	Le Sud-Ouest
1	Montréal	L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève
1	Montréal	Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
1	Montréal	Montréal-Nord
1	Montréal	Outremont
1	Montréal	Pierrefonds-Roxboro
1	Montréal	Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles
1	Montréal	Rosemont–La Petite-Patrie
1	Montréal	Saint-Laurent
1	Montréal	Saint-Léonard
1	Montréal	Verdun
1	Montréal	Ville-Marie
1	Montréal	Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
1	Montréal-Est	

ZONE	MUNICIPALITE	ARRONDISSEMENT
1	Montréal-Ouest	
1	Mont-Royal	
1	Pointe-Claire	
1	Sainte-Anne-de-Bellevue	
1	Senneville	
1	Westmount	
2	Laval	
2	Boucherville	
2	Brossard	
2	Longueuil	Greenfield Park
2	Longueuil	LeMoyne
2	Longueuil	Saint-Hubert
2	Longueuil	Vieux-Longueuil
2	Saint-Bruno-de-Montarville	
2	Saint-Lambert	
3	Beauharnois	
3	Beloeil	
3	Blainville	
3	Boisbriand	
3	Bois-des-Filion	
3	Calixa-Lavallée	
3	Candiac	
3	Carignan	
3	Chambly	
3	Charlemagne	
3	Châteauguay	
3	Contrecoeur	
3	Delson	
3	Deux-Montagnes	
3	Hudson	
3	Kahnawake	
3	L'Île-Cadieux	

ZONE	MUNICIPALITE	ARRONDISSEMENT
3	L'Île-Perrot	
3	La Prairie	
3	L'Assomption	
3	Léry	
3	Les Cèdres	
3	Lorraine	
3	Mascouche	
3	McMasterville	
3	Mercier	
3	Mirabel	
3	Mont-Saint-Hilaire	
3	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	
3	Oka	
3	Otterburn Park	
3	Pincourt	
3	Pointe-Calumet	
3	Pointe-des-Cascades	
3	Repentigny	
3	Richelieu	
3	Rosemère	
3	Saint-Amable	
3	Saint-Basile-le-Grand	
3	Saint-Constant	
3	Sainte-Anne-des-Plaines	
3	Sainte-Catherine	
3	Sainte-Julie	
3	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	
3	Sainte-Thérèse	
3	Saint-Eustache	
3	Saint-Isidore	
3	Saint-Jean-Baptiste	
3	Saint-Jérôme	

ZONE	MUNICIPALITE	ARRONDISSEMENT
3	Saint-Joseph-du-Lac	
3	Saint-Lazare	
3	Saint-Mathias-sur-Richelieu	
3	Saint-Mathieu	
3	Saint-Mathieu-de-Beloeil	
3	Saint-Philippe	
3	Saint-Sulpice	
3	Terrasse-Vaudreuil	
3	Terrebonne	
3	Varenes	
3	Vaudreuil-Dorion	
3	Vaudreuil-sur-le-Lac	
3	Verchères	
4	Marieville	
4	Rigaud	
4	Saint-Clet	
4	Sainte-Madeleine	
4	Sainte-Marie-Madeleine	
4	Sainte-Marthe	
4	Sainte-Martine	
4	Saint-Hyacinthe	
4	Saint-Joseph-de-Sorel	
4	Salaberry-de-Valleyfield	
4	Sorel-Tracy	
4	Très-Saint-Rédempteur	
4	L'Épiphanie	

Le projet de refonte tarifaire

La refonte tarifaire a pour objectif la simplification et l'intégration de la tarification du transport collectif régulier et adapté dans la région métropolitaine de Montréal.

Le projet de refonte tarifaire :

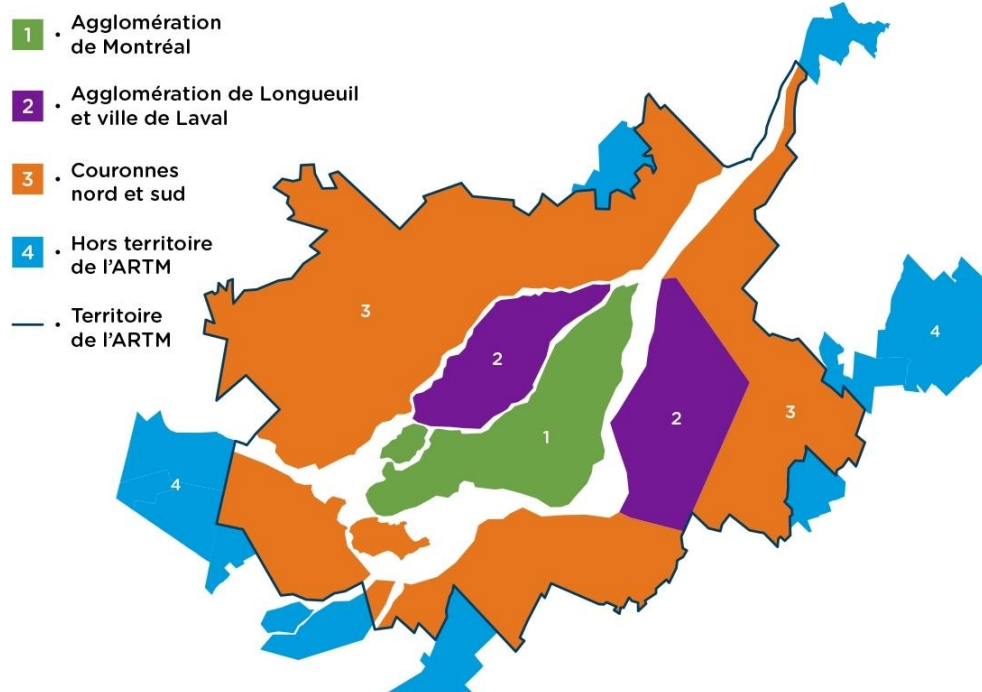
- Représente une attente importante des citoyens et des institutions de la région métropolitaine ;
- S'appuie sur l'analyse de plusieurs scénarios et de leurs répercussions ;
- A fait l'objet d'un vaste exercice de concertation et de consultation auprès des partenaires concernés, de la population et de la société civile.

Le projet de refonte tarifaire pour consultation propose :

- Quatre zones tarifaires qui respectent les grands secteurs (agglomération de Montréal : zone 1; ville de Laval et agglomération de Longueuil : zone 2; couronnes nord et sud : zone 3; municipalités hors territoire : zone 4).
- Des tarifs donnant accès à tous les modes de transport, définis selon chacune des zones et entre les zones.
- Un tarif « Bus partout » uniforme pour les zones 1, 2 et 3 du territoire de l'ARTM.

Les zones du projet de refonte tarifaire

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain



Des tarifs arrimés aux tarifs actuels

- TOUS MODES ZONE 1 :
Tarif de 90 \$ impliquant une hausse du tarif STM de 2 \$ pour maintenir constants les revenus tarifaires à la suite de l'intégration des tarifs trains et REM.
- TOUS MODES ZONE 2 :
Tarif de 100 \$ permettant d'harmoniser les tarifs RTL et STL, impliquant le maintien du tarif RTL et une hausse du tarif STL de 1 %.
- TOUS MODES ZONE 3 :
Tarif de 100 \$ permettant d'harmoniser les tarifs internes des zones 2 et 3 et impliquant une hausse du tarif moyen des couronnes nord et sud d'environ 3 %.
- TOUS MODES 2 ET 3 ZONES :
Tarifs respectifs de 144 \$ et 176 \$ correspondant aux actuels tarifs TRAM 3 et 5.
- BUS PARTOUT :
Tarif unique de 110 \$ donnant accès, à quelques exceptions près, à tous les services de bus à l'intérieur des zones 1, 2 et 3, sans égard au nombre de zones parcourues.

TARIFS MENSUELS ORDINAIRES PROPOSÉS À DES FINS DE CONSULTATION

		TOUS MODES					BUS PARTOUT				
		Zone de destination					Zone de destination				
		↶	1	2	3	4	↶	1	2	3	4
Zone d'origine	1		90 \$	144 \$	176 \$	245 \$		110 \$			
	2		144 \$	100 \$	144 \$	176 \$					
	3		176 \$	144 \$	100 \$	144 \$					
	4		245 \$	176 \$	144 \$	100 \$					

1 - Agglomération de Montréal
2 - Ville de Laval et agglomération de Longueuil
3 - Couronnes nord et sud
4 - Hors territoire de l'ARTM

Prochaines étapes

- Décembre 2020 :
Publication du rapport de consultation et adoption par le CA de l'ARTM du projet de refonte tarifaire ajusté.
- 2021-2024 :
Implantation progressive à partir de juillet 2021 avec la première vague de simplification.