

**Report to  
Rapport à la :**

**Transit Commission  
Commission du transport en commun  
5 December 2016 / 5 décembre 2016**

**and Council Ville d'Ott  
et au Conseil  
14 December 2016 / 14 décembre 2016**

**Submitted on November 23, 2016  
Soumis le 23 novembre 2016**

**Submitted by  
Soumis par :  
John Manconi, General Manager / directeur général, Transportation Services /  
Direction générale des transports**

**Contact Person  
Personne-ressource :  
Pat Scrimgeour, Director / directeur, Transit Customer Systems and Planning /  
Systèmes-clients et Planification du transport en commun  
613-580-2424, ext./poste 52205, Pat.Scrimgeour@ottawa.ca**

**Quartier : CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE N° de dossier : ACS2016-TSD-OCT-  
LA VILLE 0004**

**SUBJECT: PRESTO SMARTCARD OPERATING AGREEMENT**

**OBJET : CONTRAT D'EXPLOITATION DES CARTES À PUCE PRESTO**

#### **REPORT RECOMMENDATIONS**

That the Transit Commission recommend that Council approve the recommendations to delegate authority to the General Manager of the Transportation Services Department to negotiate, execute, and finalize including any amendments thereto:

- 1 A one-year extension to the existing Presto Fare System Operating Agreement under the same terms and conditions to October 27, 2017;

- 2 A new Presto Smartcard Fare System Agreement for a term of ten (10) years from 2017 to 2027 (the “Successor Agreement”) based on the three key business terms identified in this report; and,
- 3 A Memorandum of Understanding with Metrolinx based on the same terms and conditions as the existing Presto Fare System Operating Agreement for the services and costs associated with integrating the new OC Transpo fare control system with the Presto fare payment system as described in the report.

## **RECOMMANDATIONS DU RAPPORT**

Que la Commission du transport en commun recommande au Conseil d’approuver les recommandations visant à déléguer au directeur général des transports le pouvoir de négocier, de signer et de conclure les ententes suivantes, y compris toute modification :

- 1 une prolongation d’un an du contrat d’exploitation du système de paiement PRESTO, selon les dispositions déjà en place, jusqu’au 27 octobre 2017;
- 2 une nouvelle entente sur le système de paiement par carte à puce PRESTO d’une durée de 10 ans – de 2017 à 2027 – (le « nouveau contrat »), fondée sur les trois conditions principales énoncées dans le présent rapport;
- 3 un protocole d’entente avec Metrolinx qui reprend les dispositions du contrat d’exploitation du système de paiement PRESTO en ce qui concerne les services et les coûts associés à l’intégration du nouveau système de perception des tarifs d’OC Transpo dans ledit système de paiement, décrit dans le présent rapport.

## **CONTEXTE**

Le 7 décembre 2007, le Conseil municipal a approuvé les recommandations du rapport sur le système de paiement par carte à puce et a délégué au directeur du Service de transport en commun le pouvoir d’approuver et de signer une entente avec Metrolinx concernant l’exploitation du système de cartes à puce PRESTO pour OC Transpo (le « système PRESTO »).

Metrolinx et la Ville se sont donc liées par le contrat d’exploitation du système de paiement de la région du Grand Toronto, daté du 27 octobre 2006 et signé par la Ville le 19 octobre 2009 (le « contrat d’exploitation »). Ce document énonce les modalités qui s’appliquent à l’après-mise en œuvre du système PRESTO par la Ville, à la participation de la Ville à ce système et à son utilisation. Or, ce dernier contrat d’exploitation entre la

Ville d'Ottawa et Metrolinx devait prendre fin le 27 octobre 2016, mais a été prolongé, comme il est expliqué ci-après.

Dans une note de service adressée au Conseil municipal et à la Commission du transport en commun le 9 novembre 2016, le directeur municipal a signalé qu'il avait exercé ses pouvoirs délégués pour signer la prolongation du contrat actuel jusqu'au 26 novembre 2016 (ACS2016-CCS-GEN-0026). Compte tenu de la publication imminente de ce rapport, le directeur municipal a exercé ses pouvoirs délégués pour signer une deuxième prolongation du contrat jusqu'au 26 décembre 2016 en prévision de l'examen du présent rapport par la Commission du transport en commun et par le Conseil.

Le personnel négocie avec Metrolinx depuis plusieurs mois afin de proroger et de renouveler le contrat d'exploitation du système PRESTO. Les recommandations du présent rapport sont le fruit de ces négociations et discussions.

## **ANALYSE**

Le personnel a entamé des négociations avec Metrolinx afin de conclure une nouvelle entente sur la prestation des services liés au système de paiement PRESTO et d'uniformiser les nouveaux tarifs et services pour une période de 10 ans, du 27 octobre 2017 au 27 novembre 2027 (le « nouveau contrat »). La Ville a toutefois demandé à prolonger le contrat actuel après 2018, selon les dispositions déjà en place, pour pouvoir se concentrer sur les travaux associés au lancement du train léger.

Après avoir étudié cette demande, Metrolinx a fait savoir qu'elle approuve la prolongation d'un an du contrat d'exploitation actuel, selon les dispositions déjà en place, pourvu que toutes les sociétés de transport en commun participantes acceptent en principe les conditions principales décrites dans le présent rapport, lesquelles formeront la base du nouveau contrat. La prolongation d'un an du contrat d'exploitation actuel, qui a commencé par deux prolongations d'un mois, a pour but de laisser aux sociétés de transport en commun et à Metrolinx le temps de peaufiner et d'officialiser le nouveau contrat. La complexité du nouveau modèle de services, de la nouvelle structure tarifaire et du système de gouvernance, ainsi que la pluralité des sociétés de transport en commun participantes, sont autant de facteurs qui nécessitent de temps additionnel afin d'assurer les dispositions de ce contrat.

Metrolinx a également engagé des négociations avec toutes les sociétés de transport en commun participantes dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (les

« sociétés de transport en commun »), excepté la Commission de transport de Toronto, qui a un contrat distinct avec Metrolinx.

Le 9 décembre 2013, la Commission du transport en commun a approuvé la Stratégie de perception des tarifs visant la Ligne de la Confédération et la Ligne Trillium de l'O-Train. Cette stratégie repose sur l'installation de portillons d'accès et de machines distributrices à l'entrée des stations, qui permettent les usagers qui ont acheté un laissez-passer ou un billet unique d'entrer sur le quai. La mise en œuvre de ce système de perception des tarifs se poursuit. Les distributrices de billets comme les portillons d'accès doivent être intégrés au système PRESTO pour que les usagers puissent utiliser tous les titres de transport à toutes les stations. Certains aspects du flux de données entre Metrolinx et le système financier de la Ville seront également modernisés et normalisés dans le cadre de cette intégration. Le personnel a demandé à Metrolinx d'assurer l'intégration des données. Metrolinx a accepté, et des négociations ont été entamées pour déterminer l'ampleur des travaux et les coûts associés à ce travail essentiel. Metrolinx facturera à la Ville les coûts réels engagés, et le personnel municipal vérifiera que ces coûts sont nécessaires et raisonnables.

### **Conditions principales du nouveau contrat**

#### *1. Nouveau modèle de services*

La structure tarifaire du système PRESTO sera établie en fonction d'un noyau central de services qui sont utilisés par toutes les sociétés de transport en commun, y compris la Ville, et dont les coûts de fonctionnement seront partagés par l'ensemble des sociétés participantes. Une gamme de services facultatifs sera également offerte, dont les coûts de fonctionnement seront facturés directement aux sociétés qui choisissent d'y avoir recours.

Le personnel appuie cette nouvelle structure tarifaire qui distingue les services essentiels des services facultatifs. Cette structure évitera à la Ville de payer pour les éléments du système PRESTO qui ont déjà été mis en place, exclusivement au profit d'autres sociétés de transport en commun. Plus précisément, les coûts éventuels liés au transport intermunicipal et à l'intégration des tarifs dans la région du Grand Toronto et de Hamilton ne seront pas facturés à la Ville.

La double structure tarifaire proposée convient particulièrement au contexte d'Ottawa. Les services de base sont de nature essentielle et se limitent généralement à la prestation, à la gestion et à l'entretien du système PRESTO, du système financier sur

lequel repose le système de paiement, et des services à la clientèle offerts au centre d'appels de PRESTO ainsi que sur le site Web prestocard.ca.

La Ville possède ses propres appareils de perception des tarifs et fait affaire directement avec le fournisseur pour ce qui est de l'entretien; ces services ne seraient donc pas essentiels. De plus, la Ville n'a pas besoin des fonctions du système PRESTO qui facilitent le transport intermunicipal et l'intégration des tarifs dans la région du Grand Toronto et de Hamilton; elle n'a pas non plus intérêt à y recourir. Encore une fois, il ne s'agit pas de services essentiels. Les usagers pourraient continuer d'utiliser les titres électroniques chargés sur leur carte PRESTO à Ottawa et dans la région du Grand Toronto et de Hamilton.

Pour le moment, le personnel ne croit pas qu'il sera nécessaire de recourir à d'importants services facultatifs dans le cadre des activités actuelles d'OC Transpo.

## *2. Établissement des prix*

Toutes les sociétés de transport en commun participantes contribueront aux coûts de fonctionnement de base du système PRESTO en déboursant un montant proportionnel aux recettes tarifaires perçues au moyen du système. Ce montant passerait à 3 % le 1<sup>er</sup> janvier 2018, puis à 4 % le 1<sup>er</sup> janvier 2019, à 5 % le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et à 6 % le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Il resterait ensuite à 6 % pour le reste de la durée de l'entente, qui prendra fin le 27 novembre 2027.

Selon les calculs de Metrolinx, lorsque le tarif atteindra 6 %, 73 % des coûts de fonctionnement de base du système PRESTO seront couverts par les sociétés de transport en commun, y compris GO Transit et UP Express, qui sont des entités provinciales, et 27 %, par le ministère des Transports de l'Ontario.

Le taux proposé de 6 % est supérieur au taux de 2 % que paye actuellement la Ville. Le personnel approuve néanmoins ce montant, compte tenu des coûts réels en vigueur maintenant que le système PRESTO est bien établi, de la diligence raisonnable dont a fait preuve le personnel en examinant ces coûts, du fait que le taux restera le même pendant 10 ans et des négociations menées avec Metrolinx. Les chiffres fournis par Metrolinx montrent que d'autres systèmes de cartes à puce multipartites utilisés pour le transport en commun ailleurs en Amérique du Nord génèrent des coûts de fonctionnement entre 11 et 14 % du tarif perçu.

Ottawa continuera de se faire rembourser une partie des coûts engendrés par le chargement des titres dans les comptes PRESTO. En effet, Metrolinx verse à la Ville

une commission de 2 % des sommes versées dans les comptes PRESTO électroniques aux centres de service à la clientèle d'OC Transpo, et la même entente s'appliquera aux futures distributrices de billets des stations de l'O-Train, sur la Ligne Trillium et la Ligne de la Confédération.

Le personnel estime que, selon les tendances actuelles et les décisions stratégiques, environ 65 % des recettes tarifaires d'OC Transpo proviendront du système PRESTO, à compter de 2018. Environ la moitié de ces recettes proviennent des laissez-passer mensuels, lesquels seront tous sous forme de carte PRESTO d'ici 2018. Environ un tiers des recettes tarifaires proviennent des billets uniques, et le personnel prévoit qu'environ la moitié de ces billets seront payés par porte-monnaie électronique PRESTO, et l'autre moitié, en argent comptant, par carte de crédit ou par carte de débit. Le reste des recettes tarifaires (un sixième) proviendra des laissez-passer U-Pass, qui ne s'inscrivent pas dans le système PRESTO. (Metrolinx travaille actuellement à la mise sur pied d'une solution pour les laissez-passer U-Pass; à mesure qu'elle progresse, le personnel déterminera si cette solution est comparable aux cartes actuellement en usage autres que les cartes à puce PRESTO. OC Transpo a informé Metrolinx que son laissez-passer U-Pass doit être comparable aux autres cartes à puce, et ne doit pas coûter plus que le système actuel, que ce soit en termes de fonctionnement ou d'immobilisations. Si OC Transpo intègre les laissez-passer U-Pass au système PRESTO, la proportion des recettes tarifaires qui proviennent du système PRESTO passerait alors à environ 85 %.)

Le tableau ci-dessous illustre les prévisions actuelles des frais perçus par Metrolinx. Ces montants, rajustés en fonction du nombre d'usagers et des tarifs de l'année, seront intégrés au budget du transport en commun pour les années à venir.

**Figure 1: Prévisions des frais annuels lors du nouveau contrat**

<b>Année</b>	<b>Pourcentage</b>	<b>Proportion estimée des recettes tarifaires d'OC Transpo provenant de la carte PRESTO*</b>	<b>Frais estimés des services PRESTO de base</b>
1. 2018	3	128,8 millions de dollars	3,9 millions de dollars
2. 2019	4	134,7 millions de dollars	5,4 millions de dollars
3. 2020	5	141,8 millions de dollars	7,1 millions de dollars
4. 2021	6	149,3 millions de dollars	9,0 millions de dollars
5. 2022	6	157,3 millions de dollars	9,4 millions de dollars
6. 2023	6	166,0 millions de dollars	10,0 millions de dollars
7. 2024	6	180,4 millions de dollars	10,8 millions de dollars

<b>Année</b>	<b>Pourcentage</b>	<b>Proportion estimée des recettes tarifaires d'OC Transpo provenant de la carte PRESTO*</b>	<b>Frais estimés des services PRESTO de base</b>
8. 2025	6	196,0 millions de dollars	11,8 millions de dollars
9. 2026	6	211,0 millions de dollars	12,7 millions de dollars
10. 2027	6	223,9 millions de dollars	13,4 millions de dollars

\* N.B. : Sans compter les laissez-passer U-Pass.

### 3. Gouvernance

À l'heure actuelle, la Ville siège à plusieurs comités faisant partie de la structure de gouvernance et d'organisation du système PRESTO, tout comme les autres sociétés de transport en commun participantes et Metrolinx. Elle a aussi une place au exécutif comité des clients, qui prend des décisions concernant plusieurs domaines importants du système PRESTO.

Dorénavant, Metrolinx propose que le système PRESTO soit administré par un comité central de gouvernance stratégique, dont OC Transpo serait l'un de cinq membres, les autres étant Metrolinx (PRESTO), Metrolinx (trains et autobus), la Commission de transport de Toronto et un représentant des réseaux municipaux de transport en commun du 905 dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Ce comité se réunirait une fois par trimestre pour discuter des rôles principaux à remplir dans le système, de la réalisation du plan établi, de la marche à suivre pour toute amélioration future, des répercussions financières des modifications proposées au système, du budget prévu pour ces modifications et de la gestion des services de base qu'utilisent tous les réseaux de transport en commun. Les décisions seraient prises avec le consensus des cinq membres, ou d'une partie d'entre eux si la question touche uniquement certains réseaux de transport en commun. Il superviserait aussi plusieurs sous-comités techniques composés de spécialistes qui discuteraient des aspects financiers, techniques et de service à la clientèle du système PRESTO.

Le personnel approuve le modèle de gouvernance proposé. Celui-ci ressemble beaucoup aux dispositions en vigueur, mais il clarifie le processus décisionnel entourant toute modification ultérieure du système PRESTO. Plus particulièrement, il évite à la Ville de payer plus pour de nouvelles fonctions qui ne profiteront pas aux usagers d'OC Transpo, dans le nouveau modèle de facturation double (essentiel-facultatif), ni pour tout autre nouveau service que la Ville choisit de ne pas retenir.

### **Prolongation du contrat d'exploitation actuel jusqu'en 2017**

Metrolinx et le MTO ont communiqué avec la ville pour négocier la conclusion d'un nouveau contrat, sous réserve de l'acceptation par les parties des trois conditions principales susmentionnées. Ce contrat serait négocié et conclu pendant la période de prolongation d'un an, régie par les dispositions déjà en place dans le contrat d'exploitation actuel, jusqu'au 27 octobre 2017, date de prise d'effet du nouveau contrat. Le Conseil a été informé de la première prolongation d'un mois du contrat actuel, dont le terme était le 26 novembre 2016, et de la seconde prolongation, par le biais de ce rapport, dont le terme est le 26 décembre 2016.

Pendant les derniers 10 mois de la période de prolongation d'un an du contrat d'exploitation, le taux de 2 % reste en vigueur. Ce montant peut être compensé dans le budget proposé pour 2017.

Le personnel recommande de déléguer au directeur général des transports le pouvoir de conclure la prolongation du contrat d'exploitation pour une durée d'un an, comme il est indiqué ci-dessus.

### **Signature du nouveau contrat en 2017**

Pendant la période de prolongation d'un an, le personnel, Metrolinx et le MTO mettront ensemble la touche finale aux dispositions du nouveau contrat, conformément aux trois conditions principales définies ci-dessus. Le nouveau contrat restera en vigueur pendant 10 ans, soit du 28 octobre 2017 au 27 novembre 2027.

Le personnel recommande de déléguer au directeur général des transports le pouvoir de négocier, de signer et de conclure le nouveau contrat, conformément aux modalités décrites ci-dessus.

### **Protocole d'entente pour l'intégration du système de perception des tarifs dans le système PRESTO**

La Ville travaille actuellement à l'installation et au lancement d'un nouveau système de perception des tarifs, un élément essentiel à la mise en service de la Ligne de la Confédération de l'O-Train. Le nouveau système repose sur des portillons limitant l'accès aux stations de l'O-Train et sur des machines distributrices pour l'achat de billets uniques et de laissez-passer d'un jour ou plus, le renouvellement des laissez-passer mensuels et le rechargement du porte-monnaie électronique sur la carte PRESTO, ainsi que l'achat de cartes PRESTO. Le système de perception des tarifs entrera en service sur la Ligne Trillium en 2017, et sur la Ligne de la Confédération, à son inauguration en 2018. Le 14 septembre 2016, le Conseil a aussi approuvé, grâce au financement partiel



du programme fédéral intitulé Fonds pour l'infrastructure de transport en commun ([ACS2016-CMR-GEN-0009](#)), l'installation d'équipement de perception des tarifs dans certaines stations du Transitway.

Les distributrices de billets comme les portillons d'accès doivent être intégrés au système PRESTO pour que les usagers puissent utiliser tous les titres de transport à toutes les stations. Certains aspects du flux de données entre Metrolinx et le système financier de la Ville seront également modernisés et normalisés dans le cadre de cette intégration.

Pour tenir compte des services de transition et d'autres services offerts par Metrolinx qui se poursuivront temporairement dans le cadre du projet de perception des tarifs (mais qu'il ne sera pas nécessaire d'inclure dans le nouveau contrat), le personnel recommande de conclure un protocole d'entente (PE) avec cette société, lequel s'inspirerait des dispositions du contrat d'exploitation actuel tout en étant conforme au nouveau contrat. Le PE couvrirait les services et les coûts associés à l'intégration du nouveau système de perception des tarifs d'OC Transpo dans le système de paiement PRESTO. Ces services supplémentaires ne sont pas prévus par le contrat d'exploitation actuel et doivent être retenus avant la signature et la mise en œuvre du nouveau contrat. Metrolinx est entièrement d'accord avec ceci.

Ces coûts ressemblent à ceux des services facultatifs susmentionnés, mais comme les travaux associés à l'intégration du système de perception des tarifs d'OC Transpo dans le système PRESTO ne serviraient qu'à la Ville d'Ottawa et prendraient fin une fois le système établi, il n'est pas pratique d'inclure ces services dans le nouveau contrat.

Les coûts associés aux travaux prévus seront calculés conformément au tableau des services et des frais fournis par Metrolinx. Ceux des services de transition sont estimés à environ 600 000 \$. Ce tableau indique également ce qu'il en coûtera pour entretenir le système actuel jusqu'à ce qu'il ne soit plus nécessaire.

Les fonds nécessaires à la réalisation de ces travaux sont disponibles selon l'autorisation budgétaire d'immobilisations actuellement approuvée.

Le personnel recommande de déléguer au directeur général des transports le pouvoir de négocier, de signer et de conclure le protocole d'entente décrit ci-dessus.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES**

Le présent rapport ne contient aucune recommandation ayant des répercussions différentes sur les zones rurales que sur les zones urbaines.

## **CONSULTATIONS**

Aucune consultation n'a été menée en lien avec le présent rapport, car celui-ci relève du domaine administratif.

## **COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS**

Le présent rapport n'a pas été soumis aux comités consultatifs.

## **RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES**

Il n'existe aucune entrave d'ordre juridique à la mise en œuvre des recommandations du présent rapport. Les Services juridiques participent à la création des diverses ententes en cours de négociation et continueront de fournir des avis juridiques tout au long du processus, jusqu'à la signature des contrats décrits dans le présent rapport, conformément aux dispositions prévues aux présentes.

## **RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES**

Le risque principal que court la Ville est que le nombre d'usagers et les recettes tarifaires diffèrent de ceux prévus au budget, et donc que le montant à verser à Metrolinx chaque année diffère également. Ce risque sera atténué de la façon décrite dans le présent rapport.

## **RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES**

Les dépenses engagées par Metrolinx au chapitre de l'intégration des données seront financées à même les enveloppes des projets d'immobilisation n° 900300 (technologies de l'information pour les cartes à puce) et n° 907373 (système de perception des tarifs dans les stations de train). Les futurs budgets de fonctionnement présentés à la Commission et au Conseil refléteront l'augmentation des tarifs PRESTO.

## **RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ**

Les recommandations du présent rapport n'ont aucune répercussion sur l'accessibilité.

## **PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL**

*Transport et mobilité* – Satisfaire les besoins actuels et futurs des résidents et des visiteurs en matière de transport par la mise en œuvre des phases 1 et 2 du Plan directeur des transports, entre autres en assurant la fiabilité et la viabilité financière des services de transport en commun de la Ville. Veiller sans relâche à l'amélioration de la

mobilité pendant la mise en œuvre du train léger et favoriser l'utilisation de moyens de transport écologiques comme le transport en commun, la bicyclette et la marche.

*Excellence des services* – Améliorer la satisfaction de la clientèle relativement à la prestation des services municipaux aux résidents d'Ottawa en renforçant considérablement la culture de l'excellence du service de la Ville, en améliorant l'efficacité des activités municipales et en créant une expérience positive pour les clients.

*Viabilité financière* – Assurer une gestion budgétaire prudente des ressources existantes, et prendre des décisions avisées qui assurent la durabilité des programmes et des services municipaux.

*Gouvernance, planification et prise de décisions* – Réaliser des améliorations mesurables du niveau de confiance des résidents envers la façon dont la Ville est gouvernée et gérée, adopter une perspective de développement durable dans la prise de décisions, et créer un modèle de gouvernance comparable aux meilleures villes à travers le monde.

## **SUITE À DONNER**

Si le présent rapport est approuvé, le personnel communiquera avec Metrolinx afin de préparer les documents requis pour la prolongation d'un an du contrat d'exploitation actuel ainsi que pour le protocole d'entente, documents que signera le directeur général des transports. Le personnel continuera aussi de travailler avec Metrolinx à la rédaction de l'entente détaillée de 10 ans, dont la durée va de 2018 à 2027, entente qui sera également signée par le directeur général des transports.