

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
Ottawa Light Rail Transit Project (North-South Corridor)

THIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING Made in triplicate as of the 21st day of April, 2005.

BETWEEN:

HER MAJESTY THE QUEEN IN RIGHT OF CANADA
as represented by the Minister of State (Infrastructure and Communities)

(herein referred to as 'Canada'),

AND

HER MAJESTY THE QUEEN IN RIGHT OF ONTARIO
as represented by the Minister of Public Infrastructure Renewal and the Minister of
Transportation

(herein referred to as 'Ontario'),

AND

CITY OF OTTAWA
as represented by its Mayor

(herein referred to as the 'City').

RECITALS:

WHEREAS on July 9th, 2003, the council of the City adopted the Ottawa Rapid Transit Expansion Plan implementation strategy, which recommended exploring alternative financing and procurement and innovative public-private partnerships for rapid transit;

AND WHEREAS, by the press release issued on May 14th 2004, (the "Announcement") Canada, Ontario and the City (collectively herein referred to as the "Parties", individually a "Party") announced their intention to provide up to \$200M each to fund the City's Light Rail Transit expansion (North-South Corridor) in two phases, linking the downtown of the City of Ottawa to the community of Barrhaven in the south-west of the City. This financial support is conditional on the City meeting applicable federal and provincial requirements, including the successful completion of environmental assessments, ridership and other studies, and engineering design;

AND WHEREAS on July 27th, 2004, Ontario released its framework for infrastructure planning, financing and procurement entitled "Building a Better Tomorrow", which establishes principles and guidelines for innovative financing of public infrastructure assets, including transit. In addition, Ontario is committed as part of its "Strong Communities" initiatives, to development growth management plans for all areas of the province, as well as to the increase in transit ridership in urban areas to reduce gridlock and improve air quality;

AND WHEREAS Canada wishes to bring benefits to the country by supporting strategic infrastructure investments that encourage stronger and more sustainable communities and enhance the quality of life for all Canadians while protecting the environment and providing for long-term economic growth.

THEREFORE, in accordance with the principles set out in this Memorandum of Understanding (MOU), the Parties acknowledge as follows:

I. PURPOSE AND GENERAL:

1. The purpose of this MOU is to build on the Announcement by:
 - adjusting the proposed scope of the project described in the Announcement, such adjusted project (“Project”) is defined in Section 8 and Schedule A of this MOU, and reaffirming the financial commitments of the Parties; and,
 - outlining the Project implementation process that the City will undertake to complete the Project including:
 - policies and activities that the City will undertake to support the Project;
 - the general principles that will guide the City’s delivery strategy for the Project;
 - the proposed tri-lateral advisory structure; and,
 - the forecasted Project schedule as set out in Section 30.
2. The City will be solely responsible for the development and implementation of the Project and will coordinate all aspects of the Project.
3. Following the execution of this MOU, the City will, in consultation with Canada and Ontario, immediately proceed with the necessary steps to achieve the forecasted Project schedule set out below in Section 30.
4. (a) The City acknowledges that Canada’s and Ontario’s funding for the Project remains conditional on meeting, to the complete satisfaction of Canada and Ontario, applicable Federal and Provincial Government requirements including, but not limited to:
 - (i) successful completion of all necessary Federal and Provincial environmental assessments which includes implementation of any applicable mitigation measures in the engineering design;
 - (ii) the City completing a detailed ridership study that supports the implementation of the Project;
 - (iii) the City completing a business case that analyses the technical and financial viability of the Project, including those detailed in the *Canada Strategic Infrastructure Fund Transit Information Requirement Template* (the “CSIF Template”);
 - (iv) where possible, the exploration of the employment of an innovative delivery strategy to offset costs and transfer risk;
 - (v) Project compliance with all applicable laws and regulations, and receipt of all required approvals; and
 - (vi) the negotiation of a formal agreement(s) containing Canada and Ontario’s terms and conditions regarding the making of contributions including, without limitation, agreed terms and conditions regarding the City’s obligations to Canada and Ontario in consideration for Canada’s and Ontario’s financial contributions toward the Project (the “Formal Agreement”).
- (b) The City further acknowledges that Canada’s and Ontario’s funding for the Project is conditional on approval of funding and approval of, and authorization to enter into, the Formal Agreement by Treasury Board of Canada and Ontario’s Provincial Management Board Committee.
5. The Parties acknowledge that the Formal Agreement will include performance measures related to ridership targets, implementation of supporting municipal policies and implementation of innovative delivery options.

6. This MOU, which reflects the current understanding and intentions of the Parties, takes effect on April 27, 2005 and expires upon the earlier of (i) the execution of the Formal Agreement amongst the Parties; or (ii) December 31, 2006.

II. PROJECT DEFINITION:

7. In the Announcement, the Ottawa light rail expansion was defined in two phases, the first one extending from Lebreton Flats to Limebank Rd., and the second phase consisting of additions easterly to downtown Ottawa and westerly to Barrhaven. A subsequent assessment undertaken by the City has indicated that the downtown link is important to the success of the City's north-south expansion of light rail accounting for 32 percent of the total a.m. peak hour ridership by 2021, and must be included to ensure its economic feasibility.
8. In light of the City's recent findings, the redefined proposed "Project" is an electrified double track light rail based transit system that runs west from the Rideau Centre through downtown Ottawa to Lebreton Flats, turning south along the Canadian Pacific Railway right-of-way to the area of Leirim Road and then west through the City's Riverside South Community and across the Rideau River to end at Woodroffe Avenue in the community of Barrhaven. The total proposed distance is approximately 27km. The Project is further described in Schedule A to this MOU.
9. The Parties may amend the Project definition by mutual agreement prior to the execution of the Formal Agreement.
10. The business case analysis to be prepared by the City must affirm the delivery and consider the phasing in of service in accordance with the projected levels and growth rates of ridership in the impacted areas.

III FINANCIAL COMMITMENTS:

11. In the Announcement, the Parties announced funding commitments of up to \$200 million each (comprised of \$100 million with an additional \$100 million 'set aside' for phase 2) based on two project phases as described in Section 7 above. As a result of the Project being redefined as a single undertaking, Canada and Ontario reaffirm their commitment of up to \$200 million each to the Project subject to the satisfaction of the conditions described herein.
12. For greater certainty, it is acknowledged that the City is responsible for all costs of the Project. Some of the Project costs will be eligible costs ("Project Eligible Costs") that Canada and Ontario will contribute to. Project Eligible Costs will be defined in the Formal Agreement. Each of Canada and Ontario will contribute to Project Eligible Costs an amount equal to the lesser of \$200 million or one third of the Project Eligible Costs.
13. The Parties agree to continue discussions regarding the cash flow alignment for funding to the City, subject to the provisions of Section 12. The timing of the cash flow for Canada's and Ontario's contributions and all other terms and conditions related to the contributions will be negotiated as part of the subsequent Formal Agreement.
14. Given the potential for innovative delivery, Canada and Ontario remain open to exploring complementary funding mechanisms, including milestone payments with the City should they be warranted.
15. The City also agrees that funding from the Ontario Strategic Infrastructure Financing Authority (OSIFA) shall not be used as a source of financing for the Project.
16. The City may apply to Canada and/or Ontario for additional funding for the future implementation of light rail improvements in Ottawa that are outside the scope of this Project. The City acknowledges that Canada and Ontario are not obliged to provide such funding.

IV. SUPPORTING POLICIES AND ACTIVITIES

17. It will be a condition of the Formal Agreement that, during the term of the Formal Agreement, the City will, in order to support the Project, work towards implementing the transit supportive and Transportation Demand Management (TDM) policies outlined in the May 2003 *City of Ottawa Official Plan* and September 2003 *City of Ottawa Transportation Master Plan*; this may include:

- transit supportive policies, such as reduced parking standards;
- transit-supportive development/redevelopment plans for transit corridors, which may include policies for redevelopment, re-urbanization, intensification and mixed uses along transit corridors, especially the O-Train North-South Corridor;
- policies related to redevelopment, re-urbanization, intensification and mixed uses along transit corridors; and
- policies, including changes to by-laws and complementary Transit Demand Management Measures (TDM), aimed at increasing transit use and reducing automobile use.

V. PROCUREMENT AND INNOVATIVE DELIVERY PRINCIPLES:

18. The City agrees, in consultation with Canada and Ontario, to assess and explore innovative delivery options for the Project, having regard to the principles set forth in the Federal Government's Treasury Board guidelines, the Provincial Government's "Building a Better Tomorrow: An Infrastructure Planning, Financing and Procurement Framework for Ontario's Public Sector", and consistent with the City's policy on public-private partnerships.

19. Options to be assessed by the City will be far ranging, including any combination of design/build/finance/operate/maintain procurement models. In reviewing these options, consideration will be given to best practices from other jurisdictions.

20. In general, the underlying principles governing the City's review and assessment of delivery options will include:

- leveraging the contributions from the Parties;
- transfer of risk, where possible; and,
- the timely and efficient delivery of the Project.

21. In addition, the following principles stated in Ontario's policy document on innovative financing, "Building a Better Tomorrow", will apply to the Project:

- the public interest is paramount;
- value for money must be demonstrated;
- appropriate public control must be preserved;
- accountability must be maintained; and,
- all processes must be fair, transparent and efficient.

22. The City agrees that procurement / acquisition of all equipment, services and supplies required for the Project will be through a fair, open and competitive process that ensures the best values for funds expended. In particular, all portions of the consulting, construction and vehicle acquisition shall be competitively and openly tendered to allow bidding by all qualified bidders.

VI. COMMUNICATIONS

23. The Parties will cooperate and collaborate on well-planned and consistent written or oral communications activities that provide information about the Project or its benefits to the public.
24. Communication planning should proceed through consultation, so that the Parties can make informed decisions regarding their participation. Similarly, media relations should be handled in a spirit of cooperation, with due regard for time constraints.
25. Public events will be held at the request of the City, Ontario or Canada. A minimum of 14-days notice shall be given for such an event unless the Parties agree otherwise. Federal and provincial ministers as well as the Mayor, or their designated representatives, should participate in the events, which should take place on a date and at a location agreed to by all Parties. Canada, Ontario and the City will cooperate in organizing media conferences, announcements and official ceremonies. The Table of Precedence for Canada (http://www.pch.gc.ca/progs/cpsc-ccsp/pe/precedence_e.cfm) or some other mutually acceptable protocol should be respected. All parties must agree on public statements and messages issued at events.
26. The funding commitments of all Parties will be given equal recognition and prominence in all communications materials. Joint communications materials must respect each Party's communications policies, including federal Official Languages requirements.

VII. TRI- GOVERNMENT ADVISORY STRUCTURE

27. The Parties agree to establish a Project advisory group (the "Advisory Group"), the members of which shall be appointed by the Parties. The Advisory Group will provide a forum by which Canada and Ontario can share their expertise, provide information and general comment on the development of the Project, including communication matters, and be apprised of the progress of and issues related to the Project.
28. The Advisory Group does not have nor shall it be deemed to have any decision-making authority. It is recognized that the participation of each Party to the Advisory Group does not conflict with, nor relieve it of exercising due diligence in obtaining or providing any necessary approvals related to the Project. This Advisory Group will be superseded by a Joint Management Committee, which will be established upon signing of the Formal Agreement with such authorities as provided for and defined in the Formal Agreement.

VIII. PROJECT SCHEDULE:

29. The City's implementation of the Project is underway with the Provincial environmental assessment in progress, the City's Light Rail Office in place, an external consultant retained by the City to assist with the Project development and implementation, and the Canadian Pacific Rail corridor purchase.
30. The Parties acknowledge that the City's forecasted schedule and estimated dates with respect to the Project delivery are as follows:
 - Identification and approval of procurement model (ex. DBFOM) and contracting strategy March 2005
 - Completion of corridor selection phase of EA March 2005
 - Submission of interim Business Case to Canada and Ontario April 2005
 - Initiation of Formal Agreement discussions April 2005
 - Initiation of procurement for private sector consortia April 2005
 - Approval of EA report by Council July 2005
 - RFP to short list of private sector consortia August 2005

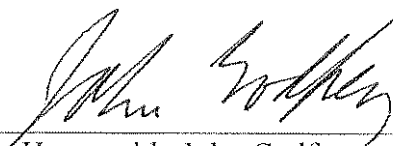
- Submission of EA to Ontario for approval September 2005
- Submission of EA to Canada for approval (CEAA) September 2005
- Approval of EA by Ontario November 2005
- Negotiations and execution of agreement with private sector consortia (the "Consortia Agreement") May 2006
- Submission of Final Business Case to Canada and Ontario May 2006
- Completion of negotiation of Formal Agreement and submission for approval and authorization, as contemplated in section 4 (b) above, contingent on the timely receipt by Canada and Ontario from the City of all documents, information, data and supplementary material required by Canada Ontario in support of their applications for such July 2006
- Construction start July 2006
- In Service Oct 2009

31. The City, in consultation with Canada and Ontario, hereby commits to use its best efforts to achieve these milestones within the dates identified. Canada and Ontario agree to commence discussions with the City regarding the content of the Formal Agreement, following the execution of this MOU. It is the intention of the Parties to be able to proceed to the execution of the Formal Agreement in a timely fashion following the execution of the Consortia Agreement, subject to all conditions of the MOU having been satisfied, as well as all other required approvals obtained.

GOVERNMENT OF CANADA

Original signed by:

Date




The Honourable John Godfrey
Minister of State (Infrastructure and Communities)

GOVERNMENT OF ONTARIO

Original signed by:

Date



The Honourable David Caplan
Minister of Public Infrastructure Renewal

Date




The Honourable Harinder Takhar
Minister of Transportation

THE CITY OF OTTAWA

Original signed by:

2

Date



His Worship Bob Chiarelli
Mayor of Ottawa

North-South Corridor LRT

Project Definition

(Subject to Section 4 of the MOU)

Project Overview

The Project covers the construction of an electrified, continuously welded double-track LRT system from the Woodroffe/Strandherd intersection (in Barrhaven) to the Rideau Centre in the vicinity of the east approach of the Mackenzie King Bridge in downtown Ottawa. The project covers 27 km and has up to 21 stations (up to 11 new and 10 existing).

Ultimate service frequency is approximately 4-minute headways with initially less frequent service (8-minute) for the Leitrim to Woodroffe section. Service to this southern section can be increased in the future as growths of the communities unfold.

Potential future extensions are anticipated by the City of Ottawa beyond the scope of this Project, including west to Barrhaven Town Centre, east along Rideau Street/Montreal Road, north into Gatineau and into the Ottawa International Airport. These potential future extensions and associated requirements are not included in the Memorandum of Understanding.

Alignment and General Project Description

The southern terminus of the LRT facility is a station and park-and-ride lot located in the southeast quadrant of the Woodroffe Avenue and Strandherd Drive intersection. The LRT corridor extends easterly and crosses the Rideau River on the proposed 6-lane Strandherd Drive/Armstrong Road.

The first station located east of the Rideau River is at Spratt Road West. The track continues easterly through the Riverside South community within a new exclusive right-of-way, until it intersects with the abandoned north-south Canadian Pacific Railway (CPR) – Ellwood Subdivision.

From this point, the LRT facility turns northerly and operates exclusively within the CPR right-of-way to the existing Greenboro Station. This station is located south of the existing Walkley freight railway tracks. A dedicated track may be required to continue freight traffic to the NRC testing facility adjacent to the Airport. Accordingly, the existing north-south freight track may be shifted westerly to facilitate this connection, with two new tracks constructed to the east for the LRT facility.

The LRT then continues northerly from Greenboro Station to Lebreton Flats and from Lebreton Flats, the tracks head east, rise up the escarpment and connect to downtown Ottawa core. East of Elgin Street, the tracks utilize the Mackenzie King Bridge. It is here that the northern terminus station will be located adjacent to the Rideau Centre in the vicinity of the east end of the Mackenzie King Bridge.

LRT Vehicles

For the ultimate project, in 2021, ridership is estimated at 60,000 to 70,000 daily riders requiring between 42 and 50 LRT vehicles. For the interim staging Project, ridership estimates for 2011 are forecast at approximately 36,000 to 40,000 riders per day. This level of ridership will require peak hour headways of approximately 4 minutes from Leitrim to Downtown and 8 minute headways from Leitrim to Woodroffe. This requires 21 to 24 vehicles in the peak hour. A short turn further west at Limebank instead of Leitrim would require 23 to 26 vehicles.

Costing for the interim staging Project assumed 21 vehicles and a projected daily ridership of 36,000.

Track

Because of the need to accommodate 4-minute headways, the entire alignment will consist of double track construction with a number of emergency crossovers. (Note: Once headways are below approximately 8 minutes, any single-track section becomes a bottleneck in the line).

Overhead Electrification

The electric LRT vehicles will receive their power from an overhead catenary system supported on poles. The primary feed will be provided by Hydro Ottawa through a number of electric substations along the line.

LRT Rail Yard

A rail yard is also proposed and would be located on the existing CPR Walkley Yard property, south of Walkley Road and east of Bank Street. This yard will be used for storage, daily maintenance of the LRT fleet, and major vehicle repairs.

Drainage, Utilities, Landscaping Etc

The required grading, drainage, utility relocations, streetscaping, fencing and other ancillary items are included in the project. The majority of the utility relocations or adjustments will be along the selected downtown street(s)

PROTOCOLE D'ENTENTE
Projet de train léger sur rail d'Ottawa (Corridor nord-sud)

CE PROTOCOLE D'ENTENTE est signé en trois exemplaires, ce 27 jour d'avril 2005.

ENTRE :

SA MAJESTÉ DU CHEF DU CANADA,
représentée par le ministre d'État (Infrastructure et Collectivités)

(ci-après appelé « le Canada »),

ET

SA MAJESTÉ DU CHEF DE L'ONTARIO,
représentée par le ministre du Renouvellement de l'infrastructure publique et le ministre
des Transports

(ci-après appelés « l'Ontario »),

ET

LA VILLE D'OTTAWA,
représentée par son maire

(ci-après appelé « la Ville »).

ATTENDUS :

ATTENDU QUE le 9^{ième} jour de juillet 2003, le Conseil de ville a adopté la stratégie de mise en oeuvre du Plan d'expansion du transport en commun rapide d'Ottawa qui recommande d'examiner des alternatives de financement et d'acquisition ainsi que des partenariats innovateurs public-privé pour le transport en commun rapide;

ET ATTENDU QUE, par le communiqué de presse émis le 14 mai 2004, (« l'annonce »), le Canada, l'Ontario et la Ville (ci-après appelés collectivement les « Parties », individuellement une « Partie ») ont annoncé leur intention de fournir chacun un montant allant jusqu'à 200 M \$ pour financer l'expansion du train léger sur rail de la Ville (Corridor nord-sud) en deux phases, reliant le centre-ville de la Ville d'Ottawa à la communauté de Barrhaven dans le sud-ouest de la Ville. Ce soutien financier est conditionnel au respect des exigences provinciales et fédérales applicables par la Ville, incluant la réalisation d'évaluations environnementales favorables, des études sur le nombre de passagers et autres ainsi qu'un concept d'ingénierie;

ET ATTENDU QUE le 27^{ième} jour de juillet 2004, l'Ontario a rendu public son cadre de planification, de financement et d'acquisition de l'infrastructure, intitulé *Pour un avenir meilleur*, qui établit les principes et les lignes directrices pour le financement innovateur des actifs de l'infrastructure publique, incluant le transport en commun. De plus, l'Ontario s'est engagé, dans le cadre de son initiative *Édifier des collectivités fortes*, à élaborer des plans de gestion de la croissance du développement pour toutes les régions de la province ainsi qu'à augmenter le nombre d'utilisateurs du transport en commun dans les secteurs urbains afin de réduire l'engorgement routier et améliorer la qualité de l'air;

ET ATTENDU QUE le Canada souhaite procurer des avantages au pays en soutenant les investissements dans l'infrastructure stratégique qui encouragent l'édification de collectivités plus vigoureuses et plus durables et qui améliorent la qualité de vie de tous les Canadiens et Canadiennes, tout en protégeant l'environnement et en assurant une croissance économique à long terme;

EN CONSÉQUENCE, conformément aux principes énoncés dans le présent protocole d'entente (PE), les Parties conviennent de ce qui suit :

I. BUT ET DESCRIPTION GÉNÉRALE

1. Le but de ce PE est de mettre à profit l'Annonce en :
 - ajustant la portée proposée du projet décrit dans l'Annonce, lequel projet ajusté (« Projet ») est défini au paragraphe 8 et à l'Annexe A de ce PE, et en réaffirmant les engagements financiers des Parties; et,
 - décrivant le processus de mise en oeuvre du Projet que la Ville entreprendra afin d'achever le Projet, incluant :
 - les politiques et activités que la Ville mettra en place pour soutenir le Projet;
 - les principes généraux qui guideront le choix de la Ville d'une stratégie de mise en oeuvre du Projet;
 - la structure consultative trilatérale proposée; et,
 - le calendrier prévu du Projet, comme on le présente au paragraphe 30.
2. La Ville sera la seule responsable de l'élaboration et de la mise en oeuvre du Projet et coordonnera tous les aspects du Projet.
3. Suivant la signature de ce PE, la Ville, en consultation avec le Canada et l'Ontario, entamera immédiatement les démarches nécessaires pour réaliser les étapes prévues dans le calendrier du Projet présenté au paragraphe 30.
4. a) La Ville reconnaît que le financement du Canada et de l'Ontario pour le Projet demeure conditionnel au respect, à l'entière satisfaction du Canada et de l'Ontario, des exigences des gouvernement fédéral et provincial applicables, y compris, mais sans s'y limiter :
 - (i) la réalisation de toutes les évaluations environnementales fédérales et provinciales nécessaires, ce qui inclut la mise en oeuvre de toutes les mesures de redressement applicables dans le concept d'ingénierie;
 - (ii) la réalisation, par la Ville, d'une étude détaillée sur le nombre de passagers, qui viendra appuyer la mise en oeuvre du Projet;
 - (iii) la réalisation, par la Ville, d'une analyse de rentabilisation dans laquelle elle analysera la viabilité financière et technique du Projet, y compris en tenant compte des critères du *Modèle relatif aux exigences en matière d'information sur le transport en commun du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique* (le « Modèle du FCIS »);
 - (iv) lorsque cela est possible, l'examen de la possibilité d'utiliser une stratégie de mise en oeuvre innovatrice pour contrebalancer les coûts et les risques du transfert;
 - (v) le respect de tous les règlements et lois applicables dans le cadre du Projet, et la réception de toutes les approbations requises;
 - (vi) la négociation d'une entente de contribution officielle comprenant les modalités du Canada et de l'Ontario en ce qui a trait au versement des contributions, ce qui comprend, mais sans s'y limiter, les modalités convenues en ce qui a trait aux obligations de la Ville relativement aux contributions financières du Canada et de l'Ontario au Projet (« l'Entente officielle »);
- b) La Ville reconnaît en outre que le financement du Canada et de l'Ontario pour le Projet demeure conditionnel à l'approbation du financement, à l'autorisation de conclure l'Entente officielle et à l'approbation de cette dernière par le Conseil du Trésor du Canada et le comité du conseil de gestion de l'Ontario.

5. Les Parties reconnaissent que l'Entente officielle comprendra des mesures du rendement reliées aux objectifs concernant le nombre de passagers, la mise en oeuvre de politiques municipales de soutien et la mise en oeuvre d'options d'exécution innovatrices.
6. Ce PE, qui reflète la compréhension et les intentions actuelles des Parties, entre en vigueur le 27 avril 2005 et expire selon le premier cas à se produire, à savoir (i) la signature de l'Entente officielle entre les Parties; ou (ii) le 31 décembre 2006.

II. DÉFINITION DU PROJET :

7. Lors de l'Annonce, l'expansion du train léger sur rail d'Ottawa a été définie en deux phases, la première étant le prolongement des Plaines LeBreton jusqu'au chemin Limebank et la seconde consistant en des ajouts de services du secteur est vers le centre-ville d'Ottawa et du secteur ouest vers Barrhaven. Une évaluation subséquente effectuée par la Ville a indiqué que le lien du centre-ville était important pour la réussite de l'expansion nord-sud du train léger de la Ville, comptant pour 32 p. cent du total maximal de passagers en matinée d'ici 2021, et qu'il devait être inclus pour assurer sa faisabilité économique.
8. À la lumière des conclusions récentes que la Ville a tirées, le « Projet » redéfini proposé est un système de transport en commun sur rails électrifiés à voies doubles qui va vers l'ouest en partant du Centre Rideau, passant par le centre-ville d'Ottawa jusqu'aux Plaines LeBreton, tournant vers le sud le long de l'emprise du chemin de fer du Canadien Pacifique jusqu'au chemin Leitrim, puis se dirigeant vers l'ouest en passant dans la communauté de Riverside Sud de la Ville et traversant la rivière Rideau pour se terminer à l'avenue Woodroffe, dans la communauté de Barrhaven. La distance totale proposée est d'environ 27 km. Le Projet est décrit plus en détail dans l'Annexe A de ce PE.
9. Les parties peuvent, d'un commun accord, modifier la définition du Projet avant la signature de l'Entente officielle.
10. L'analyse de rentabilisation que doit préparer la Ville doit confirmer la prestation et tenir compte de la mise en route des services conformément aux niveaux et aux taux de croissance prévus du nombre de passagers dans les secteurs affectés.

III. ENGAGEMENTS FINANCIERS :

11. Lors de l'Annonce, les Parties ont pris des engagements allant jusqu'à un montant de 200 M \$ chacune (comprenant 100 millions de dollars immédiatement et un montant supplémentaire de 100 millions « en réserve » pour la phase 2) sur la base des deux phases du Projet, tel qu'elles sont décrites dans le paragraphe 7 ci-dessus. À la suite de la redéfinition du Projet, qui ne comprendra qu'une seule phase, le Canada et l'Ontario réitérent leur engagement respectif d'un maximum de 200 millions de dollars à l'égard du Projet, à la condition que les modalités établies dans le présent document soient satisfaites.
12. Pour accroître le degré de certitude, il est convenu que la Ville est responsable de tous les coûts du Projet. Certains coûts du Projet seront des coûts admissibles (« Coûts admissibles du Projet ») auxquels contribueront le Canada et l'Ontario. Les Coûts admissibles du Projet seront définis dans l'Entente officielle. Dans le cadre des Coûts admissibles du Projet, le Canada et l'Ontario verseront chacun un montant minimum de 200 millions de dollars ou équivalant au tiers des Coûts admissibles du Projet.
13. Les Parties conviennent de poursuivre les discussions concernant l'ajustement des décaissements pour le financement accordé à la Ville, sous réserve des dispositions du paragraphe 13. Le calendrier des décaissements relatifs à la contribution du Canada et de l'Ontario ainsi que toutes les autres conditions générales concernant les contributions seront négociés dans le cadre de l'Entente officielle subséquente.

14. En raison de la mise en œuvre innovatrice possible, le Canada et l'Ontario se disent prêts à examiner des mécanismes de financement complémentaires, y compris les paiements par étape à la Ville, s'ils devaient être justifiés.
15. La Ville convient également que le financement de l'Office ontarien de financement de l'infrastructure stratégique (OSIFA) ne sera pas utilisé comme source de financement pour le Projet.
16. La Ville peut faire une demande de financement supplémentaire au Canada et/ou à l'Ontario pour la mise en œuvre d'améliorations futures au train léger sur rail d'Ottawa qui vont au delà de la portée de ce Projet. La Ville convient que le Canada et l'Ontario ne sont pas tenus d'accorder un tel financement.

IV. ACTIVITÉS ET POLITIQUES DE SOUTIEN

17. L'une des conditions de l'entente officielle sera à l'effet que, pendant la durée de l'Entente officielle, la Ville, pour soutenir le Projet, s'efforcera de mettre en œuvre les politiques qui soutiennent le transport en commun et la politique de Gestion des besoins en transport (GBT) décrites dans *Le plan officiel de la Ville d'Ottawa* de mai 2003 et dans le *Plan directeur du transport de la Ville d'Ottawa* de septembre 2003, ce qui peut inclure :

- les politiques de soutien pour le transport en commun, tel que des normes concernant le stationnement de courte durée;
- les plans d'aménagement/réaménagement en soutien du transport en commun pour les corridors réservés au transport en commun, lesquels peuvent inclure les politiques pour le redéveloppement, une nouvelle urbanisation, l'utilisation accrue et diversifiée des espaces le long des corridors réservés au transport en commun, particulièrement le corridor nord-sud du O-Train;
- les politiques reliées au réaménagement, à la nouvelle urbanisation ainsi qu'à l'utilisation accrue et diversifiée des espaces le long des corridors réservés au transport en commun; et
- les politiques, incluant les changements aux règlements municipaux et aux politiques connexes, les Mesures de Gestion des besoins en transport (GBT) visant à accroître l'utilisation du transport en commun et la réduction de l'usage de l'automobile.

V. PRINCIPES EN MATIÈRE D'ACQUISITIONS ET DE MISE EN ŒUVRE INNOVATRICE

18. La Ville convient, en consultation avec le Canada et l'Ontario, d'évaluer et d'examiner les options de mise en œuvre innovatrice du Projet, compte tenu des principes établis dans les lignes directrices du Conseil du Trésor du gouvernement fédéral, dans le document du gouvernement provincial *Pour un avenir meilleur : un cadre de planification, de financement et d'acquisition de l'infrastructure pour le secteur public de l'Ontario* et conformément à la politique de la Ville relative aux partenariats public-privé.
19. Les options qui devront être évaluées par la Ville seront très étendues, incluant toute combinaison de modèles d'acquisition en matière de concepts / construction / finances / opérations / maintenance. En examinant ces options, on tiendra compte des pratiques exemplaires d'autres administrations.
20. En général, les principes sous-jacents régissant l'examen et l'évaluation de la Ville des options de mise en œuvre comprendront :
 - l'apport de contributions des Parties;
 - le transfert des risques, lorsque cela est possible;
 - la mise en œuvre opportune et efficace du Projet.

21. De plus, les principes suivants énoncés dans le document stratégique de l'Ontario sur le financement innovateur, *Pour un avenir meilleur*, s'appliqueront au Projet :

- l'intérêt du public est d'une suprême importance;
- l'optimisation des ressources doit être démontrée;
- un contrôle public approprié doit être assuré;
- la responsabilisation doit être maintenue;
- tous les processus doivent être équitables, transparents et efficaces.

22. La Ville convient que l'acquisition/l'approvisionnement de tout l'équipement, de tous les services et de toutes les fournitures qui sont requis pour le Projet s'effectueront par le biais d'un processus concurrentiel équitable qui assure le meilleur rapport qualité-prix pour les fonds dépensés. Plus particulièrement, tous les volets de l'acquisition de services de conseils, de véhicules et d'approvisionnements liés à la construction seront soumis à un processus d'appel d'offres concurrentiel et ouvert afin de permettre à tous les soumissionnaires qualifiés d'y participer.

VI. COMMUNICATIONS

23. Les Parties coopéreront et collaboreront à la mise en place d'activités cohérentes et bien planifiées de communications écrites ou orales qui fournissent des informations au sujet du Projet ou de ses avantages pour le public.

24. La planification des communications devrait se faire au moyen de consultations, de façon à ce que les Parties puissent prendre des décisions éclairées concernant leur participation. De la même manière, les relations avec les médias devraient être traitées dans un esprit de coopération, dans le strict respect des contraintes de temps.

25. On organisera des activités publiques à la demande de la Ville, de l'Ontario ou du Canada. Un avis préalable de 14 jours devra être donné pour de telles activités, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Les ministres fédéral et provincial de même que le maire, ou leurs représentants désignés, devraient participer à de telles activités qui devraient se tenir à une date et à un endroit convenus par toutes les Parties. Le Canada, l'Ontario et la Ville coopéreront à l'organisation des conférences de presse, des annonces et des cérémonies officielles. Il sera nécessaire de respecter le Tableau de la préséance pour le Canada (http://www.pch.gc.ca/progs/cpsc-ccsp/pe/precedence_f.cfm) ou d'autres protocoles mutuellement acceptables. Toutes les Parties doivent convenir du contenu des déclarations et des messages publics diffusés après les activités.

26. Les engagements relatifs au financement de toutes les Parties auront une reconnaissance et une prééminence égales dans tout le matériel de communications. Le matériel de communications conjoint doit respecter les politiques en matière de communications de toutes les Parties, incluant les exigences fédérales sur le plan des langues officielles.

VII. STRUCTURE CONSULTATIVE AU NIVEAU DES TROIS ORDRES DE GOUVERNEMENT

27. Les Parties conviennent de créer un Groupe consultatif du Projet (le « Groupe consultatif ») dont les membres seront nommés par les Parties. Le Groupe consultatif servira de forum permettant au Canada et à l'Ontario de partager leur expertise, de fournir des informations et des commentaires généraux sur le développement du Projet, incluant les questions relatives aux communications, et être informés des progrès du Projet et des enjeux le concernant.

28. Le Groupe consultatif n'est pas ou ne sera pas considéré comme une autorité décisionnelle, sous quelque forme que ce soit. Il est reconnu que la participation de chacune des Parties au Groupe consultatif n'entre pas en conflit avec l'exercice d'une

diligence raisonnable lorsqu'il s'agit d'obtenir ou de donner toutes les approbations nécessaires relatives au Projet, ou ne leur permet pas de se soustraire à cette obligation. Ce Groupe consultatif sera supervisé par un Comité de gestion conjoint qui sera créé au moment de la signature de l'Entente officielle et qui aura des pouvoirs tels que ceux qui sont prévus et définis dans l'Entente officielle.

VIII. CALENDRIER DU PROJET

29. La Ville met le Projet en oeuvre lorsque l'évaluation environnementale provinciale est en cours, que le Bureau du train léger sur rail de la Ville est en place, qu'un conseiller externe a été embauché par la Ville pour aider au développement et à la mise en oeuvre du Projet et que le corridor du Canadien Pacifique limitée a été acheté.

30. Les Parties reconnaissent que le calendrier prévu et les dates estimées relativement à la réalisation du projet sont les suivants :

- Identification et approbation du modèle d'acquisition (ex. modèle CCFOM) et de la stratégie de passation de marchés Mars 2005
- Réalisation de la phase de sélection du corridor de l'EE Mars 2005
- Présentation de l'analyse de rentabilisation intérimaire au Canada et à l'Ontario Avril 2005
- Lancement des discussions relatives à l'Entente officielle Avril 2005
- Lancement des acquisitions pour le consortium du secteur privé Avril 2005
- Approbation du rapport d'EE par le Conseil Juillet 2005
- DP de la liste restreinte de consortiums du secteur privé Août 2005
- Soumission de l'EE à l'Ontario pour approbation Septembre 2005
- Soumission de l'EE au Canada pour approbation (ACEE) Septembre 2005
- Approbation de l'EE par l'Ontario Novembre 2005
- Négociation et signature de l'entente avec le consortium du secteur privé (« Entente avec le consortium ») Mai 2006
- Présentation de l'analyse de rentabilisation finale au Canada et à l'Ontario Mai 2006
- Achèvement des négociations concernant l'Entente officielle et présentation aux fins d'approbation et d'autorisation, comme on le mentionne au paragraphe 4 (b) ci-dessus, à condition que le Canada et l'Ontario reçoivent en temps opportun l'ensemble des documents, des informations, des données et des éléments additionnels requis pour appuyer leurs demandes à cet effet Juillet 2006
- Début des travaux de construction Juillet 2006
- En service Octobre 2009

31. La Ville, en consultation avec le Canada et l'Ontario, s'engage par la présente à faire tous les efforts possibles pour réaliser ces étapes aux dates précisées. Le Canada et l'Ontario conviennent d'entamer, après la signature du présent PE, les discussions avec la Ville concernant le contenu de l'Entente officielle. Les Parties comptent être en mesure de signer l'Entente officielle en temps opportun à la suite de la signature de l'Entente avec le consortium, sous réserve du respect de toutes les modalités du PE et de l'obtention de toutes les autres approbations requises.

Gouvernement du Canada

Original signé par :

Date



L'honorable John Godfrey
Ministre d'État (Infrastructure et Collectivités)

Gouvernement de l'Ontario

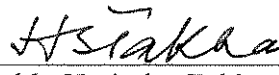
Original signé par :

Date



L'honorable David Caplan
Ministre du Renouvellement de l'infrastructure publique

Date



L'honorable Harinder Takhar
Ministre des Transports

La Ville d'Ottawa

Original signé par :

Date



Son Honneur Monsieur Bob Chiarelli
Maire d'Ottawa

Corridor nord-sud du TLR

Définition du Projet

(Sous réserve du paragraphes 4 du PE)

Vue d'ensemble du Projet

Le Projet couvre la construction d'un système de TLR électrifiés à voies doubles continuellement soudées, de l'intersection Woodroffe/Strandherd (dans Barrhaven) jusqu'au Centre Rideau, à proximité de la vois d'approche est du pont Mackenzie King, dans le centre-ville d'Ottawa. Le Projet a une longueur de 27 km et compte jusqu'à 21 gares (jusqu'à 11 nouvelles et 10 existantes).

La fréquence ultime de service est d'environ 4 minutes d'intervalle avec, au départ, une fréquence plus réduite de service (8 minutes) pour la section entre Leitrim et Woodroffe. Le service vers cette section du sud peut-être amélioré avec la croissance de cette collectivité.

La ville d'Ottawa prévoit des prolongements futurs possibles, qui vont au-delà de l'étendue de ce projet, notamment vers l'ouest jusqu'au centre-ville de Barrhaven, vers l'est le long de la rue Rideau et du chemin de Montréal, vers le nord jusqu'à Gatineau et jusqu'à l'aéroport international d'Ottawa. Ces prolongements futurs possibles et les exigences connexes ne sont pas inclus dans le protocole d'entente.

Alignement et description générale du Projet

Le terminus sud de ce système de TLR est formé d'une gare et d'un parc de stationnement de dissuasion situés dans le secteur sud-est de l'avenue Woodroffe et de l'intersection Strandherd Drive. Le corridor du TLR s'étend vers l'est et traverse la rivière Rideau sur la route à six voies proposées Strandherd Drive/Armstrong Road.

À l'est de la rivière Rideau, la première gare est située au chemin Spratt Ouest. La voie continue vers l'est en passant par la communauté de Riverside Sud sur une nouvelle emprise routière exclusive jusqu'à ce qu'elle rejoigne le chemin de fer nord-sud abandonné du Canadien pacifique (CP) – subdivision Ellwood.

À partir de cet endroit, le système de TLR tourne vers le nord et utilise uniquement l'emprise du CP jusqu'à la gare existante Greenboro. Cette gare est située dans le sud de la voie de transport ferroviaire de marchandises Walkley. Une voie réservée pourrait être requise pour permettre au trafic ferroviaire de transport des marchandise de poursuivre sa route jusqu'aux installations d'essais du CNRC adjacentes à l'Aéroport. En conséquence, la voie ferroviaire de transport des marchandises existante nord-sud pourrait être déplacée vers l'ouest afin de faciliter la connexion avec les deux nouvelles voies construites à l'est pour le système de TLR.

Le TLR continuera ensuite vers le nord, de la gare Greenboro jusqu'aux Plaines Lebreton, et à partir de ce dernier endroit, les voies se dirigent vers l'est, franchissent l'escarpement et font la connexion avec le centre-ville principal d'Ottawa. À l'est de la rue Elgin, les voies utilisent le pont Mackenzie King. C'est à cet endroit que sera située la gare du terminus nord, tout près du Centre Rideau, à proximité de l'entrée est du pont Mackenzie King.

Véhicules des TLR

Pour l'année finale du Projet, en 2021, le nombre de passagers est estimé entre 60 000 et 70 000 quotidiennement, requerrant entre 42 et 50 véhicules de transport pour le TLR. Pour les étapes intermédiaires du Projet, le nombre de passagers estimé pour 2011 est de

l'ordre d'environ 36 000 à 40 000 passagers par jour. Ce nombre de passagers requerra des intervalles horaires maximaux d'environ 4 minutes de Leitrim jusqu'au centre-ville et des intervalles de 8 minutes de Leitrim jusqu'à Woodroffe. Ceci requière de 21 à 24 véhicules de transport aux heures de pointe. Un simple petit détour à l'ouest, par Limebank au lieu de Leitrim, requerrait de 23 à 26 véhicules de transport.

Les coûts des étapes intérimaires du Projet sont prévus pour 21 véhicules et un nombre de passagers quotidien de 36 000.

Ligne ferroviaire

En raison du besoin de respecter un intervalle de 4 minutes, l'alignement complet comprendra la construction d'une double voie avec plusieurs bretelles d'urgence. (Note : Lorsque les intervalles sont de moins 8 minutes environ, toutes les sections à voie simple deviennent un goulot d'étranglement sur la ligne).

Électrification aérienne

Les véhicules électriques du TLR seront alimentés par un système caténaire aérien soutenu par des piliers. L'alimentation primaire proviendra d'Hydro Ottawa par le biais de nombreuses usines électriques situées le long de la voie.

Cour de triage du TLR

Une cour de triage est également proposée et serait située à l'emplacement actuel de la cour du CP de Walkley, au sud du chemin Walkley et à l'est de la rue Bank. Cette cour serait utilisée pour l'entreposage, l'entretien quotidien de la flotte du TLR et les réparations majeures aux véhicules.

Drainage, services publics, aménagement paysager, etc.

Les travaux requis au niveau du nivellement, du drainage, du déplacement de services publics, d'aménagement de rues, de clôturage et d'autres volets complémentaires sont inclus dans le Projet. La majorité des déplacements ou des ajustements requis pour les services publics se feront le long de la ou des rues sélectionnées du centre ville.