

PROTÉGÉ B jusqu'à ce que le document soit publié

PROTOCOLE D'ENTENTE

Groupe de travail sur le corridor ouest du TLR de la CCN et de la Ville d'Ottawa

SOUS TOUTES RÉSERVES

Le 6 mars 2015

Le Groupe de travail sur le corridor ouest du train léger sur rail (TLR) de la CCN et de la Ville d'Ottawa (« le Groupe de travail ») présente la recommandation conjointe suivante :

- Les membres du Groupe de travail représentant la CCN conviennent de présenter ce protocole d'entente au conseil d'administration de la CCN aux fins d'approbation lors d'une séance publique.
- Les membres du Groupe de travail représentant la Ville d'Ottawa conviennent de transmettre ce protocole d'entente au maire Jim Watson et à tous les membres du conseil municipal, et de solliciter les commentaires du public et l'approbation finale du Conseil dans le cadre du processus d'évaluation environnementale.
- La teneur du protocole d'entente ci-dessous ainsi que le mandat et les comptes rendus (annexe A) seront rendus publics dans le cadre d'une annonce conjointe de Russell Mills, président de la CCN, et du maire Jim Watson (ou son représentant) lors d'une conférence de presse qui sera annoncée avant l'expiration des « 100 jours » convenus le 27 novembre 2014 par le maire Jim Watson et le ministre John Baird.

Le Groupe de travail recommande conditionnellement l'usage d'une portion précise des terrains de la promenade Sir-John-A.Macdonald (la promenade) pour la construction du prolongement vers l'ouest du réseau de TLR de la Ville d'Ottawa sous une promenade Sir-John-A.-Macdonald reconstruite, conformément à l'ébauche du plan conceptuel préparée par l'expert-conseil en estimation des coûts de la Ville qui a été présentée le 12 février 2015 à la CCN et qui fait partie de l'annexe B. Le réalignement de la promenade Sir-John-A.-Macdonald permettra de préserver la zone tampon boisée entre la promenade et les terrains privés et municipaux, de faire un gain net d'espaces verts accessibles au public et de créer un parc plus vaste entre la rivière des Outaouais et la promenade. Il donnera aussi l'occasion d'entamer le processus de création d'un parc linéaire intégré à la promenade Sir-John-A.-Macdonald. La recommandation est assujettie aux conditions suivantes :

- 1) La Ville d'Ottawa sera responsable de tous les coûts associés à la construction de l'installation de transport en commun, des voies de circulation temporaires durant la construction et de la reconstruction de la promenade à un niveau de terrassement général qui permettra l'intégration de l'infrastructure de transport dans l'aménagement paysager. La Ville sera responsable des coûts de la reconstruction des voies en direction est et ouest de la promenade afin d'en assurer la pleine fonctionnalité, ce qui comprend la réfection des routes et de la chaussée, des bordures et de l'infrastructure de drainage conformément aux normes actuelles, ainsi que des coûts de la restauration et de l'amélioration des sentiers piétonniers et cyclables existants et de la construction de deux nouveaux points d'accès étagés, comme le montre l'ébauche du plan conceptuel. On étudiera aussi la possibilité de prolonger les services d'utilité publique dans les sections adjacentes du parc, à partir des stations Cleary et Dominion, à une date ultérieure.
- 2) La Ville d'Ottawa accepte d'accorder un budget fixe de 30 millions de dollars pour l'aménagement et la restauration (« le fonds de restauration ») que la CCN utilisera pour le nivellement final et l'aménagement paysager. Les travaux réalisés grâce au fonds de restauration devront être achevés au plus tard à l'ouverture de la ligne du corridor ouest du train léger sur rail et pourront être assujettis au processus d'approvisionnement de la Ville ou de la CCN, à la discrétion de la CCN. La Ville d'Ottawa obtiendra de la CCN un relevé des dépenses encourues en relation avec le fonds de restauration lorsque la Ville en fera la demande.
- 3) Le Groupe de travail délègue aux cadres supérieurs de la CCN et de la Ville la responsabilité de réaliser une étude approfondie du design du corridor du TLR pour trouver d'autres économies, pourvu que l'intention « d'intégrer le TLR dans le parc » ne soit pas perdue. À cette fin, la CCN accepte de faire preuve de flexibilité à l'égard des éléments suivants :
 - a) Emplacement du portail : Il peut être situé n'importe où au nord du pré Rochester et vers l'ouest jusqu'à la limite du 529, chemin Richmond (au nord de Maple Lawn);
 - b) Profondeur de la couverture au-dessus de l'enclos de transport : L'élévation de la chaussée de la promenade doit être maintenue au niveau actuel.
- 4) La CCN participera à un exercice officiel d'ingénierie de la valeur organisé par la Ville visant à réduire les coûts dans le corridor du ruisseau Pinecrest, étant donné que la CCN accorde consciemment la priorité à la restauration du paysage le long de la promenade Sir-John-A.-Macdonald.

- 5) À la signature de ce protocole d'entente, la Ville accepte de régler l'appel interjeté par la CCN auprès de la Commission des affaires municipales de l'Ontario tel qu'il se rapporte au pré Rochester en accordant aux deux tiers de la section nord-est du pré Rochester la désignation d'utilisation des terrains de « secteur urbain général » sous réserve de la réalisation d'un plan conceptuel par la CCN qui commencera au plus tôt en janvier 2016. La CCN reconnaît dans ce règlement que le tiers restant de la superficie des terrains du site situés du côté ouest demeurera un parc dont la désignation d'utilisation du sol sera « grand espace ouvert » et qu'elle pourra être créditée pour satisfaire à l'exigence d'affectation de terrains à la création de parcs pour l'aménagement de la section est du site.
- 6) La Ville reconnaît qu'elle doit indemniser la CCN, à une juste valeur marchande, pour les droits de propriété des terrains de la CCN requis durant la construction et l'exploitation de la ligne ouest du TLR.
- 7) La Ville reconnaît que l'approbation de la CCN pour la transaction de servitude est assujettie à l'approbation du gouverneur en conseil.
- 8) La Ville convient de veiller à ce que le design de la station Cleary satisfasse aux deux conditions établies par le conseil d'administration de la CCN (c.-à-d. [a] un accès continu sans entrave vers les terrains du corridor et les berges de la rivière des Outaouais et [b] un impact visuel minime du projet sur la qualité du paysage du corridor et l'expérience des usagers) ou que la station Cleary soit réaménagée sur des terrains de la Ville.
- 9) Nonobstant la clause 1) ci-dessus, la Ville convient de respecter la pratique courante de la CCN et d'indemniser la CCN pour la perte d'arbres selon la juste valeur marchande des arbres enlevés ou, sinon, la Ville pourra planter des arbres d'une valeur pécuniaire équivalente le long du corridor de la promenade Sir-John-A.-Macdonald, conformément à un plan approuvé par la CCN.
- 10) La Ville reconnaît que le design et l'utilisation du sol de tous les éléments situés sur les terrains de la CCN sont assujettis à l'obtention d'une approbation fédérale de l'utilisation du sol et du design auprès du conseil d'administration de la CCN.
- 11) La CCN et la Ville d'Ottawa s'engagent à travailler ensemble pour respecter le calendrier de la Ville lorsque des échéanciers sont requis pour l'approvisionnement et la construction. Selon les plans actuels, les décisions d'approvisionnement concernant la construction de la ligne de transport du corridor ouest du train léger sur rail sont requises d'ici le 1^{er} janvier 2017.

- 12) Sous réserve de l'approbation du protocole d'entente par le conseil d'administration de la CCN et la Ville d'Ottawa, la CCN et la Ville d'Ottawa négocieront une entente finale qui intégrera les conditions du présent protocole d'entente dans les six mois suivant la diffusion publique du présent document et des autres conditions qui pourraient être convenues entre les parties. Cette entente servira à l'élaboration d'une entente qui remplacera celles qui existent entre les parties relativement à l'utilisation de la promenade de l'Outaouais pour le transport en commun.
- 13) La CCN et la Ville d'Ottawa conviennent de retenir les services du Groupe de travail pour examiner toutes les conditions et exigences relatives aux terrains fédéraux associées à l'Étape 2, et de recourir à un mécanisme de règlement des différends, au besoin.
- 14) La CCN confirme son offre de mettre le pré Rochester à la disposition de la Ville comme tracé de remplacement du corridor ouest de la ligne du train léger sur rail sans devoir obtenir une approbation fédérale de l'utilisation du sol et du design.
- 15) Ce protocole d'entente se limite à l'utilisation des terrains de la CCN pour la ligne du corridor ouest du train léger sur rail d'Ottawa et ne doit pas être considéré comme un engagement du gouvernement du Canada relativement à l'octroi d'un financement en réponse à une demande de subvention présentée par la Ville d'Ottawa.
- 16) Ce protocole d'entente donne un aperçu et un résumé des éléments clés de l'entente de principe conclue entre la CCN et la Ville d'Ottawa; le mandat et les comptes rendus du Groupe de travail seront ajoutés en annexe. Le protocole d'entente sera considéré comme le rapport du Groupe de travail et sera rendu public lorsque le Groupe de travail annoncera l'option recommandée.

En foi de quoi, la CCN et la Ville d'Ottawa ont signé ce Protocole d'entente.

La COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Dr. Mark Kristmanson, Premier dirigeant

La VILLE D'OTTAWA

Kent Kirkpatrick, Directeur municipal

PROTÉGÉ B jusqu'à ce que le document soit publié

**Mandat et comptes rendus du Groupe de travail sur le corridor ouest
du TLR de la CCN et de la Ville d'Ottawa
POUR DIFFUSION PUBLIQUE**

Historique :

- Le 28 juin 2013, le Conseil d'administration de la CCN a adopté une résolution acceptant de considérer l'aménagement du projet de transport en commun du corridor ouest du train léger sur rail (TLR) le long du corridor de la promenade Sir-John-A.-Macdonald pourvu que deux conditions soient satisfaites :
 - Un accès continu sans entrave aux terrains du corridor et aux berges de la rivière des Outaouais.
 - Le projet a un impact visuel minime sur la qualité du paysage et l'expérience des usagers.
- Le 21 novembre 2014, la CCN a demandé à la Ville d'étudier l'option du pré Rochester dans son étude d'évaluation environnementale vu que l'option de design partiellement enfouie présentée par la Ville ne pourrait pas satisfaire aux deux conditions du Conseil d'administration. Le Conseil d'administration a déclaré qu'il était optimiste que la Ville pourrait considérer un tunnel profondément enfoui sous la promenade, mais qu'il désirait que le pré Rochester soit envisagé comme une option.
- La Ville d'Ottawa a exprimé des préoccupations relativement à l'abordabilité des options présentées par la CCN et a déclaré que les options coûteraient jusqu'à 1,7 milliard \$, ce qui dépassait largement l'« enveloppe d'abordabilité » de la Ville.
- Le 27 novembre 2014, John Baird, le ministre des Affaires étrangères et ministre responsable de la CCN, et le maire Jim Watson se sont rencontrés et ont annoncé que les deux parties prendraient 100 jours pour régler les points en litige concernant le corridor ouest du TLR.
- Les hauts dirigeants de la Ville et de la CCN ont tenu des réunions en décembre 2014 afin de rédiger une structure, un mandat et ordre du jour pour les discussions du Groupe de travail.
- La CCN et la Ville d'Ottawa ont convenu de retenir conjointement les services de M. George Dark d'Urban Strategies Inc. pour appuyer les discussions du Groupe de travail.

Composition du Groupe de travail :

CCN : D^r Mark Kristmanson, Ph.D., premier dirigeant de la CCN,
coprésident du Groupe de travail

M. Bob Plamondon, membre du Conseil de la CCN

M^{me} Jackie Holzman, membre du Conseil de la CCN

M. Norm Hotson, membre du Conseil de la CCN

M. Mike Pankiw, membre du Conseil de la CCN

Hauts dirigeants de la CCN en tant que soutien

Ville d'Ottawa : M. Kent Kirkpatrick, directeur municipal, coprésident du Groupe de
travail

Conseiller Mark Taylor, maire suppléant

Conseiller Keith Egli, président du Comité des transports

Conseiller Stephen Blais, président de la Commission du transport
en commun

Hauts dirigeants de la Ville en tant que soutien :

M. David Hopper, consultant auprès de la Ville d'Ottawa

Ressource de soutien externe : M. George Dark, Urban Strategies Inc.

Mandat du Groupe de travail (le 9 janvier 2015)

Principes directeurs :

- La CCN et la Ville d'Ottawa affirment solennellement leur intention de travailler positivement et de manière constructive pour trouver une solution à l'alignement du train léger sur rail pour l'Étape 2.
- Toutes les délibérations se dérouleront dans la plus stricte confidentialité.
- La CCN et la Ville d'Ottawa partageront tous les rapports techniques et financiers pertinents (internes et externes) relativement à l'Étape 2 du train léger sur rail.
- Les coûts externes du Groupe de travail seront partagés, sous réserve d'approbation préalable.

Mandat :

Déterminer et explorer les coûts et les avantages de l'alignement du train léger sur rail le long des emplacements suivants :

- Le corridor riverain de la promenade Sir-John-A.-Macdonald.
- Le corridor Richmond-Byron.
- Parvenir à un consensus sur les enjeux et les répercussions d'un alignement le long des deux corridors.
- Identifier et évaluer l'impact de l'ensemble de l'Étape 2 du train léger sur rail sur les terrains de la CCN.
- Préparer un rapport conjoint avec des recommandations au Conseil d'administration de la CCN et au Conseil municipal de la Ville d'Ottawa. Si une entente n'est pas conclue sur les recommandations, alors un rapport commun sera publié sur les domaines où il existe un consensus.
- Élaborer un plan de communication conjoint.
- Tenter de terminer les travaux avant le 6 mars 2014.

Synopsis de la réunion n° 1

- Le personnel de la Ville a présenté un aperçu du programme de l'Étape 2 du TLR, de même que des renseignements sur le processus d'ÉE jusqu'à maintenant, l'historique de l'évaluation des options et les conditions d'abordabilité pour l'Étape 2 du programme de transport en commun. Le personnel de la Ville a expliqué les aspects de la méthodologie éventuelle d'approvisionnement pour l'Étape 2 et les approches qu'il adopterait pour permettre la créativité et réaliser des économies. Le personnel de la Ville et les consultants ont répondu aux questions de la CCN.
- La CCN a présenté les considérations politiques liées aux utilisations des promenades de la CCN ainsi qu'une analyse des caractéristiques des attributs du paysage de la promenade.
- Habituellement, la Commission entreprend des activités semblables à celles des municipalités seulement lorsque la municipalité ne possède pas elle-même de solution de rechange et là où de telles mesures ne vont pas à l'encontre du mandat de la CCN.
- Pour la réunion suivante, la Ville a accepté de réaliser une comparaison des coûts et des non-coûts de deux options : une version améliorée de l'alignement sur la promenade et un alignement dans le corridor du chemin Richmond en empruntant le pré Rochester.
- La CCN a suggéré que l'option améliorée de la promenade pourrait être un alignement enfoui sous les voies en direction est de la promenade afin d'éviter le franchissement de la limite de la forêt mature qui sert de tampon entre les résidences et la promenade.

Activités entre la réunion n° 1 et la réunion n° 2

- Le personnel de la Ville et son consultant ont travaillé pour concevoir des plans et des profils conceptuels des deux options et pour dresser une estimation des coûts.
- Le personnel de la Ville et son consultant ont rencontré directement le personnel de la CCN et M. George Dark pour examiner et raffiner les concepts.
- Le consultant de la Ville a préparé des estimations détaillées des coûts des deux concepts.

- La CCN a retenu les services d'un consultant en estimation des coûts pour effectuer une évaluation par les pairs des estimations des coûts du consultant de la Ville pour les deux concepts.

Synopsis de la réunion n° 2

- M. David Hopper et M. George Dark ont présenté les deux concepts.
- M. Hopper a présenté l'estimation préliminaire des coûts des deux options qui démontrait qu'elles coûteraient toutes les deux environ 1,1 milliard \$.
- L'estimation des coûts de l'option révisée pour la promenade (voies des trains sous la promenade avec deux nouveaux points d'accès étagés de la promenade pour permettre l'accès) se chiffrait à 1,106 milliard \$.
- L'option entièrement souterraine sous le pré Rochester et le parc linéaire Byron — avec une reconstruction de grande qualité du chemin Richmond et du parc linéaire Byron — qui inclurait un points d'accès étagé à la promenade de la station Dominion coûterait \$1,135 milliard \$.
- Le consultant de la Ville a reconnu qu'il y avait des risques potentiels à l'égard des coûts pour les deux options qui étaient couverts par des réserves pour éventualités intégrées dans les estimations et qu'il y avait aussi des possibilités d'économies pour les deux options si certaines modifications étaient apportées au design.
- En particulier, on a convenu que, en permettant au train de traverser le pré Rochester partiellement au niveau du sol pour descendre ensuite sous le chemin Richmond, on réduirait le coût de cette option de 42 millions \$ pour un total de 1,092 milliard \$.
- Le personnel de la CCN a confirmé que, selon l'évaluation par les pairs, l'estimation des coûts était raisonnable et conforme à la méthodologie de l'industrie.
- M. Hopper a présenté une comparaison des deux options telles qu'elles se rapportaient aux opérations du transport en commun, aux coûts, au fonctionnement et à l'entretien, aux impacts et avantages communautaires, à l'achalandage et à la fonctionnalité de la station ainsi qu'aux impacts sur l'environnement et l'espace vert.
- La réunion s'est terminée par de longues discussions sur les impacts et la capacité d'atténuer les répercussions pour les résidents des environs, l'espace vert, la fonction de la promenade et la fonction du parc linéaire Byron ainsi que sur les façons de gérer les risques liés aux coûts.
- Le groupe a convenu de convoquer une troisième réunion pour poursuivre les discussions.

Activités entre la réunion n° 2 et la réunion n° 3

- Le personnel de la Ville et son consultant ont travaillé avec M. George Dark pour identifier des domaines où les coûts pourraient être réduits pour les deux options.
- Le personnel de la CCN a travaillé avec son consultant en estimation des coûts pour identifier des domaines où des économies pourraient être réalisées sans diminuer les qualités du paysage.
- Les deux parties ont partagé les options pour une entente.

Synopsis de la réunion n° 3, le 24 février 2015

- Les deux parties avaient préparé des stratégies de réduction des coûts de manière indépendante afin de réduire les coûts des deux options jusqu'au seuil de 1 milliard \$. (Ces estimations étaient à peu près équivalentes.)

- La Ville n'a pas accepté les incitatifs proposés par la CCN relativement à l'alignement du pré Rochester-chemin Richmond :
 - a. Une réduction des coûts en permettant un alignement au niveau du sol pour traverser la majeure partie du pré Rochester.
 - b. Une réduction des coûts en offrant le pré Rochester dans un échange de terrains (c.-à-d., aucun achat de terrain ne serait nécessaire).
 - c. La CCN paierait pour l'embellissement partiel de l'espace de la promenade Sir-John-A.-Macdonald afin de compenser les dérangements occasionnés aux résidents locaux pendant la période de construction.
 - d. La CCN envisagerait le transfert d'un autre parc à la Ville dans le cadre du règlement.
 - e. La CCN suspendrait l'exigence d'une approbation fédérale de l'utilisation des terrains et du design.
- La CCN a aussi signalé qu'une option moins dispendieuse qui s'offrait à la Ville était la construction de la ligne ferroviaire à la surface du sol dans le corridor du chemin Richmond et du parc Byron.
- La Ville a convenu que, même s'il s'agissait d'une option moins coûteuse, cette option était difficile sur le plan technique et qu'elle imposerait un fardeau déraisonnable aux résidents locaux.
- La CCN a accepté de suspendre, sur une base exceptionnelle compte tenu du potentiel de la création du parc linéaire Sir-John-A.-Macdonald, son principe selon lequel les activités de nature municipale ne devraient se dérouler sur les terrains fédéraux uniquement lorsqu'il n'y a aucune autre option possible.
- La CCN a ensuite précisé les paramètres en vertu desquels son Conseil d'administration pourrait accepter l'option Sir-John-A.-Macdonald :
 - a. La Ville finance le réacheminement de la promenade au-dessus de la voie du TLR, ce qui permet ainsi que de préserver la plupart des arbres matures et de créer un meilleur accès à la rivière et un réseau de sentiers amélioré.
 - b. La Ville accepte d'affecter un budget fixe de 30 M \$ pour la restauration de l'aménagement paysager qui est garanti et ne pourra pas être soumis à une ingénierie de la valeur future.
 - c. La Ville accepte de régler l'appel en instance devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario autorisant la CCN à utiliser les deux tiers du pré Rochester en tant que terrain pour l'aménagement de site futur.
 - d. La Ville paiera une juste valeur marchande pour la servitude requise pour l'utilisation des terrains de la CCN et elle reconnaît que l'approbation du gouverneur en conseil est requise.
 - e. La Ville reconnaît que le design est assujéti à l'approbation fédérale de l'utilisation des terrains et du design.
 - f. La Ville accepte de verser une indemnisation pour tous les arbres coupés durant la construction.
 - g. La Ville reconnaît qu'un rapport complet du Groupe de travail sera rendu public dans le cadre de la recommandation finale, y compris les renseignements relatifs aux coûts.
 - h. La Ville accepte d'adopter des stratégies de communication et des énoncés conjoints.
- Nonobstant ce qui précède, la CCN a aussi proposé :
 - a. Un exercice conjoint d'ingénierie de la valeur afin de constater si d'autres économies de coûts peuvent être réalisées dans l'ensemble du système du corridor ouest du TLR.

- b. Cet exercice vise à assurer que l'entente finale respectera l'enveloppe d'abordabilité de la Ville et préservera la restauration et l'amélioration de la promenade.
 - c. Que son offre du pré Rochester pour faciliter le corridor ouest du TLR sur le chemin Richmond demeure à la disposition de la Ville.
 - d. Que le Groupe de travail conjoint soit retenu en tant que mécanisme de règlement des différends.
- Une entente de principe verbale a été conclue afin de permettre au corridor ouest du TLR de la Ville d'utiliser la promenade Sir-John-A.-Macdonald.
 - Les conditions de l'entente et les prochaines étapes seront formalisées par écrit par Mark Kristmanson et Kent Kirkpatrick

Ébauche du plan conceptuel

