



FOR IMMEDIATE RELEASE (Texte en français ci-dessous.)

Commercial Consortium Applies for Federal Authorization to Develop 400 km Passenger Rail Service for Canada's National Capital Region

Ottawa, 29 June, 2016: Today a private sector consortium of twelve companies applied to the Canadian Transportation Agency (CTA) seeking federal government authorization to proceed with the development of a 400 km inter-provincial passenger rail service throughout Canada's Greater National Capital Region.

The plan has no dependence upon government subsidies, public debt, or taxes. It will increase the region's sustainability, and will provide additional convenient, low-cost, low-carbon transport options for urban, suburban and rural populations.

Founded in 2015, Moose Consortium's name is a bilingual acronym for "Mobility Ottawa-Outaouais: Systems & Enterprises" and "Mobilité Outaouais-Ottawa : Systèmes & entreprises". Member firms include one of the region's most respected civil engineering companies, REMISZ Consulting Engineers, as well as MTBA Architects which has long been one of the most prominent Architecture, Urbanism & Conservation firms in the Capital.

Aon Reed Stenhouse Inc. (AON), Canada's largest insurance and risk management service firm, is Moose's insurer of record. Health and safety management planning is led by Dr. Bill Pomfret & Associates, an internationally recognized industrial safety specialist.

Moose plans to link urban and rural sectors of both eastern Ontario and west Quebec, using existing railway corridors and bridges. Its train service will exchange passengers with Ottawa's new Light Rail Transit (LRT) system at Bayview Station in Lebreton Flats, and at the Tremblay Road VIA station. It will also connect with Gatineau's Rapibus service.

"Our plan involves operating three-coach, double decker diesel-electric passenger trains with hourly service every day, through Ottawa and Gatineau, and extending out to six rural towns," said Scott Ivay, who has over 15 years of diverse experience in train operations and management. Ivay's company, which is part of Moose Consortium, has drafted initial plans for overnight train maintenance in the rural Ontario towns of Smiths Falls, Alexandria, and Arnprior, and in the rural Quebec towns of Chelsea, Papineauville and Bristol. Major train maintenance work will be carried out centrally at an industrial park in either Ottawa or Gatineau.

The Moose rail service will cross the Ottawa River on the historic Prince of Wales Bridge located between Lebreton Flats and the University of Québec en Outaouais (UQO) campus. Wojciech Remisz, President of REMISZ Consulting Engineers said: "We have now formally submitted Moose's \$50M plan to retrofit the bridge between Ottawa and Gatineau. In addition to the repairs and upgrades required to restart railway operations, this will include the addition of a new cycling pathway cantilevered off the upstream side, and a pedestrian walkway on the downstream side, with picnic areas on Lemieux Island, offering a direct view of Parliament Hill."

Moose Consortium estimates operations will achieve 20,000 tonnes of net CO₂ reduction per year for the region, and remove 25,000 cars per day from downtown traffic. The group calculates that their service will enable households to redirect \$20M annually from transportation spending to other needs, and will directly create hundreds of new permanent full-time skilled jobs in both urban and rural areas of the Region.

Mayor of Smiths Falls, Shawn Pankow said, "I think the news today from Moose Consortium

will be met with great excitement as it moves closer to reality. A rail service for the whole National Capital Region will transform our town, and others like it, for the better. Faster, more efficient and more environmentally sustainable transportation will provide tremendous economic benefit for the people of Smiths Falls and the entire region.” Cyril Cooper, Economic Development Manager for Smiths Falls added: “We're very supportive of this initiative as it will create jobs, investment and improve the quality of life for citizens”.

Commercially financed, developed and operated, Moose will be Canada's first and only private sector metropolitan-scale rail transit system established in at least 100 years, and one of few in the world. The company's application for development authorization is being submitted to the federal government on a date of great symbolism: the 125th Anniversary of the start of the Ottawa Electric Street Railway Company on 29 June 1891. Ottawa's original railway transit system was similarly initiated, planned, financed, developed and managed entirely by commercial firms, and based on private sector investment.

Moose's Director General, Joseph Potvin explained: “All the infrastructure and operational financing will be based upon the value added to property income and capital near stations. Each station will be owned, developed and operated as an autonomous enterprise under common regulation and monitoring.”

The group's financing plan is based on a highly innovative approach to metropolitan-scale railway financing call the “*Property-Powered Rail: Open Market Development Model*”. A station will be provided train service in exchange for a “train stopping fee” based on a standardized formula. There can be a variety of profit-based and not-for-profit arrangements by which property investors wanting to develop stations can pool part of their financial gains arising from the train service.

Professor of Project Management at University of Québec en Outaouais in Gatineau, Dr. Stéphane Gagnon, commented: “It will very helpful to have the UQO, Carleton and Ottawa university campuses all connected to the entire region by rail. Students will benefit immensely from regional train service. They will have more housing options, and can get to jobs and recreational sites without a car. But I also think they'll really be intrigued by the fact that this initiative diversifies our vision of transit by reinventing how it can be financed.”

“Moose rail involves some business model innovation, but ultimately this is just a straight fee-for-service model implemented at the station level”, Potvin pointed out. “No government funding is required. Instead, Moose will generate new municipal, provincial and federal revenues and savings.”

Safety specialist Bill Pomfret commented: “Since the business model makes Moose revenues directly dependent upon a positive safety culture, this establishes a systematic incentive for resourcing of above-standard equipment, regular safety management system audits, and prompt implementation of findings.”

Once the Consortium obtains federal authorization to proceed with development, it will initiate formal negotiations for the use of rail corridors from VIA Rail, several freight companies, and the cities of Ottawa and Gatineau, as well as some of the smaller municipalities that own sections of the existing railways. Federal law provides a way through the complexities of different provincial and municipal jurisdictions.

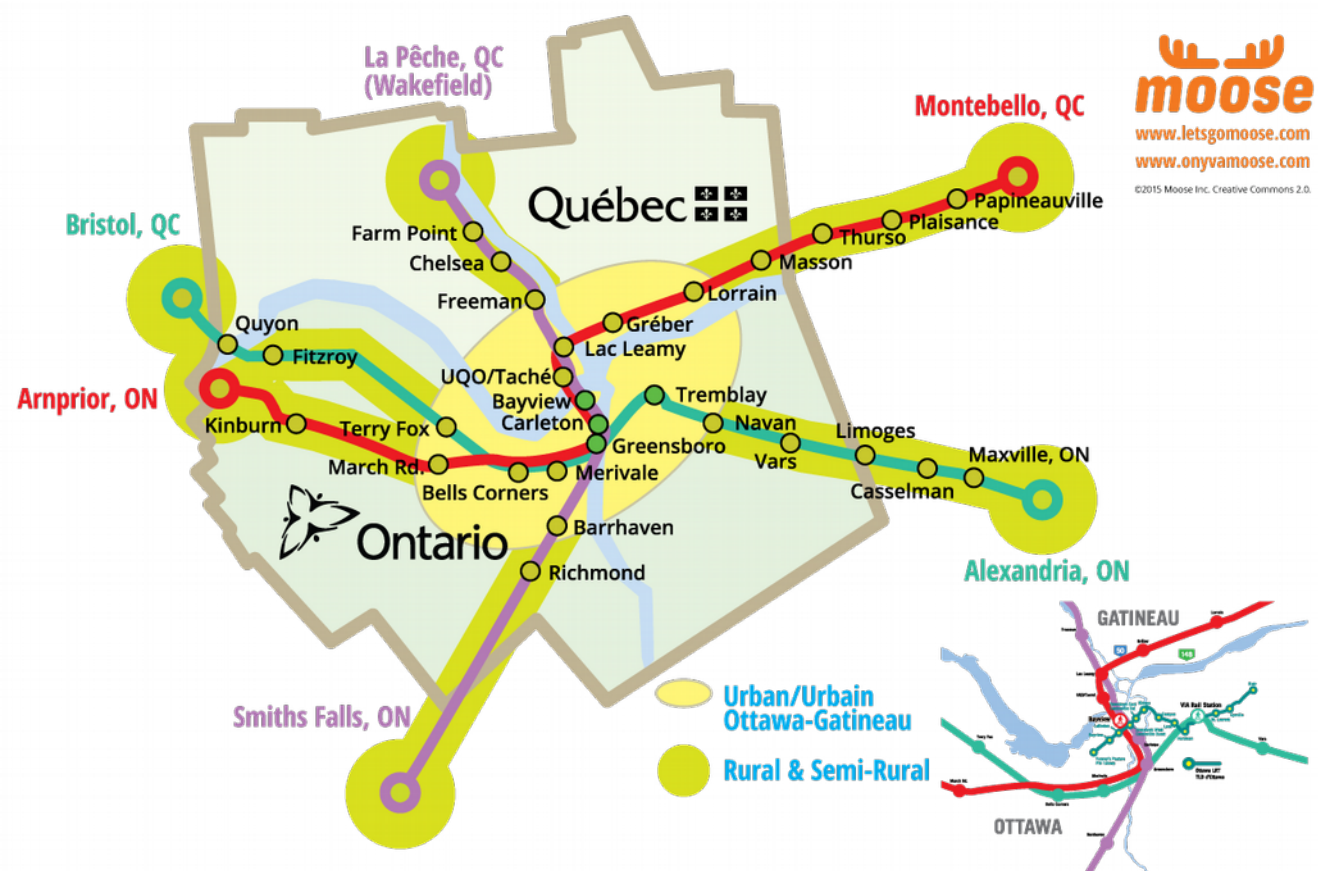
The Canadian Transportation Agency generally attempts to reach its decisions within three-months, so Moose expects to have this authorization in hand by the end of September 2016. Member companies of Moose are encouraging the regulator to take into account the environmental benefits, the public interest and the economic advantages for the Greater National Capital Region.

Additional Information: <https://www.letsgomoose.ca> <https://www.onyvamoose.ca>

Joseph Potvin
Director General, Moose Consortium Inc.
joseph.potvin@letsgomoose.com or @onyvamoose.com
Mobile: 819-593-5983

Peter Gabany
Director, Marketing & Communications
peter@letsgomoose.com
Mobile: 1-905-885-9895

Moose Consortium Member Firms: <https://www.letsgomoose.ca/contact/>





POUR DIFFUSION IMMÉDIATE (English version above.)

Un consortium du secteur privé demande au gouvernement fédéral d'autoriser un projet de service ferroviaire de passagers sur 400 km dans la région de la capitale nationale du Canada

Ottawa, le 29 juin 2016 : Plus tôt en journée, le consortium Moose qui réunit douze sociétés du secteur privé a présenté une demande à l'Office des transports du Canada en vue d'obtenir l'autorisation du gouvernement fédéral de procéder au développement d'un service ferroviaire de passagers interprovincial sur une distance de 400 km dans la région de la capitale nationale du Canada

Le projet a été conçu de manière à ne pas dépendre de l'octroi de subsides du gouvernement, du financement public ou de nouvelles taxes. Il vise à contribuer au développement durable de la région, et à fournir aux populations urbaines, en banlieue et rurales, une offre supplémentaire de transport économique à faible émission de carbone.

Fondé en 2015, le consortium Moose a pour nom un acronyme bilingue MOOSE qui signifie « Mobility Ottawa-Outaouais: Systems & Enterprises » et « Mobilité Outaouais-Ottawa: Systèmes et Entreprises ». Ses membres incluent une société de génie civil bien connue de la région, Remisz Consulting Engineers, ainsi que MTBA Architects, une entreprise qui depuis longtemps joue un rôle de premier plan en architecture, urbanisme et conservation dans la capitale.

Aon Reed Stenhouse inc., une importante société de courtage en assurance et gestion des risques, est le courtier accrédité de Moose. Les enjeux de santé et de gestion de la sécurité seront traités sous la direction de Bill Pomfret & Associates, des experts en sécurité industrielle reconnus internationalement

Le consortium Moose préconise de relier les secteurs urbains et ruraux de l'est de l'Ontario et de l'ouest du Québec à l'aide des corridors ferroviaires et des ponts qui existent déjà. Son service de transport desservira des passagers du nouveau service de train léger sur rail d'Ottawa à la station Bayview aux plaines LeBreton, et à la gare VIA située au chemin Tremblay. Des interconnexions sont également prévues avec le service Rapibus de Gatineau.

« Nous prévoyons mettre en opération trois trains de passagers à double étage qui seront propulsés au diesel et à l'électricité, ce en vue d'offrir un service qui passe à toute heure du jour tous les jours à Ottawa et Gatineau, et, à la fois, d'étendre le service à six municipalités rurales », a déclaré Scott Ivay, qui possède plus de 15 années d'expérience diversifiée en exploitation et gestion ferroviaires. Membre du Consortium Moose, la compagnie d'Ivay a élaboré des plans initiaux pour l'entretien de nuit des trains dans les villes rurales de Smiths Falls, Alexandrie et Arnprior en Ontario, et dans les villes rurales Chelsea, Papineauville et Bristol au Québec. Les principaux travaux d'entretien des trains seront tous effectués au même endroit dans un parc industriel d'Ottawa ou de Gatineau.

Le service ferroviaire Moose traversera la rivière des Outaouais sur le pont Prince de Galles qui relie les plaines LeBreton et le campus de l'Université du Québec en Outaouais (UQO). Le président de Remisz Consulting Engineers, Wojciech Remisz, a déclaré : « Nous venons de déposer officiellement notre projet de 50 millions de dollars pour la rénovation du pont entre Ottawa et Gatineau. En plus des réparations et des améliorations nécessaires pour redémarrer les opérations de chemin de fer, ce plan prévoit l'ajout d'une voie cyclable en encorbellement du côté ouest, et une voie réservée aux piétons du côté est, avec des zones de pique-nique sur l'île Lemieux, le tout avec vue sur la Colline du Parlement. »

Selon le consortium Moose, le nouveau service ferroviaire permettra de réduire de 20.000 tonnes les émissions de CO₂ de la région par an, et de supprimer 25.000 voitures par jour de la circulation au centre-ville. Le groupe calcule que le nouveau service permettra aux ménages d'économiser 20 millions de dollars en dépenses de transport chaque année, argent qui pourra servir à d'autres fins, et que des centaines de nouveaux emplois qualifiés permanents à temps plein seront créés dans les zones urbaines et rurales de la région.

Le maire de Smiths Falls, Shawn Pankow a dit : « Je pense que l'annonce du Consortium Moose aujourd'hui sera accueillie avec beaucoup d'enthousiasme puisque le projet se concrétise. Un service ferroviaire pour l'ensemble de la région de la capitale nationale va transformer notre ville, et d'autres semblables, pour le mieux. Une offre de transport plus rapide, plus efficace et plus écologique confèrera un avantage économique énorme aux gens de Smiths Falls et de toute la région. » Cyril Cooper, directeur du développement économique de Smiths Falls, a ajouté : « Nous sommes très favorables à cette initiative, car elle va créer des emplois, générer des investissements et améliorer la qualité de vie des citoyens. »

Le service ferroviaire Moose est le premier et seul système de transport ferroviaire métropolitain au Canada depuis les 100 dernières années, à être financé, développé et exploité sur une base commerciale par le secteur privé, et l'un des rares dans le monde. La date de la demande d'autorisation pour son développement revêt une importance symbolique : c'est le jour du 125e anniversaire du lancement de la Ottawa Electric Street Railway Company le 29 juin 1891. Le premier système de transport en commun d'Ottawa a lui aussi été initié, planifié, financé, développé et géré entièrement par des entreprises commerciales, avec des investissements du secteur privé.

Le directeur général de Moose, Joseph Potvin a expliqué : « Le financement des infrastructures et des opérations sera fonction de la valeur ajoutée des propriétés et des revenus générés à proximité des stations. Chaque station sera vendue, développée et exploitée comme une entreprise autonome assujettie à une réglementation et une surveillance communes. »

Le plan de financement du groupe est basé sur une approche de financement très innovante de projets ferroviaires métropolitains, soit « Le ferroviaire propulsé par le secteur immobilier : un modèle de développement du marché ouvert ». Toute station desservie par le service ferroviaire devra verser une "redevance pour arrêt" qui sera fixée sur la base d'une formule standardisée. Il existe plusieurs modèles économiques à base de profit et sans but lucratif en vertu desquels les investisseurs immobiliers des stations pourront mettre en commun une partie des gains financiers qui découleront des arrêts des passagers.

Le professeur de gestion de projet à l'Université du Québec en Outaouais (UQO) à Gatineau, Stéphane Gagnon, a commenté : « Il y aura de grands avantages à ce que les campus des trois universités, UQO, Carleton et Ottawa, soient tous connectés par le rail et à l'ensemble de la région. Les étudiants bénéficieront grandement du service de train régional. Ils auront plus d'options de logement, et ils pourront se déplacer sans voiture pour le travail et les loisirs. Je pense aussi qu'ils voudront en savoir plus ne serait-ce du fait que cette initiative transforme notre vision du transport en commun en réinventant la façon dont il peut être financé. »

« Le projet Moose innove en matière de modèle d'affaires, mais au final il ne s'agit que d'un modèle de redevances en fonction des usagers qui est mis en œuvre au niveau de la station », a souligné Potvin. « Aucun financement du gouvernement n'est nécessaire. Au lieu de cela, Moose va générer de nouveaux revenus et des économies aux paliers municipal, provincial et fédéral. »

L'expert en sécurité Bill Pomfret a commenté : « Le modèle d'affaires de Moose est tel qu'il favorise une culture qui prône la sécurité et incite à investir dans des équipements de calibre supérieur, des audits réguliers du système de gestion de la sécurité, et la mise en œuvre rapide des résultats. »

Une fois que l'autorisation du gouvernement fédéral de procéder au développement aura été obtenue, le consortium Moose amorcera officiellement les négociations relatives à l'utilisation des corridors ferroviaires de VIA et des compagnies de fret, ainsi que des négociations avec les villes d'Ottawa et de Gatineau, et les plus petites municipalités qui possèdent des sections de chemins de fer. La loi fédérale servira à ouvrir la voie à ces négociations plus complexes du fait des juridictions des provinces et des municipalités.

Comme l'Office des transports du Canada tente de prendre ses décisions dans les trois mois, le consortium Moose espère obtenir l'autorisation demandée avant la fin du mois de septembre 2016. Ses membres invitent l'Office à bien prendre en compte les avantages environnementaux, l'intérêt public et les avantages économiques pour la région de la capitale nationale.

Information complémentaire : <https://www.onyvamoose.ca> <https://www.letsgomoose.ca>

Joseph Potvin,
Directeur général, Le consortium Moose inc.
joseph.potvin@onyvamoose.com ou @letsgomoose.com
Cellulaire : 819-593-5983

Peter Gabany
Directeur, Marketing et communications
peter@letsgomoose.com
Cellulaire : 1-905-885-9895

Sociétés membres du consortium Moose : <https://www.letsgomoose.ca/contact/>

