

523834

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
14 JAN 1999
TRANSPORTS QUÉBEC

Compte rendu de la
Conférence annuelle du
North Atlantic Transportation Planning Officials (NATPO)

Tenue du 18 au 21 août 1996
à Stratton Mountain, Vermont

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
~~880, St-Foy, 6e étage~~
~~Québec (Québec) G1S 4X9~~

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Par
Pierre Toupin

CNDQ
TR
A
CRIT
151

Table des matières

1.	Introduction	1
2.	Financement de projets routiers et privatisation	1
3.	Projet d'autoroute entre Frédéricton et Moncton au Nouveau Brunswick.....	3
4.	Planification intégrée des corridors de transport au Connecticut.....	3
5.	Planification des aménagements cyclables dans l'état de New York	4
6.	Manuel d'analyse rapide du transport des marchandises.....	5
7.	Expérimentation des ronds-points.....	5
8.	Réunion d'affaires de l'Association du NATPO.....	6
	Annexe 1 : Agenda de la conférence.....	7
	Annexe 2 : Agenda de la réunion d'affaires	8
	Annexe 3 : Procès-verbal de la dernière réunion du NATPO (Août 1995)	9
	Carte 1 : Recent Public Sector Toll Facility Programs.....	15
	Carte 2 : Recent Privatization Initiatives (Canada).....	15
	Carte 3 : Recent Privatization Initiatives (États-Unis).....	16
	Liste des documents disponibles.....	17

1. Introduction

La 49^e Conférence annuelle du NATPO s'est tenue du 18 au 21 août 1996 à Stratton Mountain, Vermont. Elle a impliqué la participation d'environ une centaine de délégués en provenance principalement des ministères des Transports des états / provinces membres du NATPO, du FHWA, de Transports Canada, d'agences de planification métropolitaines (MPO) et du secteur privé.

Près de 30 sujets ont été présentés répartis dans sept séances de travail. L'agenda de la conférence est exposé à l'annexe 1.

En raison de la variété et de l'étendue des questions traitées dans cette conférence, nous nous limiterons à quelques sujets d'intérêt pour le Québec, dont notamment le financement des projets routiers, la privatisation et les conclusions de la réunion d'affaires du NATPO.

2. Financement de projets routiers et privatisation

Depuis quelques années, on assiste en Amérique du Nord à un nouvel intérêt pour les péages routiers et le recours à la privatisation du réseau routier. M. Edward J. Regan, Vice-président de Wilbur Smith Associates, nous a fait part des récents développements suivants :

- ♦ Environ une douzaine de péages routiers seront prochainement mis en oeuvre aux États-Unis par le secteur public dans le cadre de la construction de nouvelles autoroutes (voir carte 1). Parmi les plus importants projets, mentionnons ceux du Orange County et Orlando Expressway System. Les projets du Orange County impliquent la construction de 60 milles d'autoroute et l'émission d'obligations de plus de 2,5 MM\$. La tarification de ces péages sera de l'ordre de 0,12 \$ à 0,18 \$ par mille parcouru.
- ♦ Également, plus d'une quinzaine de projets de privatisation de route ont été récemment mis de l'avant en Amérique du Nord (voir cartes 2 et 3) dont deux sont déjà opérationnels.

S.R. 91 - Express Lanes à Anaheim en Californie

Ouvert en décembre 1995, ce tronçon d'autoroute de 10 milles de longueur est situé au milieu d'une autoroute déjà fortement congestionnée. Il se caractérise par un système complètement automatisé de péage dont les coûts varient selon le niveau de congestion, soit de 0,25 \$ à 2,50 \$ par automobile. Toutefois, le passage d'une automobile ayant trois passagers et plus est gratuit.

À ce jour, ce projet est considéré comme un grand succès. Déjà, plus de 50 000 « transponders » ont été vendus à 40 \$US chacun et les volumes de circulation de l'autoroute correspondent en tout point aux prévisions anticipées.

Dulles Greenway à Washington, D.C.

Ouvert également en décembre 1995, ce tronçon d'autoroute fait le lien entre l'aéroport de Dulles et la ville de Washington. Ce projet apparaît comme un échec pour l'entreprise privée. Seulement le tiers des prévisions de circulation ont été réalisées.

La sous-utilisation de cette nouvelle autoroute payante s'expliquerait en partie par le fait qu'il existe d'autres routes alternatives et un niveau pas assez élevé de congestion qui inciterait suffisamment les automobilistes à payer pour réduire leur temps de parcours.

À moins d'une intervention du secteur public, on anticipe la faillite de l'entreprise privée compte tenu que les revenus des péages ne seront pas suffisants pour couvrir à court terme les investissements générés par la construction de l'autoroute.

Selon M. Regan, il est extrêmement difficile et complexe de prévoir les volumes de circulation sur une nouvelle autoroute payante compte tenu du nombre de facteurs (tarification, voies alternatives, niveau de congestion existant, pattern de la circulation, etc.). Selon différents cas analysés, on peut arriver à des écarts de prévision de plus de 6 fois.

La SAGA de l'État de Washington

En 1993, la Loi du « Partnership » favorisant le développement de partenariats public/privé en matière de financement et de réalisation d'infrastructures de transport a été adoptée à l'unanimité dans l'État de Washington. Suite à cette Loi, 14 projets de construction d'infrastructures ont été proposés par des entreprises privées dont 6 ont été retenus par le gouvernement.

Contre toute attente, la population s'est opposée pour différentes raisons à la réalisation de ces projets ce qui a amené un changement complet d'attitude de la part de la législature. On se retrouve maintenant face à une méfiance de la population eu égard à des projets émanant du secteur privé et à une incapacité de donner suite à des projets en partenariat des secteurs public/privé. Également, le secteur privé se voit frustré de ne pas réaliser ses projets qui avaient été acceptés par le gouvernement et pour lesquels des ressources importantes ont été investies.

Quelques leçons des expériences actuelles

Selon M. Edward J. Regan, les ministères des Transports ont tout intérêt à développer des partenariat public/privé pour le financement et la réalisation de projets importants d'axes routiers. Toutefois, cette approche de partenariat s'accompagne de risques élevés pour les secteurs publics et privés, notamment

au plan financier et politique. Pour les atténuer, il fait les mises en garde suivantes :

- ♦ L'implantation de péages routiers doit être reliée à une amélioration importante des services aux usagers (ex. : nouvelle route permettant d'éviter des délais de congestion); il est très difficile de faire accepter par la population nord-américaine des péages routiers sur des routes existantes.
- ♦ Les projets routiers faisant l'objet de péage et privatisation doivent répondre à des problèmes majeurs de congestion;
- ♦ L'implication et l'appui de la population sont indispensables à la réussite de tout projet de partenariat. Aussi, est-il important que la population soit associée au tout début du processus d'élaboration du projet, en étant bien informée sur les diverses composantes du projet dont notamment les coûts, la tarification et les avantages du projet.

3. Projet d'autoroute entre Frédéricton et Moncton au Nouveau Brunswick

M. Bryan McEwing, Directeur au ministère des Transports du Nouveau Brunswick a présenté le projet d'amélioration de la route Trans-Canadienne entre Frédéricton et Moncton. Ce projet se caractérise par les principaux éléments suivants :

Route existante : 236 km dont 20 km à 4 voies divisées.

Projet : Longueur totale : 195 km de route à 4 voies divisées
42 ponts et 8 échangeurs
Coût total estimé : 600 M\$
Délai de construction : 4 ans

Il est prévu que ce projet serait construit et exploité dans le cadre d'un partenariat public/privé. En raison du faible volume de circulation sur cet axe routier (de 4 000 à 12 000 véhicules par jour), diverses options de financement sont considérées : taxe sur l'essence, immatriculation et péage routier. Plus particulièrement, on envisage entre autres le mode de financement utilisé pour le pont entre l'I.P.E. et le N.B. soit la concession à une entreprise privée de l'autoroute pendant une période de 35 ans où l'entreprise se financerait à même une subvention annuelle du gouvernement et les péages routiers.

4. Planification intégrée des corridors de transport au Connecticut

M. Harry E. Strate, vice-président de W.S.A. a présenté la démarche de planification intégrée de corridors utilisée par le ministère des Transports du Connecticut. Cette démarche a pour objectifs :

- ◆ Établir un consensus durable sur la mise en oeuvre par les différents intervenants concernés;
- ◆ Faire le lien entre le transport et l'aménagement;
- ◆ Intégrer les différents modes de transport : automobile, autobus, rail, bicyclette, piétons;
- ◆ Tenir compte en début du processus des facteurs socio-économiques et de l'environnement;
- ◆ Guider les décisions locales en matière d'aménagement et les améliorations proposées par les gouvernements supérieurs.

Cette démarche se caractérise par l'intégration d'un ensemble d'études à la fois conventionnelles (ex. : étude d'opportunité routière, de circulation et analyse des accès) et nouvelles comme des études relatives à des systèmes intelligents de transport, des études de faisabilité financière et de financement « innovateur ».

Les principales caractéristiques de cette démarche sont exposées dans un document identifié en annexe.

5. Planification des aménagements cyclables dans l'état de New York

M. Jeff Olsen, coordonnateur du cyclisme au ministère des Transports de New York, nous a fait part de la planification des aménagements cyclables pour l'état de New York.

NY DOT prévoit la construction de trois projets majeurs de piste cyclable :

- ◆ Une piste cyclable dans l'axe nord-sud de l'état faisant le lien entre les villes de New York, Albany, Plattsburgh et la frontière du Québec; M. Olsen souhaiterait que cette piste puisse rejoindre Montréal. Déjà, des contacts ont été établis avec Vélo-Québec pour faire un lien avec la route verte.
- ◆ Une piste cyclable dans l'axe est-ouest faisant le lien entre Buffalo, Ithaca et le nord de l'état près de Plattsburgh. Déjà plusieurs liens sont opérationnels.
- ◆ Un réseau de quelques centaines de kilomètres est en cours de réalisation dans l'agglomération de New York.

Selon M. Olsen, la bicyclette est devenue le premier mode de transport de petits colis dans l'agglomération de New York en raison des problèmes de congestion automobile.

6. Manuel d'analyse rapide du transport des marchandises

M. Dane Ismart du FHWA nous a présenté quelques faits saillants des résultats d'une étude visant l'élaboration d'un guide d'analyse rapide du transport des marchandises à l'intention des ministères des Transports et des organismes de planification métropolitain (MPO).

Cette étude démontre à la fois les besoins variés d'information sur la demande de transport des marchandises aux fins de planification et de politique, ainsi que le manque d'expertise des ministères en matière de prévision de transport des marchandises.

Pour y répondre, ce guide contient, entre autres, les outils suivants :

- ♦ L'identification des données de base essentielles pour des fins de planification;
- ♦ Des tables types de déplacements des véhicules commerciaux pour effectuer des assignations de trafic au niveau régional et métropolitain;
- ♦ Des procédures et directives pour prévoir le nombre de déplacements de véhicules commerciaux entre des sites spécifiques ainsi que pour identifier les itinéraires utilisés;
- ♦ Des facteurs de croissance de la demande de transport des marchandises selon différents modes.

Ce manuel devrait être disponible d'ici quelques mois.

7. Expérimentation des ronds-points

Mme Amy Gamble du ministère des Transports du Vermont a fait état des résultats de la mise en oeuvre d'un rond-point en 1995 à Montpelier au Vermont.

Cette présentation a suscité beaucoup d'intérêt auprès de plusieurs délégués compte tenu que ce type de solution est envisagé par plusieurs ministères.

Cette solution a engendré une diminution des accidents et des délais moyens totaux par véhicule par rapport à une intersection conventionnelle. Le rond-point semble une solution efficace dans les cas de circulation horaire entre 300 et 500 véhicules et lorsqu'il comporte une seule voie de circulation.

Les résultats de cette expérience sont exposés dans un document identifié en annexe.

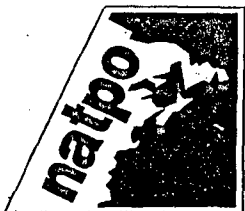
8. Réunion d'affaires de l'Association du NATPO

Le procès-verbal de la dernière réunion du NATPO tenue le 30 août 1995 dans le Maine ainsi que le rapport financier de l'association ont été discutés et adoptés à l'unanimité. Ces documents sont ci-joints annexés.

Il a été décidé que le ministère des Transports du Delaware serait l'hôte de la prochaine conférence annuelle. Elle se tiendra du 7 au 10 septembre 1997 à Rehoboth Beach, Delaware.

Également, l'Ontario sera hôte de la conférence annuelle de 1998. Les dates et le lieu de la conférence seront précisés ultérieurement.

Par ailleurs, j'ai informé les participants au NATPO de la tenue du NASTO en juin prochain à Québec. Des dépliants leur ont été distribués. Il est à signaler l'intérêt d'un certain nombre à participer à cette conférence, notamment des représentants du FHWA. À première vue, on pourrait avoir quelques conférenciers intéressants sur le thème du financement et de la privatisation de projets routiers.



NATPO '96

North Atlantic Transportation Planning Officials Conference

Sunday • August 18th

6:30-8:30 P.M. Welcome Reception

Monday • August 19th

7:00-9:00 Breakfast

9:00-9:30 Conference Opening
Welcome

K. Micque Glitman, Director of Planning, VAOT
Glenn Gershaneck, Secretary, VAOT
Fredrick Downs, Division Administrator, FHWA

9:35-10:15 Border Crossings
Ken Kinney, Parsons Brinckerhoff

10:15-10:30 Break

10:30-1200 **Session 1**
Project Finance

Pierre Toupin, Ministry of Transportation Quebec, Moderator
Yves Malépart, Transport Canada
Edward J. Regan, Wilbur Smith Assoc.
Public Private Partnerships
Fred Neveu, New York DOT; Capital Programming

12:00-1:30 Lunch

1:30-3:00 **Session 2**
Planning & Prioritization

Richard Martinez, Conn DOT, Moderator
Bob Chamberlin, Resource Systems Group Inc.

Prioritizing Transportation Problems in Pre-Scoping Phase

Harry E. Strate, Wilbur Smith Assoc.
Corridor Planning from Access Management to Major Investment

Steve Bower, GIS/Trans Ltd.
GIS for Work Program Development

6:00-9:00
Country Barbecue with D.J. Dick Jones

Tuesday • August 20th

7:00-9:00 Breakfast

8:45-10:15 **Session 3**
Bicycle/Pedestrian Planning

Richard Marshal, Moderator
N.H. DOT

Jeff Olsen
N.Y. DOT

Successful Bike/Ped Plans under ISTEA

Douglas Simmons
Maryland DOT
Bike/Ped Planning at Maryland DOT

Paul Smith, VHB Inc.
Bike/Ped Plans

10:15-10:30 Break

10:30-12:00 **Session 4**
Major Investment and Environmental Studies

Robert Jurasin, Wilbur Smith Assoc.
Moderator

Brian McEwing, New Brunswick DOT
Threading the Needle

Kevin Hooper, T.Y. Lin,
Gorham-Portland Corridor MIS
Ravi Girdhar
Ontario Ministry of Trans
Greater Toronto Transportation Plan

12:00-1:30 Lunch
Comedian Mac Parker

1:30-3:00 **Session 5**
Traffic Operations & Planning

Charles Crevo, Holden Engineering
Moderator

Dan Krechmer, PBQ&D Inc.
Preparing to Operate a Traffic Management Center

Dane Ismart, FHWA
Quick Response Freight Planning

Amy Gamble, Vermont AOT
Round-a-bout Delay Study

3:00-3:15 Break

3:15-4:45 **Session 6**
GIS in Transportation

Dan Robbins, Maine DOT, Moderator
Rick Dubois, Maine DOT
TIDE - Transportation Info for Decision Enhancement

Lou Adams, N.Y. DOT
Program Development in a GIS Environment
Steve Bower, GIS/Trans Ltd.
GIS as a Tool for Integrated Transportation Information Systems

Wednesday • August 21st

7:00-9:00 Breakfast

8:45-9:00 Business Meeting
Dave Scott, Vermont AOT

9:00-9:30

Fluer-de Lis Trail Case Study
Mike Croft, Nova Scotia D.O.T.

9:30-10:00 **Session 7**
Best Practices

Fred Orloski, FHWA Region 1, Moderator
Joe Garso, Vermont AOT
Project Scoping

Dan Robbins, Maine DOT
Vehicle Occupancy from Accident Records

10:00-10:15 Break

10:15-11:30 **Session 7 (Cont.)**

Dick Marshall, New Hampshire DOT,
Project Tracking System

Joe Cantalupo, Delaware DOT,
Long Range Planning Program

11:30-12:30 Lunch

12:30-3:00 **Session 7 (Cont.)**

Lou Adams, New York DOT,
Congestion Management

49th Annual Conference

North Atlantic Transportation Planning Officials

Wednesday, August 21, 1996

Connecticut
Delaware
District of Columbia
Maine
Maryland
Massachusetts
New Brunswick
Newfoundland
New Hampshire
New Jersey
New York
Nova Scotia
Ontario
Pennsylvania
Prince Edward
Island
Puerto Rico
Quebec
Rhode Island
Vermont

Business Meeting Agenda

1. 1996 Financial Report
2. NATPO Charter Amendment
3. NATPO Hosts for 1997 and 1998
4. Election of Officers
5. Other Business

North Atlantic Transportation Planning Officials 48th Annual Meeting

1995 NATPO Business Meeting

The Business Meeting followed a breakfast for NATPO delegates and guests at the Holiday Inn Sunspree Resort in Bar Harbor, Maine on August 30, 1995.

The meeting was called to order at 8:45 a.m. by Carl Croce, conference chairperson. He expressed his appreciation to his organizing committee and conference participants for their efforts in support of a most successful conference, attended by over 120 delegates and guests.

a) 1995 Conference Financial Report

The NATPO Financial Statement, as of August 27, 1995, was reviewed. Carl Croce, conference chairperson, confirmed that Maine had received an amount of \$4,441.05 from Connecticut for the organization of the NATPO '95 Conference. Richard Martinez, Connecticut indicated he expected an additional \$175 to be forwarded shortly. Carl Croce indicated that a new financial statement will be prepared (attached) as soon as possible which will reflect the actual cost and revenue of the 1995 conference. He stated that he expected to transfer over \$5000 to Vermont for the organization of the 1996 conference. The report on the financial statement was unanimously accepted by the delegates.

b) NATPO Charter Amendment

Carl Croce called to the attention of the delegates that the official name of the association had been changed at the 47th annual conference in Mystic, Connecticut, from the North Atlantic Highway Planning Officials to the North Atlantic Transportation Officials to reflect the changing focus of the membership from highways to all modes of transportation. Brian McEwing, of New Brunswick, offered two additional amendments to the Charter; one, adding Transport Canada to the list of organizations officially affiliated with the association, and the other expanding the period of opportunity to hold the annual conference to include the month of August. These proposed amendments were unanimously adopted by the delegates.

c) NATPO Hosts For 1996 and 1997

David Scott of Vermont confirmed that the Vermont Agency of Transportation will host the 1996 NATPO conference. He informed the delegates that he was considering Stratton Mountain to be the site of the

conference and that it would be held sometime during the month of August.

It was then proposed by Gene Abbott of Delaware that the Delaware Department of Transportation host the 1997 conference. Ravi Girdhar of the Ontario Ministry of Transportation also offered to host the 1997 conference.

After considerable discussion the delegates voted to hold the 1996 conference in Vermont and the 1997 conference in Delaware.

d) Election of Officers

In accordance with the provision of the NATPO Charter the following officers were unanimously elected by the delegates:

David Scott, Vermont, Chairperson
Gene Abbott, Delaware, Vice Chairperson
Carl Croce, Maine, Past Chairperson

Note: Subsequent to the August 30, 1995, Business Meeting, Gene Abbott of Delaware has appointed Jim Hass of the Planning Division of the Delaware Department of Transportation to serve as Vice Chairperson of the association.

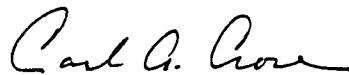
e) Other Business

No other business

f) Adjournment

There being no other business, the meeting adjourned at 9 a.m.

Respectfully submitted,



Carl Croce
Chairperson NATPO'95

August 12, 1996

NATPO FINANCIAL STATEMENT

AS OF JANUARY 1, 1996

NATPO '95 REVENUE

Registration fees		
80 full registrations	\$ 12,923.08	
12 one-day registrations	\$ 670.00	
31 guests	\$ 2,160.00	
Friends of NATPO	\$ 1,540.00	
Interest	\$ 53.14	
		\$ 17,346.22

NATPO '95 EXPENSES

Welcome reception	\$ 2,000.00	
Monday luncheon	\$ 1,445.36	
Monday lobster bake	\$ 3,534.10	
Acadia bus tour & gratuity	\$ 507.00	
Tuesday luncheon	\$ 1,059.10	
Tuesday guest luncheon	\$ 451.64	
Whale watch cruise	\$ 2,376.00	
Wednesday luncheon	\$ 413.28	
Breakfast & breaks	\$ 2,284.59	
Check printing	\$ 20.05	
Group & candid photos	\$ 294.75	
Speaker gifts	\$ 422.00	
Totebags	\$ 401.73	
Whale watch complimentary beverage	\$ 240.00	
Coffee mugs	\$ 498.04	
Door prizes	\$ 187.84	
		\$ 16,135.48

NET PROFIT/(LOSS) \$ 1,210.74

RECEIVED FROM NATPO '94 \$ 4,616.05

FUNDS AVAILABLE TO NATPO '96 \$ 5,826.79

Note: Printing, postage, vans for guest transportation, graphic arts, audio-visual equipment and staff time compliments of the Maine Department of Transportation.

CHARTER

North Atlantic Transportation Planning Officials

- Name:** Association of North Atlantic Transportation Planning Officials or NATPO.
- Purpose:** The purpose of this Association shall be to permit and facilitate the exchange of ideas and concepts relative to transportation planning among its members. While the primary focus will be on highway planning activities, all transportation modes shall be considered.
- Membership:** The membership consists of the following States and Provinces:
- | | |
|-------------------------|----------------------|
| Connecticut | New York |
| Delaware | Nova Scotia |
| District of Columbia | Ontario |
| Maine | Pennsylvania |
| Maryland | Prince Edward Island |
| Massachusetts | Puerto Rico |
| New Brunswick | Quebec |
| Newfoundland & Labrador | Rhode Island |
| New Hampshire | Vermont |
| New Jersey | |
- Delegates:** Delegations will consist of those persons, or their designated representatives, who will direct or engage in transportation planning activities in their member organizations.
- Officers:** At its annual meeting NATPO will elect a Chairperson, who will organize and chair the upcoming annual conference and business meeting, a Vice-Chairperson, to be filled by the member State/Province to host the next succeeding annual conference, and a Past-Chairperson to be filled by the member State/Province that hosted the previous annual conference.
- Meetings:** One meeting will be held annually in the *late summer or fall* during the months of *August, September, October or November*, the exact date to be determined by the host State/Province. While members are not required to serve as hosts, each member is encouraged to assume their fair share of this responsibility.
- Guests:** Invitations should be extended to other persons, groups, and organizations whose professional endeavors impact transportation planning. FHWA, *Transport Canada*, FTA, EPA, AASHTO, and others whose responsibilities have considerable influence on standards or practices should be encouraged to attend. Participation by guests may include topic presentation, participation in discussion groups and offerings of personal comments, but will not include voting rights, or serving as chairperson of any committee that may be established.

Amended August, 1995
Bar Harbor, Maine

Note: (Italicized font represents amended sections.)

NORTH ATLANTIC TRANSPORTATION PLANNING OFFICIALS
HOSTS OF CONFERENCES BY STATE/PROVINCE

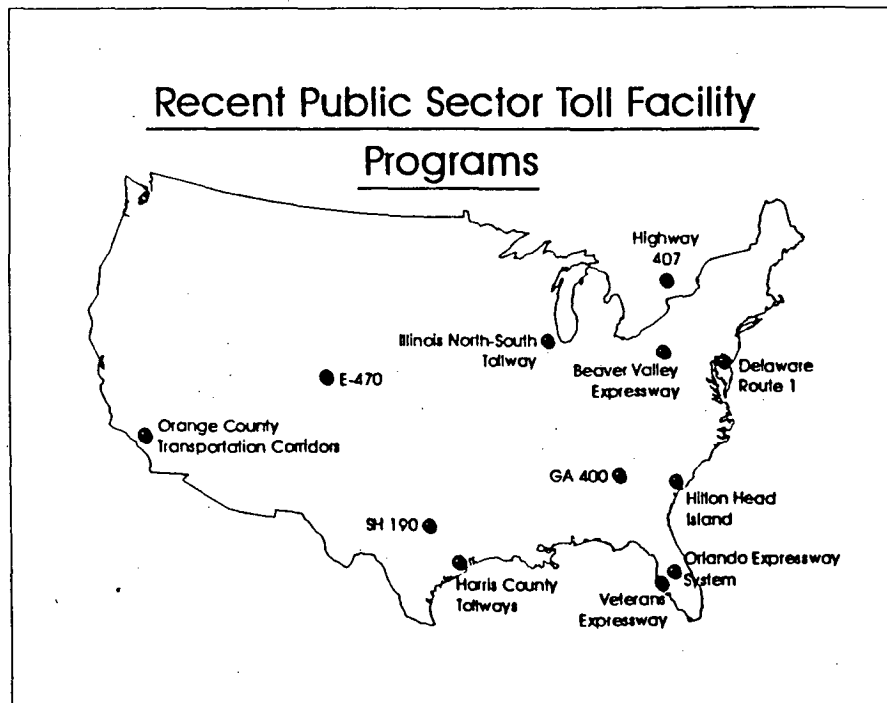
Connecticut	3rd/1950	9th/1956	18th/1965	33rd/1980	47th/1994
Delaware	27th/1974	35th/1982			
District of Columbia	24th/1971				
Maine	4th/1951	11th/1958	20th/1967	32nd/1979	48th/1995
Maryland	21st/1968	36th/1983			
Massachusetts	1st/1948	8th/1955	17th/1964	25th/1972	43rd/1990
New Brunswick	26th/1973	46th/1993			
Newfoundland					
New Hampshire	6th/1953	14th/1961	28th/1975	44th/1991	
New Jersey	7th/1954	15th/1962	29th/1976	39th/1986	
New York	10th/1957	16th/1963	30th/1977	40th/1987	
Nova Scotia	37th/1984				
Ontario	41st/1988				
Pennsylvania	22nd/1969	38th/1985			
Prince Edward Island					
Puerto Rico	45th/1992				
Quebec	42nd/1989				
Rhode Island	2nd/1949	13th/1960	23rd/1970	34th/1981	
Vermont	5th/1952	12th/1959	19th/1966	31st/1978	49th/1996

North Atlantic Transportation Planning Officials

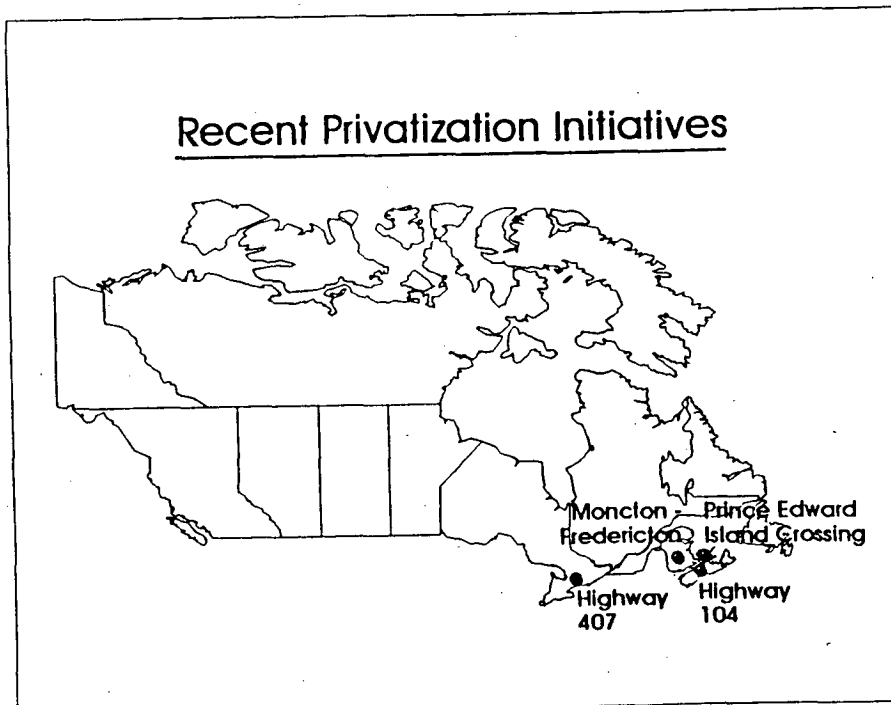
Annual Conference Hosts

Conference #	Year	Hosted By
1	1948	Massachusetts
2	1949	Rhode Island
3	1950	Connecticut
4	1951	Maine
5	1952	Vermont
6	1953	New Hampshire
7	1954	New Jersey
8	1955	Massachusetts
9	1956	Connecticut
10	1957	New York
11	1958	Maine
12	1959	Vermont
13	1960	Rhode Island
14	1961	New Hampshire
15	1962	New Jersey
16	1963	New York
17	1964	Massachusetts
18	1965	Connecticut
19	1966	Vermont
20	1967	Maine
21	1968	Maryland
22	1969	Pennsylvania
23	1970	Rhode Island
24	1971	District of Columbia
25	1972	Massachusetts
26	1973	New Brunswick
27	1974	Delaware
28	1975	New Hampshire
29	1976	New Jersey
30	1977	New York
31	1978	Vermont
32	1979	Maine
33	1980	Connecticut
34	1981	Rhode Island
35	1982	Delaware
36	1983	Maryland
37	1984	Nova Scotia
38	1985	Pennsylvania
39	1986	New Jersey
40	1987	New York
41	1988	Ontario
42	1989	Quebec
43	1990	Massachusetts
44	1991	New Hampshire
45	1992	Puerto Rico
46	1993	New Brunswick
47	1994	Connecticut
48	1995	Maine
49	1996	Vermont
50	1997	Delaware
51	1998	ONTARIO

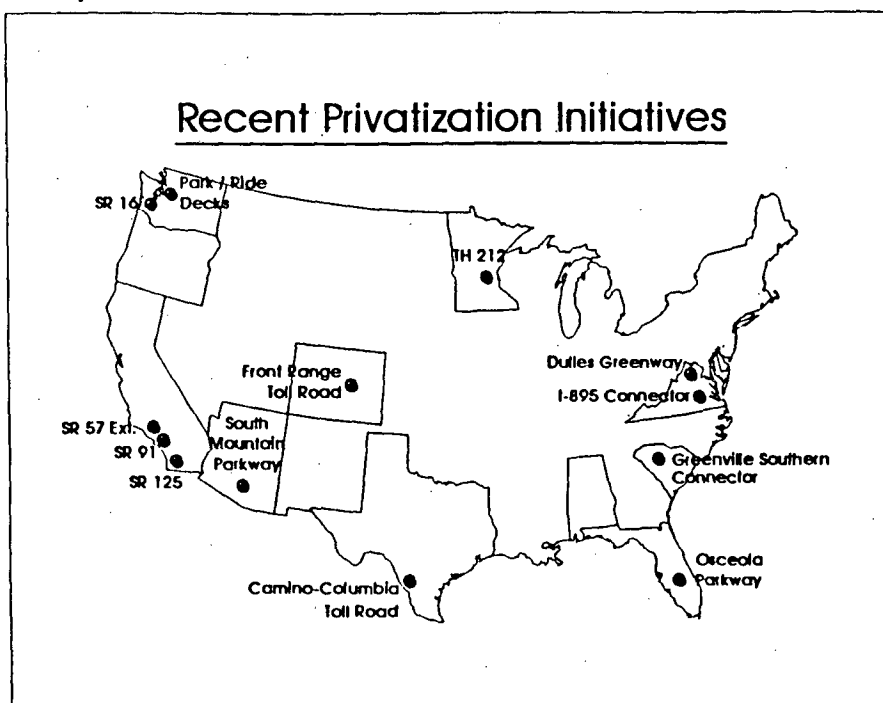
Carte 1



Carte 2



Carte 3



Liste des documents disponibles

1. STRATE, Harry E. Corridor Planning from Access Management to Major Investments. August 19, 1996. 30 p.
2. GAMBLE, Amy L. Montpelier Roundabout - Final report. August 15, 1996. 10 p.
3. AHUJA, Vinay et HANSCOM, Edward W. A Feasibility Study to Estimate the Average Vehicle Occupancy by Utilizing a Traffic Accident Database. Transportation Research Board, January, 1996. 23 p.
4. Delaware Department of Transportation. Report to the People. Annual report 1995. 15 p.
5. Delaware Department of Transportation. Transportation Trust Fund. Annual report 1995. 39 p.
6. Vermont Agency of Transportation. Project Scoping Manual. December 1995. 42 p.