

REGION DE LA CAPITALE NATIONALE
PLANIFICATION DES TRANSPORTS
MINISTERE DES TRANSPORTS - QUEBEC
DOSSIER NO 2 - MAI 1974

CANQ
TR
BSM
113

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

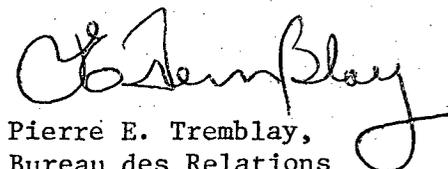
Québec, le 29 avril 1974.

MEMO A : Honorables Parent & Berthiaume,
M. Jacques L. Charland, s.m.a.,

DE : M. Pierre E. Tremblay,
Relations extra-ministérielles,

SUJET : Planification des transports dans la
Région de la Capitale nationale

Pour les fins de la réunion d'étude prévue pour ces jours-ci, je vous ai préparé un dossier faisant état des principales activités survenues depuis la création en décembre 1973 de la structure de planification des transports dans la "Région de la Capitale nationale".



Pierre E. Tremblay,
Bureau des Relations
Extra-ministérielles,

PET/cr

CANQ
TR
BSM
113
Ex.1

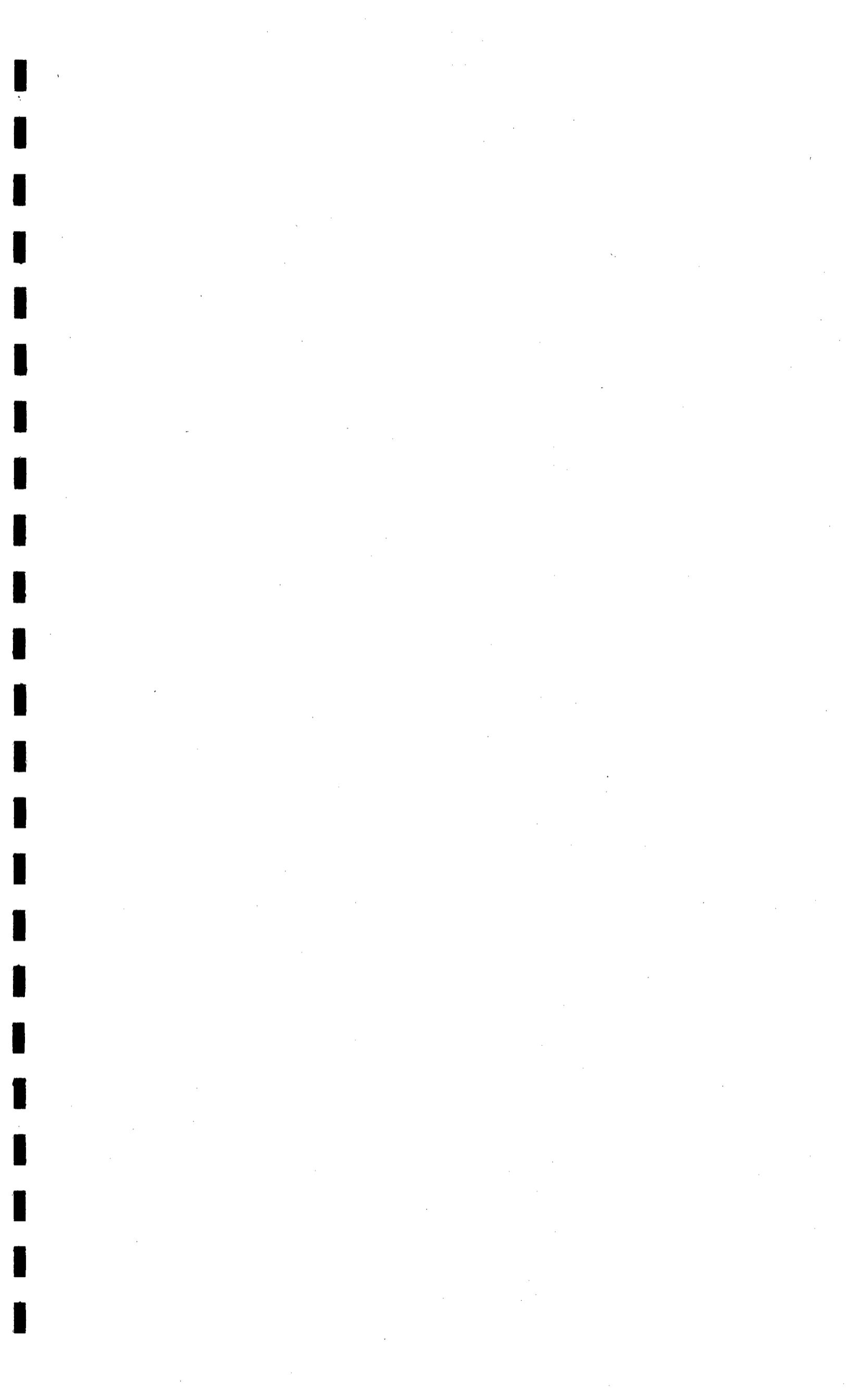
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
70 BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
QUÉBEC
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
5H1

REGION DE LA CAPITALE NATIONALE (TRANSPORTS)

Contenu du dossier no 2 *

- #1 Notes sur la Commission de la Capitale nationale
- #2 Liste des réunions de décembre 1973 à mai '74
- #3 Réunion de création d'une structure de coordination/Communiqué de presse et Document officiel du 17/12/73
- #4 Compte rendu de la réunion du Comité administratif conjoint (1ère) du 18/01/74.
- #5 Compte rendu de la réunion du Comité administratif conjoint (2e) du 28/02/74
- #6 Ordre du jour de la réunion du Comité administratif conjoint (3e) du 24/04/74
- #7 Compte rendu de la réunion du Comité administratif québécois (1ère) du 08/01/74
- #8 Compte rendu de la réunion du Comité administratif québécois (2e) du 14/02/74 y compris le rapport no 1 du sous-comité technique du transport en commun
- #9 Compte rendu de la réunion du Comité administratif québécois (3e) du 28/03/74
- #10 Rapport intérimaire du sous-comité technique d'étude des voies réservées aux autobus à Hull.
- #11 Deuxième rapport du sous-comité technique du transport en commun: proposition intérimaire des cadres d'analyse d'une étude globale du transport en commun
- #12 Compte rendu de la réunion du comité administratif ontarien (1ère) du 09/01/74
- #13 Compte rendu de la réunion du comité administratif ontarien (2e) du 13/02/74
- #14 Compte rendu de la réunion du comité administratif ontarien (3e) du 27/03/74

* Le dossier no 1 fut remis en décembre 1973 pour les fins de la réunion ministérielle du 17/12/73 à Ottawa.



#1

NOTES SUR LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

COMMISSIONAIRES

E. Gallant
J-C. La Haye
R.N. Leblanc
T. Howarth
P.J. Moran

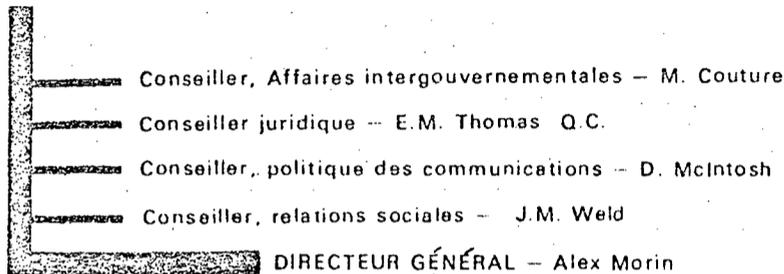
J.H. Wade
S. Boyle
W.D. Hurst
M.F. Schurman

R. Morency
B. Lambert (Mme)
P.R. Cook
E. Goodridge (Mme)

W.J. Stephens
W. Vanden Bosch
S.S. Lefeaux
C. Beauchamp

COMITÉ EXÉCUTIF

PRÉSIDENT, COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE — E. Gallant



E. Gallant
J-C. La Haye
B. Lambert (Mme)
W.D. Hurst
C.N. Beauchamp

Comité d'aménagement de la Capitale nationale

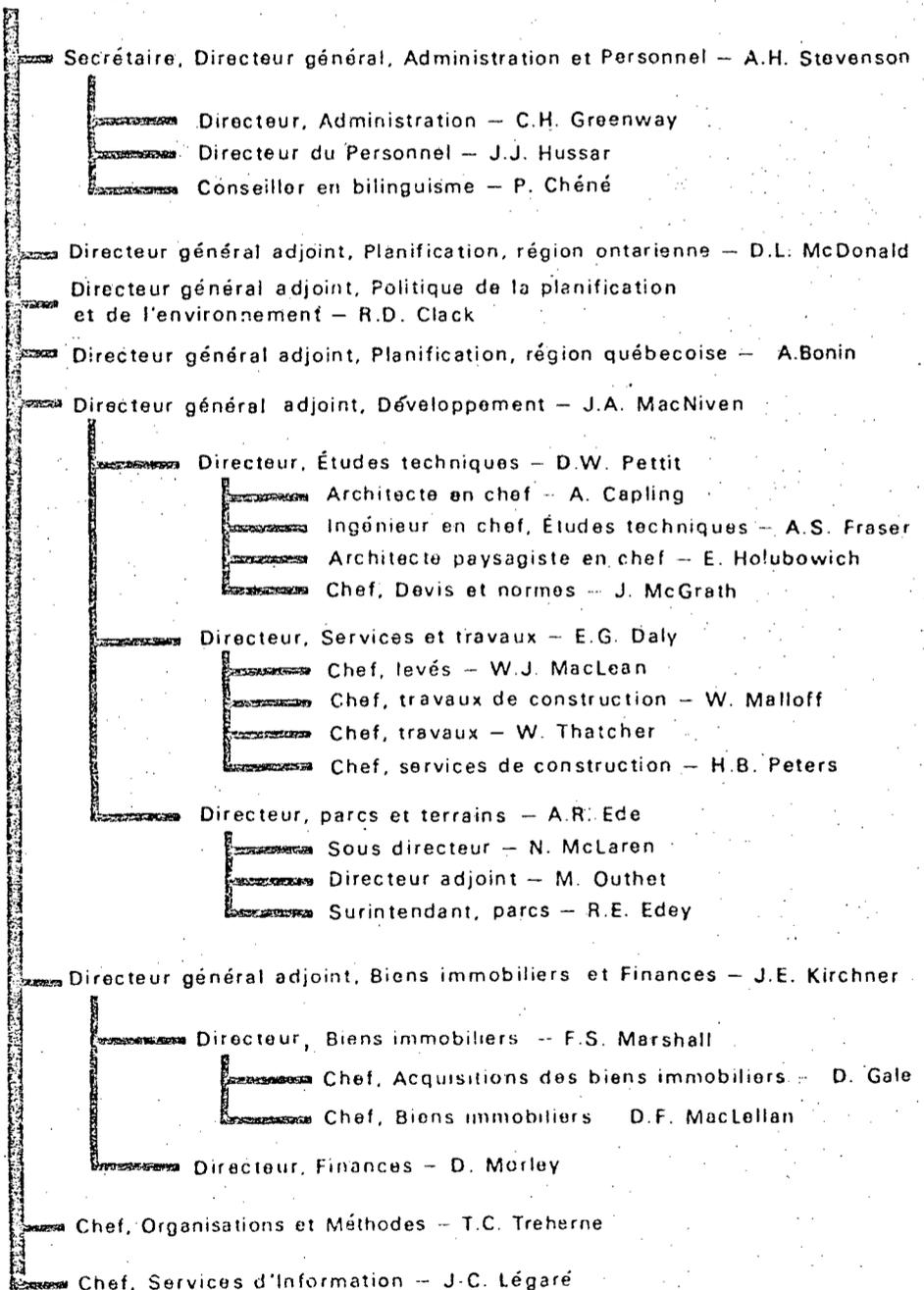
P.J. Moran (Président)
R. Morency
P. Blanchet
H. Blumenfeld
W.T. Perks
G. Desrochers

Comité consultatif d'architecture

J.H. Wade (Président)
T. Howarth
R.T. Affleck
D. Crinion
J-L. Lalonde
B. Myers
E.W. Wallace
R.N. Leblanc

Comité des terrains

P.R. Cook (Président)
L.M. Bloomfield
H.A. Davis
A.J. Frost
D'Arcy Audet
F. Millar
D.W. Stewart
W.D. Hurst



Capitale Nationale

A la réunion du 28 février, M. Clack de la C.C.N. a parlé d'une résolution de la Conférence constitutionnelle de février 1969 et a fait circuler le texte de la résolution qui se lit comme suit:

9. Réforme des institutions liées au fédéralisme -
la capitale nationale
(Article 4d) à l'Ordre du Jour)

La Conférence constitutionnelle, sous réserve de tout commentaire qui pourrait être présenté, est convenue -

- a) que les villes d'Ottawa et de Hull et leurs environs constituent la région de la capitale canadienne;
- b) qu'il n'y ait aucune modification des frontières inter-provinciales ni des attributions constitutionnelles des gouvernements concernés.
- c) que les limites de la région de la capitale canadienne soient établies après entente entre lesdits gouvernements;
- d) que, conformément aux objectifs antérieurement établis il y a lieu de faire en sorte que les deux langues officielles et les valeurs culturelles communes à tous les Canadiens soient reconnues par tous les gouvernements concernés dans ces deux villes et dans la région de la capitale en général, de façon que tous les Canadiens puissent y trouver un sujet de fierté, d'appartenance et de participation;
- e) que le comité préparatoire de la capitale canadienne poursuive ses travaux et qu'il apporte une attention particulière aux questions suivantes:
 - i) la définition des régions limitrophes qui pourraient éventuellement constituer, avec Ottawa et Hull, la région de la capitale canadienne, et
 - ii) l'étude des méthodes de fonctionnement et de financement d'un organisme tripartite.

Source: Conférence constitutionnelle, procès-verbal:
deuxième réunion, Ottawa, 10 au 12 février 1969.

Le secrétaire du Comité,

C. Greenway.

Programmes d'activités de la CCN - Transports

Depuis 1946, la Commission de la Capitale nationale a contribué à l'expansion du réseau de transport en versant une aide financière pour des projets précis et en participant au parrainage d'études sur la planification du transport. Elle s'est engagée directement dans la construction d'un réseau de promenades et dans l'utilisation des terres du fédéral pour l'aménagement du réseau routier régional. (Une description sommaire de la Commission, de ses buts et des projets touchant les transports selon les ententes intergouvernementales, se trouvent dans cette annexe).

Déplacement des voies ferrées

Une des activités-clé de la Commission a été, jusqu'en 1968, la réalisation de son programme de déplacement des voies ferrées. Ce projet, mis en oeuvre par étape depuis 1950, a permis la suppression de 35 milles de voies ferrées, de 113 passages à niveau et de quatre gares de triage. En relogant à Hurdman's Bridge la gare principale qui se trouvait au centre-ville d'Ottawa, cela a permis la construction du Queensway, le long de l'emprise de la voie désaffectée des chemins de fer nationaux du Canada qui traversait la ville. D'autres acquisitions de l'emprise du chemin de fer ont favorisé l'aménagement du centre-ville et demeurent disponibles pour les futurs besoins des transports.

Ontario

Depuis nombre d'années la Commission collabore avec les municipalités en vue de trouver des solutions dans le domaine des transports qui seraient favorables à l'aménagement de la capitale nationale. Comme on l'a signalé, la Commission a participé à la construction du Queensway en fournissant l'emprise de la voie ferrée désaffectée et en effectuant l'aménagement paysager. Elle a également participé à nombre d'études portant sur tous les aspects des transports. Des requêtes ont été reçues dernièrement de la part de la MROC en vue d'obtenir certaines emprises dont la Commission a fait l'acquisition pour fins de promenades visant à améliorer son réseau routier.

Québec

En 1969, la province de Québec a élaboré un plan d'ensemble d'autoroutes et d'artères. Le plan a reçu l'accord de principe de la Commission qui s'est engagée à payer 50% du coût de la mise en oeuvre.

Transport en commun

En réponse à l'accent mis récemment sur la partie transport en commun du réseau des transports, la Commission verse une aide financière aux commissions de transport régionales afin de relier le service d'autobus qui dessert Hull à celui qui dessert Ottawa. En même temps, certaines promenades ont été ouvertes à certaines lignes d'autobus. La Commission a reconnu le besoin d'un réseau de transport en commun pour appuyer l'expansion de la région centrale, après 1980, et elle a tâché d'entâmer des démarches entre les autorités du Québec et de l'Ontario sur la planification des transports.

Ponts

Les rivières des Outaouais, Rideau et Gatineau ainsi que le canal Rideau soulèvent un problème en reliant les parties de la capitale nationale et en unissant les centres d'Ottawa et de Hull en une capitale nationale. La Commission a reconnu ce problème dès 1927 et construisit le pont Champlain enjambant la rivière des Outaouais entre l'Ontario et le Québec. Elle participa plus tard à la construction du pont MacKenzie King sur le canal Rideau. Le pont MacDonald-Cartier sur la rivière des Outaouais a été construit à part égale d'un tiers, du gouvernement fédéral et des provinces d'Ontario et de Québec. Le pont du Portage sur la rivière des Outaouais a été financé intégralement par le gouvernement fédéral. Les ponts enjambant la rivière Rideau qui ont été l'objet d'une aide financière sont le pont du chemin Smythe, le pont Dunbar et le pont du chemin Heron.

Les promenades

Le réseau de promenades est l'élément le plus ancien de l'activité de la Commission d'où découle l'objectif de fournir de l'espace dans les secteurs panoramiques. A l'origine, on faisait l'acquisition des terrains en bordure du canal Rideau et du parc Rockcliffe qui s'est étendue par la suite en vue d'établir des espaces verts entre les quartiers résidentiels et pour récupérer les bords des rivières Rideau, de l'Outaouais et Gatineau.

La promenade de l'aéroport, la dernière construite, est la première qui a été conçue exclusivement pour le transport. Il a été annoncé qu'une promenade de sept milles longeant la rivière des Outaouais sera aménagée afin de fournir une nouvelle route panoramique permettant l'entrée dans la capitale en venant de l'est. La nouvelle artère Vanier est un nouveau concept des promenades où la CCN fournit le terrain tandis que les autorités régionales et municipales entreprennent la construction conformément aux normes des promenades de la CCN. Bien qu'on ait fait l'acquisition des terrains en vue d'étendre le réseau de promenades, il faudra attendre que les décisions soient prises quant à l'affectation de ces terrains.

Pistes cyclables

La CCN encourage l'utilisation de la bicyclette comme principale activité de loisirs. Elle a aménagé trente milles de pistes cyclables et elle prévoit une autre portion de 90 milles pour aménagement futur.

Stationnement

A la demande de certains ministères, la Commission s'est engagée dans la construction de terrains de stationnement réservés aux fonctionnaires et elle donne des conseils sur les critères de construction touchant les parcs de stationnement des nouveaux édifices du gouvernement. Au cours des dernières années, la Commission s'est élevée contre l'expansion croissante du stationnement au centre-ville à cause de son effet sur l'utilisation du sol, l'apparence et l'utilisation du transport en commun. Elle s'attend que le Conseil du Trésor modifiera bientôt ses règlements sur le stationnement à l'égard des fonctionnaires.

ANNEXE

La Commission de la Capitale nationale a été créée comme organisme de la Couronne pour succéder à la Commission du district fédéral (1927-1959) et à la Commission d'embellissement de la ville d'Ottawa (1899-1927).

Les vingt membres de la Commission sont nommés par le gouverneur en conseil et représentent, par leurs lieux de résidence, chacune des dix provinces, les villes d'Ottawa et de Hull ainsi que les municipalités de l'Ontario et du Québec de la région.

Selon les stipulations de l'article 10(1) de la Loi sur la Capitale nationale, la Commission a pour buts et objets:

"De préparer des plans d'aménagement, de conservation et d'embellissement de la région de la Capitale nationale et d'y aider, afin que la nature et le caractère du siège du gouvernement du Canada puissent être en harmonie avec son importance nationale."

En 1969, le gouvernement précise le but visé par le programme de la Commission de la Capitale nationale:

"favoriser l'aménagement de la région de la Capitale nationale afin que celle-ci devienne:

- (a) le symbole des valeurs culturelles et linguistiques du Canada;
- (b) une région à la fois agréable et propre à la conduite des affaires de la nation;
- (c) un modèle d'aménagement urbain dont profiteront d'autres régions du pays et dont les Canadiens puissent être fiers".

De plus, lors de la conférence des premiers ministres fédéraux et provinciaux, en février 1969, une résolution fut adoptée à l'unanimité déclarant que "les villes d'Ottawa et de Hull et les régions environnantes" constituaient la région de la Capitale nationale.

Afin de réaliser ses objectifs dans la région de la Capitale nationale, la Commission peut:

- (a) acquérir, gérer ou vendre des terrains.
- (b) construire, exploiter et entretenir des routes, des ponts, des parcs et autres ouvrages.
- (c) entreprendre des travaux de concept avec les municipalités.

- (d) construire et exploiter des concessions.
- (e) accorder des octrois à différentes fins.
- (f) entretenir des études sur l'aménagement de la région de la Capitale nationale.

En outre, la Commission donne des conseils au ministère des Travaux publics sur l'emplacement et l'apparence de tous les édifices fédéraux dans la région; elle prête son concours en matière de planification ainsi qu'une participation financière aux projets provinciaux et municipaux qui favorisent la région. Cette aide est accordée en vertu d'ententes intergouvernementales et comprend une aide touchant les routes, les ponts, les réseaux d'égouts, le transport en commun et autres projets dans la région de la Capitale nationale.

Ententes intergouvernementales relatives aux projets conjoints

Le tableau ci-contre fait état des projets sur le transport suivant les ententes intergouvernementales qui font partie du programme d'activités de la Commission de la Capitale nationale pour la région de la Capitale nationale et qui touchent la planification du transport.

Objet:

Les ententes énoncent les projets conjoints qui permettent à la Commission de la Capitale nationale (CCN) de partager les frais, et les responsabilités des projets avec d'autres gouvernements, dans la région de la Capitale nationale.

L'objet précis des différentes ententes auxquelles la CCN participe figurent dans la colonne 5 du tableau ci-joint.

Pouvoir

La Loi sur la Capitale nationale.

La CCN est autorisée par le Gouvernement du Canada à signer des ententes pour des projets conjoints.

Échéances

Les conditions des diverses ententes auxquelles la CCN participe se trouvent dans la colonne 2 du tableau ci-joint.

Financement et exécution

Les conditions relatives au partage des frais des projets conjoints sont énoncés dans les ententes.

Le tableau ci-contre cite les ententes que la CCN a signées (colonne 3); les parties à l'entente (colonne 4); les prévisions décennales des dépenses à effectuer en vertu des ententes (colonnes 6); et le transfert des paiements à verser en vertu des ententes (colonnes 7)

Les paiements à verser en vertu des ententes figurent dans la colonne 7 du tableau ci-joint.

(1) DATE	(2) TERM OF AGREEMENT	(3) TITLE	(4) PARTIES TO AGREEMENT
Dec. 1954 (P.C. 1954-1958)	Unlimited	<u>(Construction of George Dunbar Bridge - Bronson Avenue)</u>	Federal District Commission City of Ottawa Province of Ontario
19 Mar. 1957	19 Mar./57 to 31 Dec/71 for constr. otherwise unlimited	<u>Queensway</u>	Department of Public Works Department of Ontario Highways City of Ottawa Federal District Commission
Feb. 1961	Unlimited	<u>The Ottawa-Hull Bridge Agreement</u>	Government of Canada Government of Province of Ontario Government of Province of Quebec

(5) PURPOSE OF AGREEMENT	(6) NCC 10 YEAR PROGRAM FORECAST	(7) TRANSFER PAYMENTS
To construct a bridge over the Rideau River on the line of Bronson Avenue.		F.D.C. will: Pay 1/6 of estimated bridge cost or \$170,000 (the lesser).
To construct a Trans-Canada highway across the City of Ottawa from the E. limit to the W limit of the City.		F.D.C. will: Supply land; landscape slopes and maintain landscaping.
To construct a bridge and necessary works across the Ottawa River to connect Ottawa and Hull.		Government of Canada will: Acquire/clear all lands; construct the bridge; maintain bridge structure; landscape. Government of Ontario will: Construct that portion in Ontario; pay Gov't of Canada 1/3 of bridge cost. Government of Quebec will: Construct that portion in Quebec; pay 1/3 of bridge cost to Gov't of Canada. Ontario and Quebec each pay 1/3 of structural maintenance; remainder of repairs. NCC will convey needed lands freely.

(1) DATE	(2) TERM OF AGREEMENT	(3) TITLE	(4) PARTIES TO AGREEMENT
18 May 1964	Unlimited	<u>Bridge Agreement</u>	Government of Canada City of Ottawa
10 Nov. 1970	Unlimited	<u>Heron-Bronson Agreement</u>	Government of Canada (D.P.W.) Municipality of Ottawa-Carleton, City of Ottawa, National Capital Commission
7 Jan. 1972	Construction of road sys- tem to be completed over 6 yrs. to Jan./78	<u>Road Agreement Quebec</u>	Province of Quebec National Capital Commission
11 Jan. 1972		<u>Portage Bridge</u>	Province of Quebec National Capital Commission
15 Sept. 1972	(Supplement- ary Agree- ment) Unlimited	<u>Road Agreement Quebec</u>	Province of Quebec National Capital Commission

(5) PURPOSE OF AGREEMENT	(6) NCC 10 YEAR PROGRAMME FORECAST	(7) TRANSFER PAYMENTS
To construct the Smythe Road Bridge, repair and landscaping.		NCC will pay: \$125,000 to City of Ottawa; landscaping costs.
To construct bridges across the Rideau River.		NCC will: Provide lands.
To improve the road network in the Quebec portion of the NCR.	4.4 72/73 7.6 73/74 <u>53.0</u> up to 80/81 65.0	Each Government will pay 1/2 (total est. \$65 m.).
To construct the River Bridge crossing at Victoria Island and other related works.	6.0 72/73 <u>3.9</u> 73/74 9.9	Government of Quebec will: Provide access routes at their expense. NCC will: Pay balance.
To improve road network regarding Laurier-Taché connection and NCC to assume work on behalf of Quebec because of gov't building program.	(item 5)	NCC total involvement.

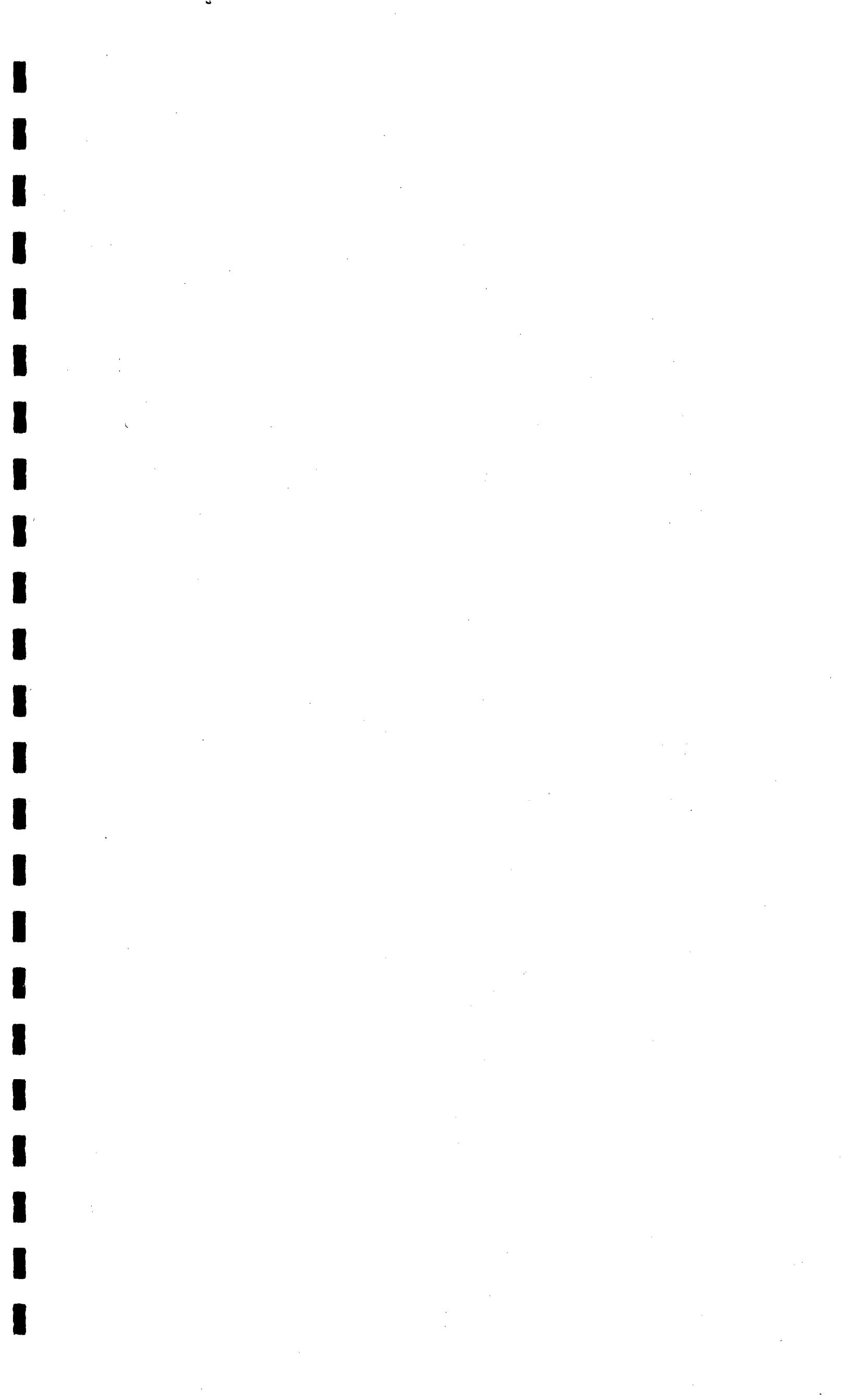
(1) DATE	TERM OF AGREEMENT	(3) TITLE	(4) PARTIES TO AGREEMENT
26 Sept. 1972	Unlimited	<u>Bikeway System</u>	Ontario Department of Transportation and Communication National Capital Commission
5 Dec. 1972	Unlimited	<u>Voyageur Parkway</u>	Province of Quebec Outaouais Regional Community National Capital Commission
10 April 1973	Unlimited	<u>Highway # 417</u>	Province of Ontario National Capital Commission
31 August 1973	1 yr. commencing Oct. 1/73 ending Sept. 31/74	<u>Bus Loop Transportation System and Transfer Change</u>	Outaouais Region Ottawa-Carleton Region National Capital Commission

(5) PURPOSE OF AGREEMENT	(6) NCC 10 YEAR PROGRAMME FORECAST	(7) TRANSFER PAYMENTS
Highway #417 Underpass.		NCC Total involvement.
Proposed construction of Voyageur Parkway.	2.0 76/77 2.0 77/78 <u>2.0</u> 78/79 6.0	NCC will: Share cost of detouring Moore Ck; relocating electric transmission tower and Hull Mousse Park.
1. To construct a portion of controlled access, Highway #417 between Ramsayville and the Ottawa-Queensway.		NCC will: Convey land to Ontario for \$1 Maintain right-of-way landscaping; undertake and maintain Eastern Parkway landscaping; assume landscaping on right-of-way in excess of \$700,000. Government of Ontario will: Obtain lands; clear lands; construct the project; assume landscaping to \$700,000; maintain roadway; construct an extension of the Eastern Parkway and transfer responsibility to NCC 30 days after completion; convey unneeded land to NCC for \$1.00
2. To provide a bus loop transportation system linking the two bus systems in Hull-Ottawa and to provide for a transfer interchange.	Maximum of \$513,000 73/74	NCC will: Pay 60% of operating costs and loss arising out of bus loop and transfer interchange to NCC \$428,000 for each transit aut

PROPOSED AGREEMENTS

(1) DATE	TERM OF AGREEMENT	(3) TITLE	(4) PARTIES TO AGREEMENT
Mar. 1973 (Revised Draft)		<u>Construction of the Vanier Arterial in the Cities of Ottawa and Vanier</u>	R.M.O.C. N.C.C. City of Ottawa City of Vanier
ending		<u>Highway #416</u>	

(5) PURPOSE OF AGREEMENT	NCC 10 YR (6) PROGRAMME FORECAST	(7) TRANSFER PAYMENTS
The municipality shall construct the Vanier Arterial in a manner satisfactory to the Commission, Ottawa, and Vanier.		NCC will: Grant to municipality former railway right-of-way for \$100.; 173,550 sq. feet for \$193,835 (Subject to final adjustment); undertake landscaping; Cities of Ottawa/Vanier provide land at \$1.0



#2

LISTE DES REUNIONS DE DECEMBRE 1973 A MAI 1974

REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

LISTE DES REUNIONS RELATIVES A LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

a) Réunion du Comité politique conjoint:

1ère réunion: réunion de création d'une structure de coordination: le 17/12/73 (Ottawa- C.C.N.)

2ième réunion: juin'74 (le 4 ou le 18) date probable.

b) Réunions du Comité administratif conjoint:

1ère réunion : le 18/01/74 (Ottawa - C.C.N.)

2ième réunion: le 28/02/74 (Ottawa - C.C.N.)

3ième réunion: le 24/04/74 (Ottawa - C.C.N.)

4ième réunion: le 28/05/74 (Ottawa - C.C.N.)

c) Réunions du Comité administratif québécois:

1ère réunion: le 08/01/74 (Québec - M.T.)

2ième réunion: le 14/02/74 (Québec - M.T.)

3ième réunion: le 28/03/74 (Québec - M.T.)

4ième réunion: le 7 mai 1974 (Québec - M.T.)

d) Réunions du comité politique québécois:

1ère réunion: mai'74 (Québec)

e) Réunion du Comité administratif ontarien:

1ère réunion: le 09/01/74

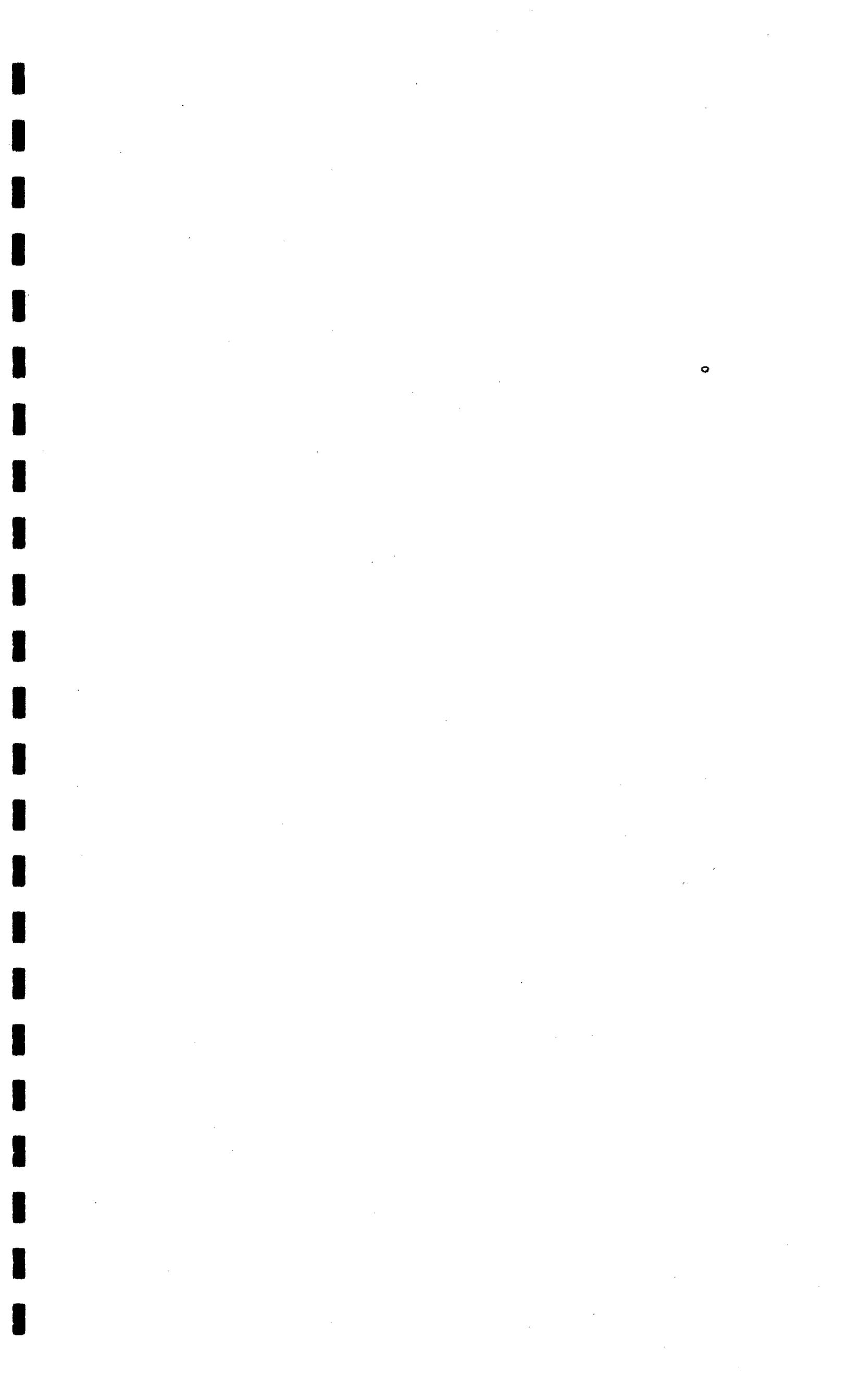
2ième réunion: le 13/02/74

3ième réunion: le 27/03/74

4ième réunion: le 08/05/74

f) Réunion du Comité politique ontarien:

1ère réunion: mai 1974 (le 7?)



#3

REUNION DE CREATION D'UNE STRUCTURE
DE COORDINATION - COMMUNIQUE DE
PRESSE ET DOCUMENT



National Capital
Commission

Commission
de la Capitale nationale

le 21 décembre 1973

M. Pierre Tremblay
Ministère des Transports
Hôtel du Gouvernement
Québec (Québec)

Monsieur,

Veillez trouver sous ce pli, à titre documentaire, copie d'un communiqué de presse et d'un document portant sur une Structure de coordination intergouvernementale pour la planification du transport, tels qu'approuvés à notre réunion du 17 décembre 1973, et déposés le même jour à la Chambre des Communes par l'honorable Ron Basford.

Cordialement vôtre,

Le Secrétaire,

A.H. Stevenson

48 Rideau
Ottawa-Hull
Canada
K1N 8K5

COMMUNIQUE DE PRESSE

Réunion interministérielle sur la coordination de la
planification du transport dans la région de la
Capitale nationale et dans les deux régions
provinciales, la MROC et la CRO.

Etaient présents:

L'honorable Ron Basford
Ministre fédéral d'Etat aux Affaires urbaines

L'honorable Jean Marchand
Ministre fédéral des Transports

L'honorable Gordon Carton
Ministre des Transports et des Communications de l'Ontario

L'honorable Oswald Parent
Ministre d'Etat des Affaires intergouvernementales du Québec

L'honorable Paul Berthiaume
Ministre d'Etat au Transport

L'honorable Victor Goldbloom
Ministre des Affaires municipales du Québec

M. H.-Léon Leblanc
Président de la Communauté régionale de l'Outaouais

M. D. Coolican
Président de la MROC et de la CRTOC

M. Pierre Caron
Président de la Commission de Transport de la
Communauté régionale de l'Outaouais

M. E. Gallant
Président de la Commission de la Capitale nationale

Les participants conviennent du besoin urgent de prendre des mesures en vue d'établir un cadre organisationnel qui permette une coordination pour la planification et l'expansion du transport par les nombreux organismes intéressés dans la MROC, la CRO et dans l'ensemble de la région de la Capitale nationale.

Il a donc été décidé d'établir sans délai les mécanismes inter-gouvernementaux à cette fin. Il s'agit de comités conjoints au palier politique composés des ministres et des responsables des organismes régionaux intéressés, appuyés par des comités conjoints de fonctionnaires.

Les ministres conviennent que le Comité administratif conjoint soit formé au début de la nouvelle année. La première tâche du Comité sera:

1. Etablir le calendrier de planification permanente par les différents organismes afin de déterminer comment il serait possible de la rendre compatible dans un cadre commun.
2. Dresser l'inventaire des études de planification existantes ou en cours de réalisation.
3. Déterminer les questions issues des mesures de planification prises par tous les organismes régionaux.
4. Préciser les besoins immédiats en matière de recherche.
5. Etablir la liste de toutes les activités et participation des organismes relativement aux questions du transport.

Le Conseil administratif conjoint devrait présenter son rapport à la réunion interministérielle au début du printemps prochain.

Une structure de coordination intergouvernementale pour la planification du transport dans la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, la Communauté régionale de l'Outaouais et la région de la Capitale nationale dans son ensemble.

INTRODUCTION

A l'heure actuelle, la planification et l'aménagement du transport dans l'ensemble de la région de la Capitale nationale, sont effectués par de nombreux organismes relevant des administrations locales, régionales, provinciales et fédérales.

Bien qu'il y ait souvent une grande collaboration entre certains ou tous les organismes pour des projets particuliers, il n'existe aucun cadre organisationnel à l'intérieur duquel ces efforts puissent être coordonnés. Une telle coordination serait manifestement à l'avantage de tous les paliers de gouvernement.

Afin d'établir une organisation qui permette à tous les paliers de gouvernement de poursuivre leur fonction aussi efficacement que possible, il importe de considérer le problème en deux parties.

De nombreux problèmes de transport sont uniques soit à la Communauté régionale de l'Outaouais, soit à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et ils ne nécessitent donc pas une structure qui comporte la participation de tous gouvernements de la région de la Capitale nationale. En d'autres termes, il devrait y avoir un cadre organisationnel qui s'étendrait à la Communauté régionale de l'Outaouais à l'intérieur de la région de la Capitale nationale tout à fait indépendant d'une organisation semblable qui couvrirait la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, également à l'intérieur de la région de la Capitale nationale.

On confiera aux provinces d'Ontario et du Québec la présidence de ces cadres organisationnels à trois niveaux gouvernementaux afin d'étudier la plupart des problèmes de transport qui ont des impacts particuliers dans les limites des deux municipalités régionales.

Cependant, il existe, et il existera, bon nombre de questions de transport qui auront d'importantes répercussions sur toute la région de la Capitale nationale. Aussi, il est nécessaire d'établir une structure qui englobe l'ensemble de la région de la Capitale nationale afin de traiter ce problème de façon efficace. Les cadres organisationnels de politiques et de structures établis de chaque côté de la rivière des Outaouais se rencontreront sous la présidence du gouvernement fédéral afin d'étudier toutes questions se rapportant au transport interprovincial.

A) PROPOSITION POUR LA COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS
ET LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

L'organisation des deux régions provinciales comporteront un Comité de la politique, un Comité administratif et une série de sous-comités techniques, tel que l'illustre la figure 1.

Comité de la politique

Ce comité sera composé, dans les deux cas, de représentants politiques des trois paliers de gouvernement intéressés. Il incombera à ce comité de décider si les recommandations du Comité administratif doivent être transmises aux services exécutifs et législatifs des divers paliers de gouvernement représentés ou faire l'objet de plus amples recherches. Etant donné que les membres du Comité de la politique feront tous partie de l'exécutif de leur administration respective, il devrait y avoir de fortes chances d'arriver avec succès à la mise en oeuvre des recommandations. De cette façon, tous les paliers de gouvernement pourraient travailler en étroite collaboration en ce qui a trait à l'aménagement du transport. Ce comité n'aura aucun pouvoir quant à la mise en oeuvre de toute recommandation touchant le transport, mais il formera plutôt un forum où la discussion approfondie des problèmes devrait faciliter l'approbation requise de la part des paliers de gouvernement appropriés.

ORGANIGRAMMES DISTINCTS PROPOSÉS

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE
D'OTTAWA-CARLETON

COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE
L'OUTAOUAIS

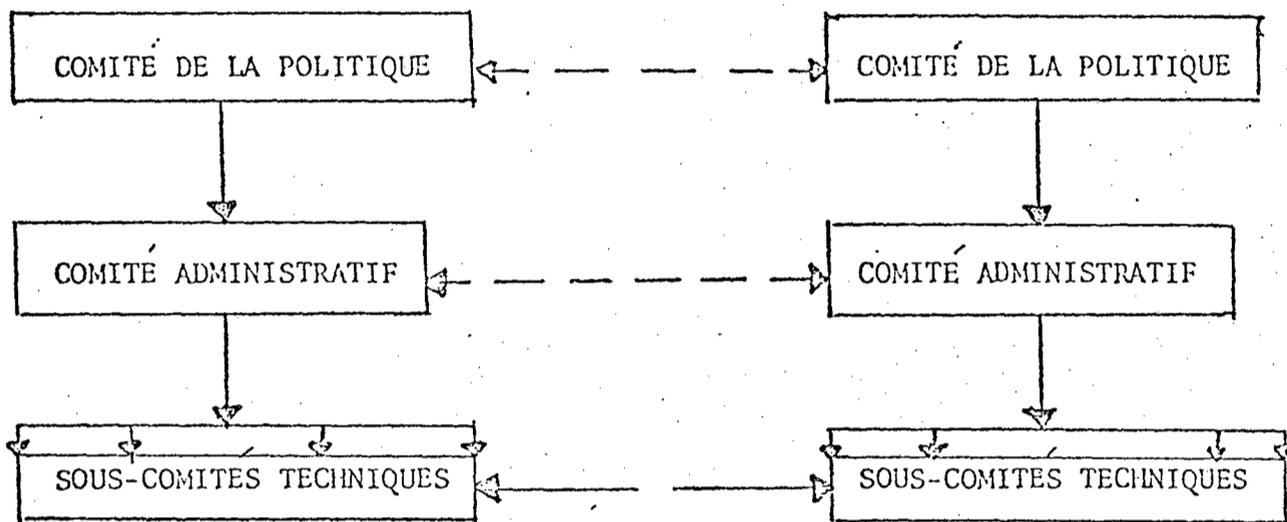


Figure 1

Comité administratif

Ce comité serait formé des représentants administratifs supérieurs des trois paliers de gouvernement. Il lancera, recevra et examinera les rapports sur les questions de transport rédigés par le personnel des divers organismes représentés et établira un consensus sur les mesures à recommander. Au besoin, ce comité affectera des personnes à des sous-comités techniques pour l'étude plus approfondie de tout problème, et supervisera leurs travaux. Toutes les recommandations de ce Comité administratif seraient soumises à l'examen du Comité de la politique.

Sous-comités techniques

Ces comités seraient créés au fur et à mesure des besoins. Par exemple, le Comité consultatif technique actuel sur les autoroutes d'Ottawa sera reconstitué pour former l'un de ces sous-comités techniques qui relèveraient du Comité administratif. Leurs membres proviendront des divers organismes intéressés et, de plus, il est envisagé de retenir les services d'experts-conseils qui feraient partie de ces sous-comités techniques.

B) RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Pour les questions de transport, qui influenceront sur l'ensemble de la région de la Capitale nationale, une structure à trois niveaux est créée semblable à celle qui est décrite dans la section précédente qui traite de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et de la Communauté régionale de l'Outaouais. Cette structure comprend:

un Comité conjoint de la politique au sommet de l'organigramme, un Comité administratif conjoint, et des Sous-comités techniques conjoints. Voir la figure 2.

Comité conjoint de la politique

Le Comité conjoint de la politique sera l'organisme de coordination au palier politique. Il comprendra essentiellement les mêmes membres représentés aux Comités distincts de la politique, des deux régions provinciales qui se réunissent conjointement.

ORGANISME CONJOINT
DE LA RÉGION
DE LA CAPITALE NATIONALE

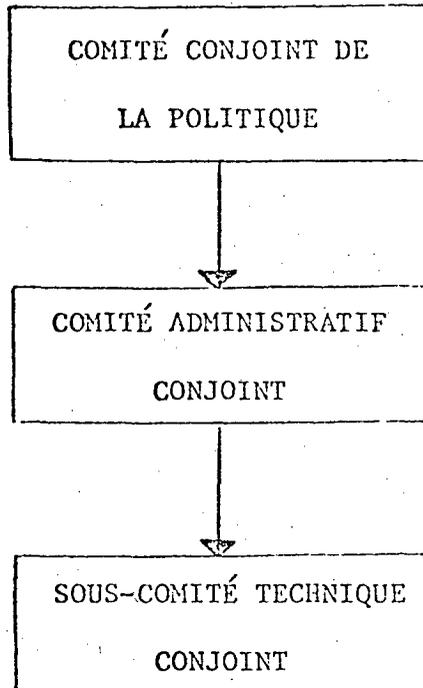


Figure 2

(TABLEAU 1)

COMITÉ CONJOINT DE LA POLITIQUE DE
LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Représentation - 11 membres

a) Palier fédéral - 3 membres

- Ministre des Transports
- Ministre d'Etat aux Affaires urbaines
- Président de la Commission de la Capitale nationale

b) Palier provincial - 4 membres

- Ontario - 2 membres
 - Ministre des Transports et des Communications
 - Ministre du Trésor, de l'Economie et des Affaires intergouvernementales
- Québec - 2 membres
 - Ministre des Transports
 - Ministre des Affaires intergouvernementales

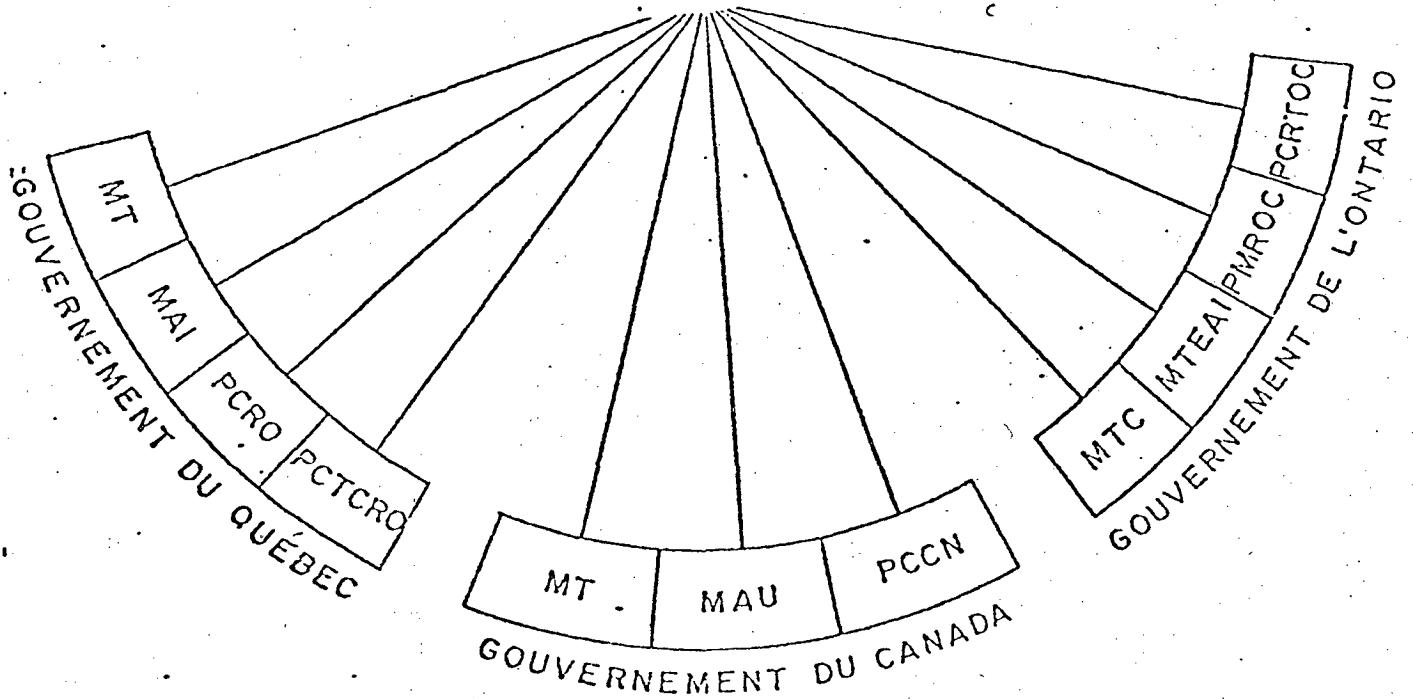
c) Palier régional - 4 membres

- Ontario - 2 membres
 - Président de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
 - Président de la Commission régionale de transport d'Ottawa-Carleton
- Québec - 2 membres
 - Président de la Communauté régionale de l'Outaouais
 - Président de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais

(Figure 3)

MEMBRES DU COMITE CONJOINT DE LA POLITIQUE DE LA
REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

COM. CONJOINT DE LA
POLITIQUE



GOUVERNEMENT DU CANADA

MT = Ministère des Transports

PCCN = Président de la Commission de la Capitale nationale

MAU = Ministre d'Etat aux Affaires urbaines

GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO

MTC = Ministre des Transports et des Communications

MTEAI = Ministre du Trésor, de l'Economie et des Affaires intergouvernementales

PMROC = Président de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

PCRTOC = Président de la Commission régionale de transport d'Ottawa-Carleton

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

MT = Ministre des Transports

MAI = Ministre des Affaires intergouvernementales

PCRO = Président de la Communauté régionale de l'Outaouais

PCTCRO = Président de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais

Comité administratif conjoint

Ce comité lui aussi comprendra des membres appropriés des Comités administratifs distincts des deux régions provinciales qui se réunissent conjointement. Sa représentation sera celle qui est donné au tableau 2 ~~_____~~

Le Comité administratif conjoint sera chargé d'établir des propositions sur des questions de transport concernant la région de la Capitale nationale, exécutera le travail nécessaire pour des ententes fédérales/provinciales/régionales et communiquera tous ses résultats et toutes ses recommandations au Comité conjoint de la politique.

Sous-comités techniques conjoints

Ces comités seront nommés en fonction du besoin, et le personnel proviendrait des divers organismes intéressés.

(TABLEAU 2)

COMITÉ ADMINISTRATIF CONJOINT DE LA
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Représentation

a) Niveau fédéral

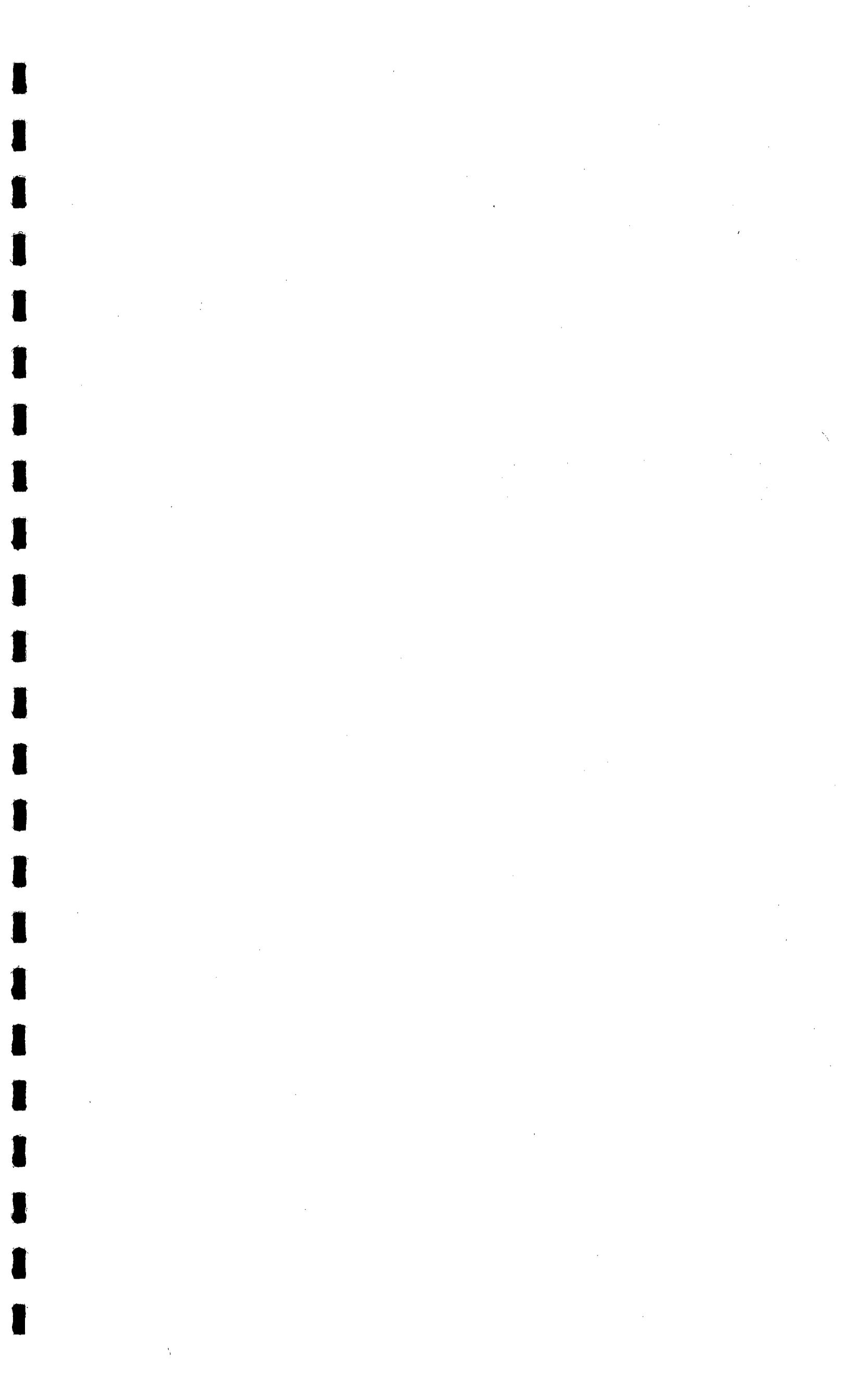
- Commission de la Capitale nationale

b) Niveau provincial

- Ontario
 - (Ministère des Transports et des Communications)
- Québec
 - (Ministère des Transports)

c) Niveau régional

- Ontario
 - (Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton)
 - (Commission régionale de transport d'Ottawa-Carleton)
- Québec
 - (Communauté régionale de l'Outaouais)
 - (Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais).



#4

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU COMITE
ADMINISTRATIF CONJOINT (2E) DU 18/01/74



AGENDA

JOINT ADMINISTRATIVE COMMITTEE FOR
TRANSPORTATION PLANNING IN THE
NATIONAL CAPITAL REGION

On January 18, 1974, 2:30 p.m. the first meeting of the Joint Administrative Committee on Transportation Planning in the National Capital Region will be held in the 7th floor Board Room of the National Capital Commission, 48 Rideau Street, Ottawa.

1. Minutes of Quebec and Ontario tri-level meetings January 8th in Quebec and January 9th in Ottawa.
2. Task assignments arising from five-point work programme approved by Policy Committee at its inaugural meeting December 17, 1973.
3. Timing of next ministerial meeting.
4. Date of next Joint Administrative Meeting.

Distribution

RMOC - Mssrs. G. Weatherall
 J. Wright
ORTC - G. Brady
MTC - W. Biddell
 G.H. Johnston
 T. Smith

ORDRE DU JOUR

COMITÉ ADMINISTRATIF CONJOINT SUR LA
PLANIFICATION DU TRANSPORT DANS LA
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

La première réunion du Comité administratif conjoint aura lieu le 18 janvier 1974 à 14h30 dans la salle de conférences de la Commission de la Capitale nationale, au 7^e étage, 48 rue Rideau, Ottawa.

1. Procès verbaux des réunions tripartites du Québec et de l'Ontario tenues le 8 janvier à Québec et le 9 janvier, à Ottawa.
2. Attribution des tâches relatives à un programme de travail en cinq points approuvé par le Comité de la politique lors de sa première réunion, le 17 décembre 1973.
3. Date de la prochaine réunion interministérielle.
4. Date de la prochaine réunion du Comité administratif conjoint.

Diffusion

CRO - MM L-H Leblanc
 S. Timothée
CTCRO - P. Caron
MTQ - J-L Charland ✓
 J. Hébert
 R. Grégoire
 G. Lussier
 P-E Tremblay

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DU COMITÉ
ADMINISTRATIF CONJOINT SUR LA PLANIFICATION
DU TRANSPORT DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE
TENUE LE VENDREDI 18 JANVIER 1974 A LA
SALLE DE CONFÉRENCES DE LA C.C.N.

Etaient présents:

A.E. Morin	CCN (Président)
J. Karam	CCN
R. Clack	CCN
A. Bonin	CCN
C.H. Greenway	CCN (secrétaire)
A. Bach	MDT
P.-E. Tremblay	MTQ
J.-L. Charland	MTQ
R. Grégoire	MTQ
G. Lussier	MTQ
J.M. Wright	MROC
G. Wetherall	MROC
K. McLean	MROC
P. Caron	CTCRO
W. Bidell	MTC (Ont.)
M. Charron	CRO
G. Brady	CTROC

Introduction

M. Morin ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux membres présents à cette première réunion du nouveau Comité. Il fait état de la réunion interministérielle sur la coordination de la planification du transport dans la R.C.N. tenue le 17 décembre 1973, au cours de laquelle le Comité administratif conjoint a été créé et son mandat approuvé. Il représente un projet d'ordre du jour de même que les procès-verbaux des réunions des sous-comités provinciaux-régionaux du Québec et de l'Ontario tenues respectivement les 8 et 9 janvier 1974. Les membres acceptent le projet d'ordre du jour.

1. Procès-verbaux des réunions tripartites du Québec et de l'Ontario

1.1 M. Morin demande au président de chacun des deux sous-comités de passer en revue les principaux points discutés lors de leur réunion, qui doivent être examinés par le Comité administratif conjoint.

1.2 Comité d'Ottawa-Carleton

M. Biddell dit qu'il n'a rien à ajouter à ce qui figure dans le procès-verbal de la réunion du 9 janvier 1974, sauf qu'il recommande que, à l'avenir, les sous-comités soumettent tout point à inscrire à l'ordre du jour des réunions du Comité administratif conjoint, au président de ce Comité qui, à son tour, téléphonera aux présidents des sous-comités pour

obtenir leur assentiment en ce qui concerne les points à inscrire à l'ordre du jour. Le Comité accepte cette proposition.

Application: A.E. Morin, W. Biddell, J.L. Charland.

1.3 Comité québécois de la région de la Capitale nationale

- a) M. Charland dit que le Comité québécois n'est pas aussi avancé dans sa planification que le Comité ontarien et qu'il n'a pas encore en main les renseignements sur tous les aspects de la planification régionale. Il se dit préoccupé par certains articles qui ont paru récemment dans les journaux et espère que certaines allégations concernant le rapport Fullerton, les études sur le transport effectuées par la C.C.N. et l'étalement des horaires de travail des fonctionnaires pourront être éclaircies. Un article paru dans Le Droit et attribué à un dirigeant de la C.C.N. a fait une critique sévère du plan de la C.R.O. et il espère que ce n'est pas là le point de vue officiel de la C.C.N. M. Morin explique que le dirigeant auquel M. Charland fait allusion est un expert-conseil engagé par la C.C.N. pour évaluer divers plans les uns par rapport aux autres et que ses paroles ont été citées hors de leur contexte. Ça ne représente nullement le point de vue officiel de la C.C.N.
- b) Le Conseil du Trésor a accepté d'adopter un système d'étalement des horaires de travail des 35,000 fonctionnaires fédéraux au centre de la Région pour résoudre le problème de la congestion aux heures d'affluence. Une réunion est convoquée pour la semaine prochaine afin d'examiner cette question en détail et les membres seront tenus au courant. Il est proposé qu'un programme de surveillance conjoint soit établi pour évaluer les effets du système sur les deux rives de l'Outaouais. Les membres acceptent que cela soit fait sous la direction des sous-comités provinciaux et que les résultats en soient communiqués périodiquement au Comité conjoint.
- Application: R. Clack, W. Bidell, J.L. Charland.
- c) Quant à la question des études sur le transport effectuées par la C.C.N., M. Clack déclare qu'un questionnaire spécial conçu pour recueillir des renseignements sur le mode et les besoins des employés en matière de transport sera distribué à la plupart des ministères du gouvernement fédéral. Tout indique que la réponse sera bonne et une plus grande diffusion du questionnaire est prévue aussitôt que le Conseil du Trésor aura donné officiellement son approbation.
- d) Les avantages de la diffusion, en totalité ou en partie, des procès-verbaux des réunions des sous-comités sont discutés. Il est convenu que chacun des deux sous-comités peut tirer parti des idées de l'autre et que les procès-verbaux des réunions des trois comités seront distribués dans les deux langues.

Application: A.E. Morin, J.L. Charland, W. Bidell.

2. Attribution des tâches approuvée par le Comité de la politique

- 2.1 M. Morin fait état du communiqué de presse publié après la réunion du Comité de la politique, qui indique les 5 tâches que le Comité administratif conjoint doit effectuer. Il reste à déterminer comment ces tâches pourront être le mieux exécutées individuellement et par le comité conjoint en tenant compte du délai imparti. Il demande aux membres de proposer la meilleure façon de procéder, pour être prêts à faire rapport à la prochaine réunion du Comité conjoint de la politique prévue pour avril 1974.
- 2.2 M. Bidell dit que, d'après l'examen fait par son Comité, il est évident que les tâches 2 et 5 sont semblables. Il faudrait d'abord établir un inventaire des études, ce qui serait la tâche 1, et les trois autres tâches suivraient alors dans un ordre logique. La réunion accepte cette modification et les tâches à accomplir se lisent maintenant comme suit:
- 1) établir un inventaire des études de planification actuelles et en cours en répertoriant les activités de tous les organismes qui s'occupent des questions de transport;
 - 2) évaluer le calendrier des travaux actuels des divers organismes en matière de planification pour déterminer comment ces travaux peuvent être mis en corrélation dans un cadre commun;
 - 3) déterminer les questions de politique qui ressortent des orientations de tous les organismes régionaux en matière de planification;
 - 4) préciser les besoins immédiats en matière de recherche.
- 2.3 M. Charland fait allusion au libellé de la nouvelle tâche 2. Il est convenu de remplacer le mot "ongoing" par "present".
- 2.4 Il s'ensuit une discussion sur la meilleure façon d'établir un inventaire des études et des activités de planification actuelles. Les études de ce genre effectuées au cours des années ont été si nombreuses qu'il serait trop long de les examiner toutes et de proposer des réponses concrètes. M. Brady propose que les études disponibles soient d'abord examinées pour déterminer si elles sont encore pertinentes pendant la réalisation de la tâche 1. Une fois ce travail terminé, un ensemble complet d'études et de rapports applicables devra être rassemblé et envoyé à chaque comité, après quoi le Comité conjoint pourrait passer à la tâche 2. Il est convenu que la C.C.N. et les sous-comités évaluent leurs propres rapports et présentent les résultats au Comité conjoint pour qu'il procède à l'évaluation finale et termine la tâche 1.

Application: Tous.

- 2.5 La réunion examine les tâches 3 et 4 et diverses opinions sont exprimées quant à la signification réelle de ces tâches et aux problèmes que comporte leur réalisation. Certains membres croient qu'il n'est pas possible de se prononcer sur ces questions avant que les tâches 1 et 2

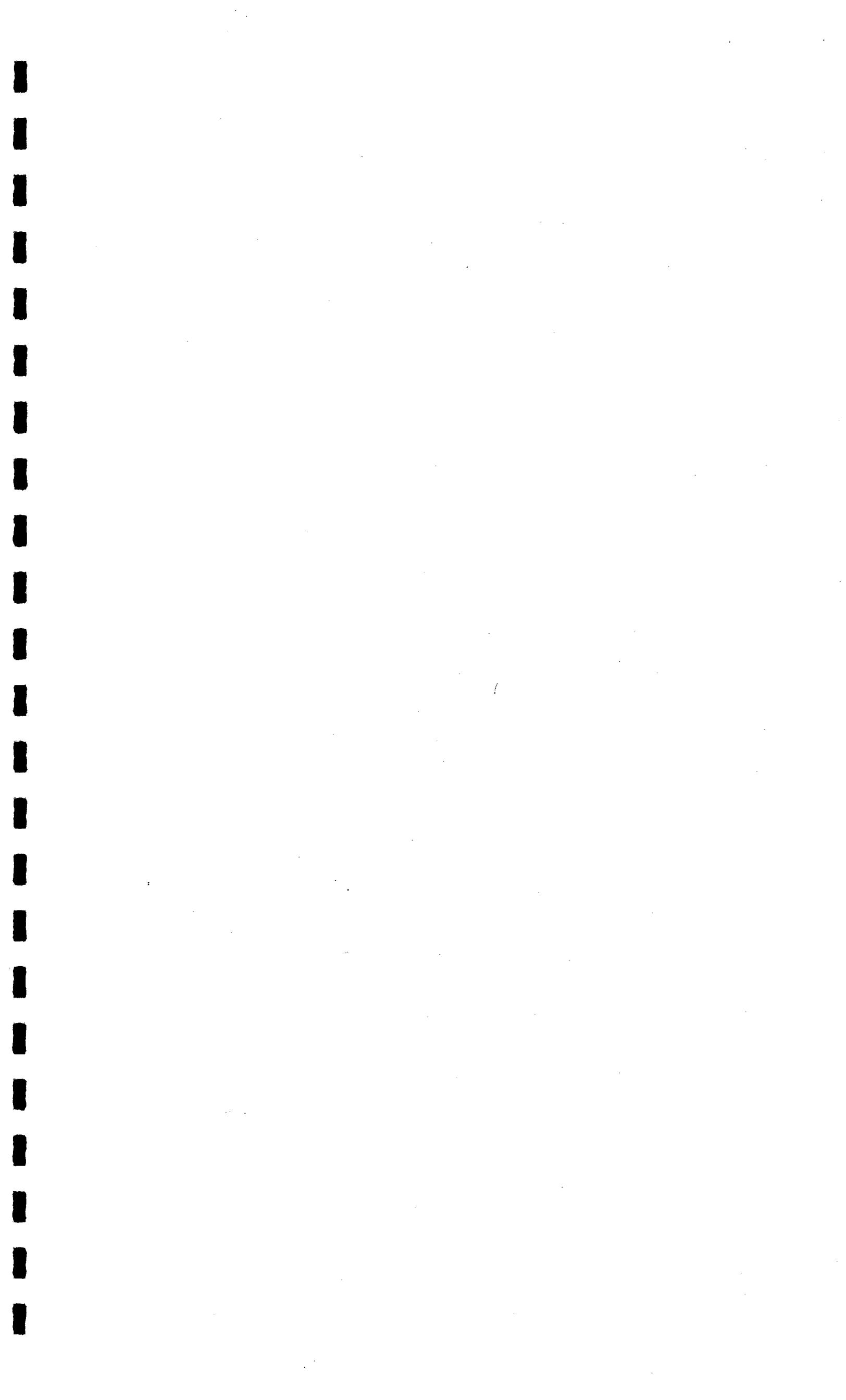
soient terminées. D'autres considèrent que les résultats des tâches 1 et 2 doivent être soumis au Comité conjoint de la politique auquel d'autres directives seront demandées avant de procéder à l'exécution des tâches 3 et 4. La tâche 3 est la plus importante et c'est peut-être le meilleur moment de faire rapport au Comité de la politique. Il est décidé à l'unanimité que ces décisions seront prises plus tard à mesure que les travaux relatifs aux tâches 1 et 2 progresseront.

3. Date de la prochaine réunion interministérielle

Il est convenu que la prochaine réunion du Comité conjoint de la politique ne pourra pas se tenir avant avril 1974.

4. Date de la prochaine réunion du Comité administratif conjoint

Il est décidé de tenir la prochaine réunion de ce Comité le jeudi 28 février 1974 à 10 h dans la salle de conférences de la C.C.N.



#5

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU COMITE
ADMINISTRATIF CONJOINT (2E) DU 28/02/74



P.-E. Tremblay

AGENDA

JOINT ADMINISTRATIVE COMMITTEE ON
TRANSPORTATION PLANNING IN THE
NATIONAL CAPITAL REGION

Thursday, February 28, 1974
10:00 a.m.

Seventh Floor Board Room
National Capital Commission
48 Rideau Street, Ottawa

1. Minutes of meeting of January 18, 1974, Joint Administrative Committee.
2. Reports of Provincial Administrative Committees.

Ontario, February 13, 1974
(Mr. Bidell)

Québec, February 14, 1974
(Mr. Charland)
3. Progress on Tasks 1 and 2, identified at the January 18th meeting.
4. Report on bus transit study.
5. Report on flexible hours.
6. Tabling of NCC policy documents.

ORDRE DU JOUR

COMITÉ ADMINISTRATIF CONJOINT
SUR LA PLANIFICATION DU TRANSPORT
DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE
NATIONALE

Le jeudi 28 février 1974
à 10 heures

Salle de conférences, au septième étage, Commission de la Capitale nationale 48, Rideau, Ottawa

1. Procès verbal de la réunion du 18 janvier 1974, Comité administratif conjoint.
2. Rapports des Comités administratifs provinciaux.

Ontario, 13 février 1974
(M. Bidell)

Québec, 14 février 1974
(M. Charland)
3. Rapport sur l'avancement des Tâches 1 et 2 telles qu'identifiées à la réunion du 18 janvier.
4. Rapport sur l'étude du transport par autobus.
5. Rapport sur les heures mobiles
6. Dépôt de documents relatifs à la politique de la CCN.

Distribution

NCC - Messrs. A. Morin
J. Karam
R.D. Clack
A. Bonin
C.H. Greenway
RMOC - J.M. Wright
G. Wetherall
K. McLean
R. McKay
R. Huband
MOT - A. Bach
MTQ - P.-E. Tremblay
J.-L. Charland
R. Grégoire
G. Lussier
Jacques Hébert
CTCRO - P. Caron
MTC (Ont) - W. Bidell
T. Smith
CRO - J.M. Séguin
M. Charron
S. Timothée
OCRTC - G. Brady
OTC - J. Bonsall
MAI (Que) C. Diamant

Diffusion

CCN - MM. A. Morin
J. Karam
R.D. Clack
A. Bonin
C.H. Greenway
MROC - J.M. Wright
G. Wetherall
K. McLean
R. McKay
R. Huband
MDT - A. Bach
MTQ - P.-E. Tremblay
J.-L. Charland
R. Grégoire
G. Lussier
Jacques Hébert
CTCRO - P. Caron
MTC (Ont) W. Bidell
T. Smith
J.M. Séguin
M. Charron
S. Timothée
CTROC - G. Brady
CTO - J. Bonsall
MAI (Qc) C. Diamant

PROCÈS-VERBAL DE LA DEUXIÈME RÉUNION DU
COMITÉ ADMINISTRATIF CONJOINT SUR LA PLANIFICATION
DU TRANSPORT DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE
TENUE LE JEUDI 28 FÉVRIER 1974 À LA SALLE
DE CONFÉRENCES DE LA C.C.N.

Étaient présents:

A.E. Morin	-	C.C.N. (Président)
R.D. Clack	-	C.C.N.
A. Bonin	-	C.C.N.
J. Karam	-	C.C.N.
A. Bach	-	M.D.T.
J.-L. Charland	-	M.T.Q.
P.-E. Tremblay	-	M.T.Q.
G. Lussier	-	M.T.Q.
P. Caron	-	C.T.C.R.O.
W. Biddell	-	M.T.C.
G. Johnston	-	M.T.C.
G. Wetherall	-	M.R.O.C.
K.G. McLean	-	M.R.O.C.
J.M. Wright	-	M.R.O.C.
G. Brady	-	OC Transpo
J. Bonsall	-	OC Transpo
C.H. Greenway	-	C.C.N. (Secrétaire)

1. Procès-verbal de la première réunion du Comité administratif conjoint tenue le 18 janvier 1974.

- 1.1 Relativement au procès-verbal de la première réunion, M. Morin dit que le terme sous-comité a été utilisé par inadvertance pour parler des comités administratifs provinciaux-régionaux. Cette erreur est maintenant corrigée.
- 1.2 Bien qu'il ait été accepté que le procès-verbal de chaque réunion des comités soit distribué aux autres comités, on se demande s'il ne vaudrait pas mieux que le président de chaque comité provincial distribue un rapport qui porterait sur les points d'intérêt général et qui passerait sous silence les questions locales qui n'intéressent pas les autres membres, ce qui réduirait ainsi les détails inutiles. En ce qui concerne la C.C.N., les deux solutions seraient acceptables.

1.3 Après étude des opinions exprimées par le président des deux comités provinciaux, il est convenue que:

- a) les procès-verbaux des comités provinciaux seront envoyés à la C.C.N. aussitôt que possible pour être traduits et distribués. Les points de nature locale ou délicate ne doivent pas y figurer;
- b) ces procès-verbaux seront distribués par la C.C.N. aussitôt que possible à tous les membres des comités, accompagnés de l'ordre du jour de la réunion du Comité administratif conjoint.

1.4 Le procès-verbal de la première réunion est adopté sous réserve de ces dispositions.

2. Rapports des comités administratifs provinciaux

2.1 Ontario

Le procès-verbal de la réunion 2/74 du Comité administratif d'Ottawa-Carleton sur la planification du transport tenue le 13 février 1974, est distribué à tous pour examen. (Voir appendice A). M. Biddell déclare qu'il n'a rien d'autre à ajouter à ce moment-ci, sauf en ce qui concerne certaines observations relatives au catalogue des études et aux horaires mobiles. Comme ces points figurent plus loin à l'ordre du jour, la discussion est remise.

2.2 Québec

M. Charland passe en revue les grandes lignes de son rapport concernant une réunion du Comité administratif du Québec sur la planification du transport tenue le 14 février 1974 (voir appendice B).

2.3 Il demande, avec M. Caron, que tout soit fait, dans la mesure du possible, pour réduire les effets négatifs, pour les habitants du Québec, du plan visant à réserver des voies de la promenade des Outaouais à l'usage exclusif des autobus. Le programme n'a pas été intégré au plan du Québec visant à réserver des voies à l'usage exclusif des autobus, pour lequel on attend encore la livraison de nouveaux autobus, et des plaintes sont reçues de la part de résidents du Québec qui travaillent à Ottawa et qui empruntent la promenade pour se rendre à leur travail et en revenir. Il est convenu que des représentants des deux Commissions de transport et de la C.C.N. concluront immédiatement un accord en vertu duquel des autobus seront mis à la disposition de la C.T.C.R.O. pour lui permettre d'assurer la correspondance avec la promenade.

3. Rapport d'avancement des tâches 1 & 2 - Catalogue des études de planification

- 3.1 M. Morin dépose un résumé de la liste des études reçue des comités administratifs de l'Ontario et du Québec et explique que ces études ont d'abord été analysées par chacun des comités, puis révisées par le personnel de la C.C.N. avec les études de la C.C.N. et classées sous 6 rubriques principales pour permettre la vérification préliminaire de leur pertinence. Les rapports qui étaient considérés comme utiles uniquement pour fins de référence et de recherche ne figurent pas dans la liste.
- 3.2 M. Lussier expose la méthode utilisée par le Comité du Québec pour analyser ses rapports. Un sous-comité a été créé pour effectuer le travail, et il a classé 7 rapports comme fondamentaux pour la question, 18 comme importants et 21 comme utiles pour fins de référence seulement. Une liste complète sera remise à la C.C.N. pour qu'elle l'intègre aux autres études du catalogue principal.
- 3.3 M. Biddell met en question la façon dont la liste de classement de la C.C.N. a été établie et la raison pour laquelle un grand nombre des rapports d'étude de l'Ontario ne figurent pas sur la liste. Il soutient qu'il y a certaines études, comme l'étude sur les routes d'Ottawa-Carleton, qui ont été omises et que son Comité considère comme utiles.
- 3.4 M. Karam explique que l'analyse effectuée par la C.C.N. a pour objet de choisir les études et les rapports qui correspondent parfaitement aux questions du jour et d'éviter d'avoir à consacrer trop de temps à examiner des rapports périmés en remplissant les tâches 2 et 3.
- 3.5 M. Morin affirme que les listes chronologiques complètes ont été examinées, étudiées et classées selon leur genre et leur pertinence. Les études et les rapports considérés comme utiles uniquement pour fins de référence ont été omis du document de la C.C.N. Si les comités provinciaux désirent qu'ils y figurent, cela pourrait se faire facilement.
- 3.6 Il est décidé de faire établir et distribuer une liste complète des titres d'études reçus des comités provinciaux, y compris la liste de la C.C.N., avec le procès-verbal de la présente réunion pour pouvoir les examiner davantage et les discuter à la prochaine réunion.

Application: C.C.N.

- 3.7 Il est également décidé que chaque comité provincial désigne un agent particulier chargé de coordonner la classification des documents selon leur pertinence actuelle.

Application: Comités provinciaux de l'Ontario et du Québec.

- 3.8 M. Morin demande aux membres quand, à leur avis, les tâches 1 & 2 seront terminées et ce qu'ils pensent de la nature de la recommandation qui sera alors soumise au Comité de la politique. Il semble déjà y avoir en principe un consensus au sein du Comité du Québec sur la nécessité d'entreprendre une étude globale sur le transport. Comme l'Ontario a déjà beaucoup fait à cet égard, il est peut-être possible de prévoir une étude globale sur le transport dans la région de la Capitale nationale pour en venir à une base de travail commune.
- 3.9 M. Charland dit que, bien qu'il y ait encore beaucoup à faire au sujet du transport au Québec, un certain nombre de décisions ont déjà été prises et sont appliquées à un rythme adéquat. La principale préoccupation du Québec est la possibilité que des décisions définitives qui influent sur le réseau de transport interprovincial soient prises du côté ontarien, décisions qui pourraient réduire outre mesure les possibilités de planification du Québec avant l'achèvement de cette étude.
- 3.10 M. Morin s'informe s'il y a une façon de prévoir quand la planification de la Communauté régionale de l'Outaouais atteindra le même stade que celle du réseau d'Ottawa-Carleton. M. Charland répond que, avant que l'approbation du Ministère ait été obtenue, il s'écoulera environ un an.
- 3.11 M. Biddell observe qu'il n'est pas nécessaire d'avoir un plan définitif pour toute la région avant de passer aux plans approuvés dans la mesure où chaque province tient l'autre au courant de ses intentions. Si un ensemble de plans n'est pas acceptable à l'autre, des consultations peuvent avoir lieu pour en venir à un compromis satisfaisant.
- 3.12 M. Wright signale que, en ce qui concerne le plan de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, tous les projets à appliquer au cours des cinq prochaines années ont déjà été portés à la connaissance du public. L'aménagement d'un futur réseau de transport rapide en est encore aux premiers stades de la planification et des consultations ont déjà lieu avec la région de l'Outaouais.

3.13 M. Morin signale qu'on a laissé entendre récemment que les sociétés de chemins de fer envisageaient la possibilité d'utiliser des trains de banlieue pour résoudre le problème du transport dans la région. Une étude fondamentale de cette possibilité a-t-elle été effectuée par la région d'O.-C.? M. Wright dit que tout ce qui a été fait, ce fut de recenser les installations ferroviaires disponibles et d'envisager comment elles pourraient être utilisées. Selon la conclusion tirée il y a plusieurs années, ce n'est pas la meilleure solution. M. Biddell dit que l'expérience tentée dans la région de Toronto, grâce à l'établissement de réseaux de trains de banlieue, à Barrie et à Lake Shore, montre qu'il faut la considérer en fonction des frais et du déficit par voyage plutôt qu'en fonction de l'ensemble des frais et des déficits. Par exemple, le déficit par voyage pour la ligne de Barrie s'élevait à \$6 comparativement à la ligne de Lake Shore où le déficit n'était que de 35c. par voyage par passager. M. Bonsall ajoute que, d'après son expérience, le transport en autobus est beaucoup moins cher que le transport par chemin de fer et que la population préfère l'autobus parce qu'il est moins cher et plus pratique.

4. Etude sur le transport par autobus

- 4.1 Un document sur l'état du programme de surveillance du service d'autobus de ceinture rédigé par la société De Leuw Cather Ltd., est déposé pour l'information des membres. Un rapport sur les quatre premiers mois de l'accord en vigueur depuis le 1er octobre 1973 est établi acutellement. Les résultats préliminaires indiquent que le nombre de passagers qui empruntent le circuit de ceinture a augmenté de 34% pendant cette période et que les correspondances totales entre les deux réseaux se sont accrues de 50%, pour atteindre une moyenne quotidienne d'environ 4200 (ou 2100 passagers).
- 4.2 M. Clack explique qu'une étude des moyens de transport utilisés et préférés par les employés fédéraux est en cours. Sept mille exemplaires d'un questionnaire ont été distribués et, jusqu'ici, 40% ont été retournés. On espère tirer de cette étude des renseignements utiles grâce auxquels nous pourrions décider des mesures à prendre à l'avenir pour améliorer tous le réseau de transport.
- 4.3 M. Morin signale la nécessité de commencer à réviser aussitôt que possible l'entente sur le circuit de ceinture. Comme elle constitue une entente expérimentale qui ne sera en vigueur que pendant un an et que toutes ses dispositions, y compris le partage des frais, doivent être réétudiées, il est essentiel que toutes les données pertinentes soient fournies aussitôt que possible.

5. Rapport sur le régime des horaires mobiles

- 5.1 M. McLean signale que des réunions ont eu lieu entre des représentants de la région d'Ottawa-Carleton, de la région de l'Outaouais, de la C.C.N. et du C.T. pour examiner un régime de surveillance conjoint. Il est proposé de concentrer les études de circulation sur tous les ponts, les grands terrains de stationnement et certains autres points clés. Une autre réunion aura lieu le 15 mars pour décider d'autres mesures à prendre, compte tenu des résultats des études effectuées par Toronto sur l'étalement des horaires de travail. M. McLean serait heureux de distribuer le procès-verbal de ces réunions aux deux comités.
- 5.2 M. Bonsall signale que le dernier comptage indique qu'environ 94% des employés fédéraux demeurant à Ottawa bénéficieront d'un régime quelconque d'horaires mobiles. Les autres, soit 6%, travailleront selon un régime d'étalement des heures ou selon le même régime qu'ils ont actuellement. Il y a environ 33000 employés qui travaillent dans le centre de la ville et environ 18000 à l'extérieur du centre, y compris dans des endroits comme Tunney's Pasture, le C.N.R., etc. Environ 60% des employés préfèrent commencer tôt leur journée, c.-à-d. avant 8 h. Il faudra environ un mois aux ministères pour s'adapter à un horaire de travail régulier, car certains ministères ont accordé à leurs employés une période d'essai d'un mois avant de faire leur choix. Les horaires des autobus et des conducteurs ont été établis pour correspondre aux nouveaux horaires des passagers et tout est prêt pour commencer le 4 mars. Il est difficile d'évaluer l'effet sur les frais d'exploitation, mais un avantage est déjà prévu: les conducteurs travailleront pendant la totalité de leur poste de 6 heures au lieu de 4½ heures sur 6.

6. Dépôt des documents de la C.C.N. en matière de politique

- 6.1 Un document intitulé "Programmes et activités de la C.C.N. - Transport", exposant la politique de la C.C.N. relative à divers projets et activités en matière de transport réalisés depuis 1946 est distribué à tous les membres. M. Clack explique que ce document est intentionnellement bref pour donner une vue d'ensemble de la participation de la C.C.N. au transport et pour montrer les modifications survenues dans la politique au cours des années. Si des renseignements supplémentaires sont nécessaires sur tout sujet particulier, ils peuvent être fournis.
- 6.2 M. Biddell dit que, bien que cela soit très utile, ce qu'il désire réellement savoir, c'est précisément quelle est la politique à long terme de la C.C.N. concernant les objectifs et les réalisations en matière de transport. Par exemple, y a-t-il une politique fixe sur le partage

des frais avec les provinces et les municipalités pour la construction de routes, de ponts, etc.?

- 6.3 M. Clack explique qu'il y a réellement eu une évolution depuis les premiers jours où la C.C.N. s'intéressait surtout à l'aménagement de promenades panoramiques adjacentes aux voies navigables pour la conservation et l'amélioration de l'environnement naturel, alors qu'en vertu de la politique actuelle le gouvernement fédéral contribue à des projets municipaux importants comme les réseaux d'égout, la promenade de l'Aéroport, le réseau routier du Québec, etc. Il fait état de l'appendice du document où figurent des extraits de la Loi sur la Capitale nationale, qui indiquent que le mandat de la C.C.N. couvre tous les domaines et lui donne la possibilité d'aider la collectivité de nombreuses façons et en même temps d'exercer une influence en matière d'orientation et de contrôle de l'aménagement de la Capitale nationale conformément à son importance nationale.
- 6.4 Des questions sont posées concernant la politique relative à l'utilisation des terrains de la ceinture de verdure et d'autres terrains fédéraux pour fins de transport. La loi sur la C.C.N. permet-elle des modifications dans l'utilisation des promenades ou la participation financière à la construction de routes commerciales ou d'un réseau de transport public? M. Morin passe en revue les modifications de politique qui se sont produites au cours des quelques dernières années et en vertu desquelles le gouvernement fédéral contribue beaucoup plus aux services publics essentiels comme les réseaux d'égout des côtés ontarien et québécois de la région. En ce qui concerne le transport public, les contributions au circuit de ceinture d'Ottawa-Hull et l'utilisation exclusive d'une promenade par les autobus constituent de bons exemples. Il ne faut pas oublier également que le rôle de la C.C.N. consiste à donner des avis et à s'occuper d'urbanisme ainsi qu'à fournir une aide financière. Bien que, jusqu'ici, la C.C.N. ait plus ou moins agi au coup par coup, elle peut finir par adopter une politique ferme de partage des frais en matière de transport public. Entre-temps, il est prévu que cette politique continuera à être négociable conformément à la pratique actuelle.

7. Dates de la prochaine réunion

- 7.1 Le Comité administratif provincial de l'Ontario prévoit tenir sa prochaine réunion le 27 mars 1974. Le Comité administratif provincial du Québec a choisi provisoirement le 28 mars comme date de sa prochaine réunion.
- 7.2 Il est convenu de tenir la prochaine réunion du Comité administratif conjoint le mercredi 24 avril à 10h.

Le secrétaire,
C.H. Greenway.

A la réunion du 28 février, M. Clack de la C.C.N. a parlé d'une résolution de la Conférence constitutionnelle de février 1969 et a fait circuler le texte de la résolution qui se lit comme suit:

9. Réforme des institutions liées au fédéralisme -
la capitale nationale
(Article 4d) à l'Ordre du Jour)

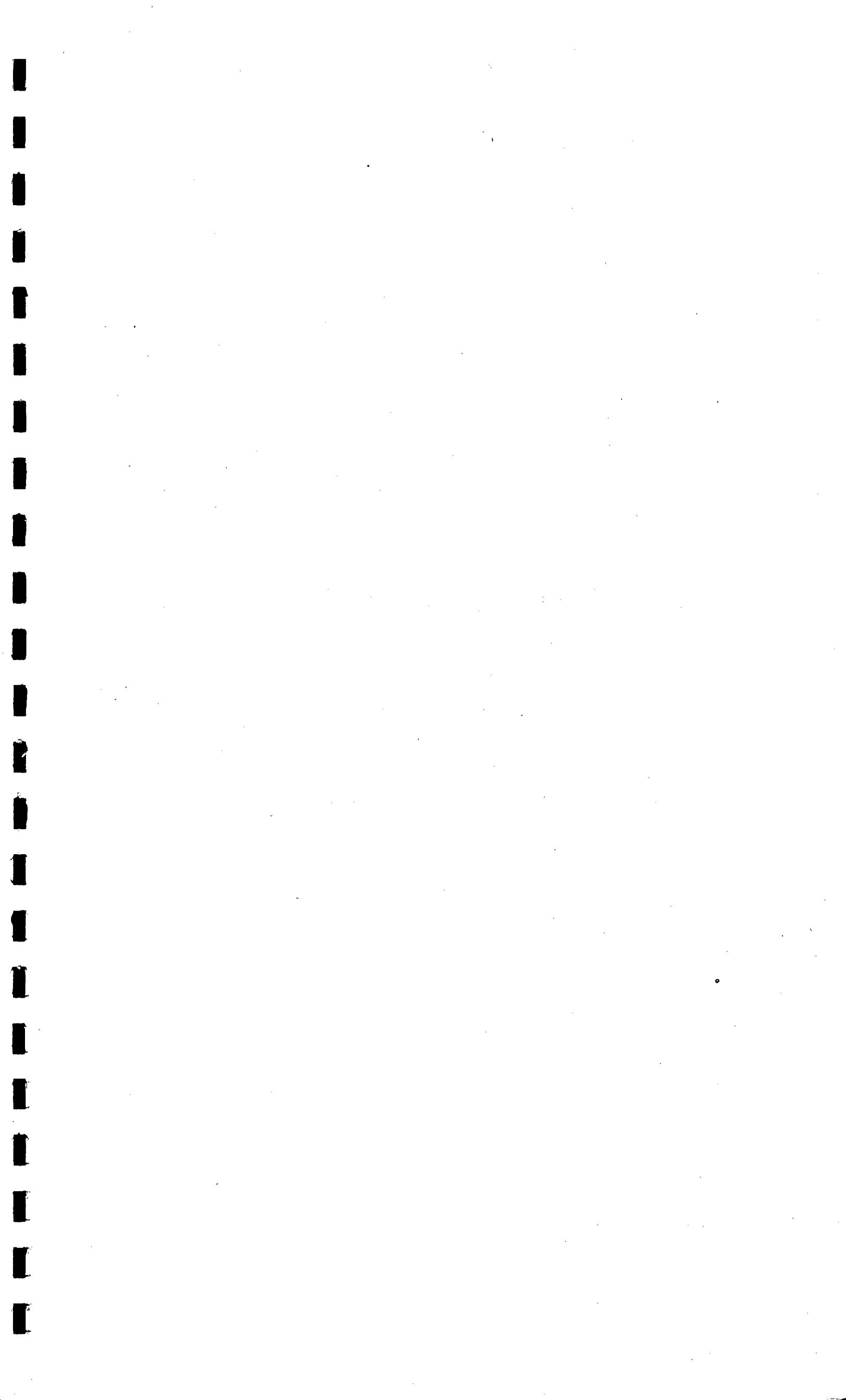
La Conférence constitutionnelle, sous réserve de tout commentaire qui pourrait être présenté, est convenue -

- a) que les villes d'Ottawa et de Hull et leurs environs constituent la région de la capitale canadienne;
- b) qu'il n'y ait aucune modification des frontières inter-provinciales ni des attributions constitutionnelles des gouvernements concernés.
- c) que les limites de la région de la capitale canadienne soient établies après entente entre lesdits gouvernements;
- d) que, conformément aux objectifs antérieurement établis il y a lieu de faire en sorte que les deux langues officielles et les valeurs culturelles communes à tous les Canadiens soient reconnues par tous les gouvernements concernés dans ces deux villes et dans la région de la capitale en général, de façon que tous les Canadiens puissent y trouver un sujet de fierté, d'appartenance et de participation;
- e) que le comité préparatoire de la capitale canadienne poursuive ses travaux et qu'il apporte une attention particulière aux questions suivantes:
 - i) la définition des régions limitrophes qui pourraient éventuellement constituer, avec Ottawa et Hull, la région de la capitale canadienne, et
 - ii) l'étude des méthodes de fonctionnement et de financement d'un organisme tripartite.

Source: Conférence constitutionnelle, procès-verbal:
deuxième réunion, Ottawa, 10 au 12 février 1969.

Le secrétaire du Comité,

C. Greenway.



#6

ORDRE DU JOUR DE LA REUNION DU COMITE
ADMINISTRATIF CONJOINT (3E) DU 24/04/74



National Capital Commission
Commission de la Capitale nationale

AGENDA

JOINT ADMINISTRATIVE COMMITTEE
ON TRANSPORTATION IN THE
NATIONAL CAPITAL REGION

Wednesday, April 24, 1974
10:00 a.m.

Seventh Floor Board Room
National Capital Commission
48 Rideau Street, Ottawa

1. Minutes of meeting of February 28, 1974, Joint Administrative Committee.
2. Reports of Provincial Administrative Committees.

Ontario, March 27, 1974
(Mr. Bidell)

Québec, March 28, 1974
(Mr. Charland)
3. Proposed Ministerial Meeting
4. Progress on Tasks 1 and 2, identified at the January 18th meeting.
5. New Federal Parking Policy for Public Servants.
6. Report on Ottawa River Parkway Bus Service.
7. Report on Monitoring of Variable Work Hours.
8. Other Business.

48 Rideau
Ottawa-Hull
Canada
K1N 8K5

ORDRE DU JOUR

COMITÉ ADMINISTRATIF CONJOINT
SUR LA PLANIFICATION DU TRANSPORT
DANS LA REGION DE LA CAPITALE
NATIONALE

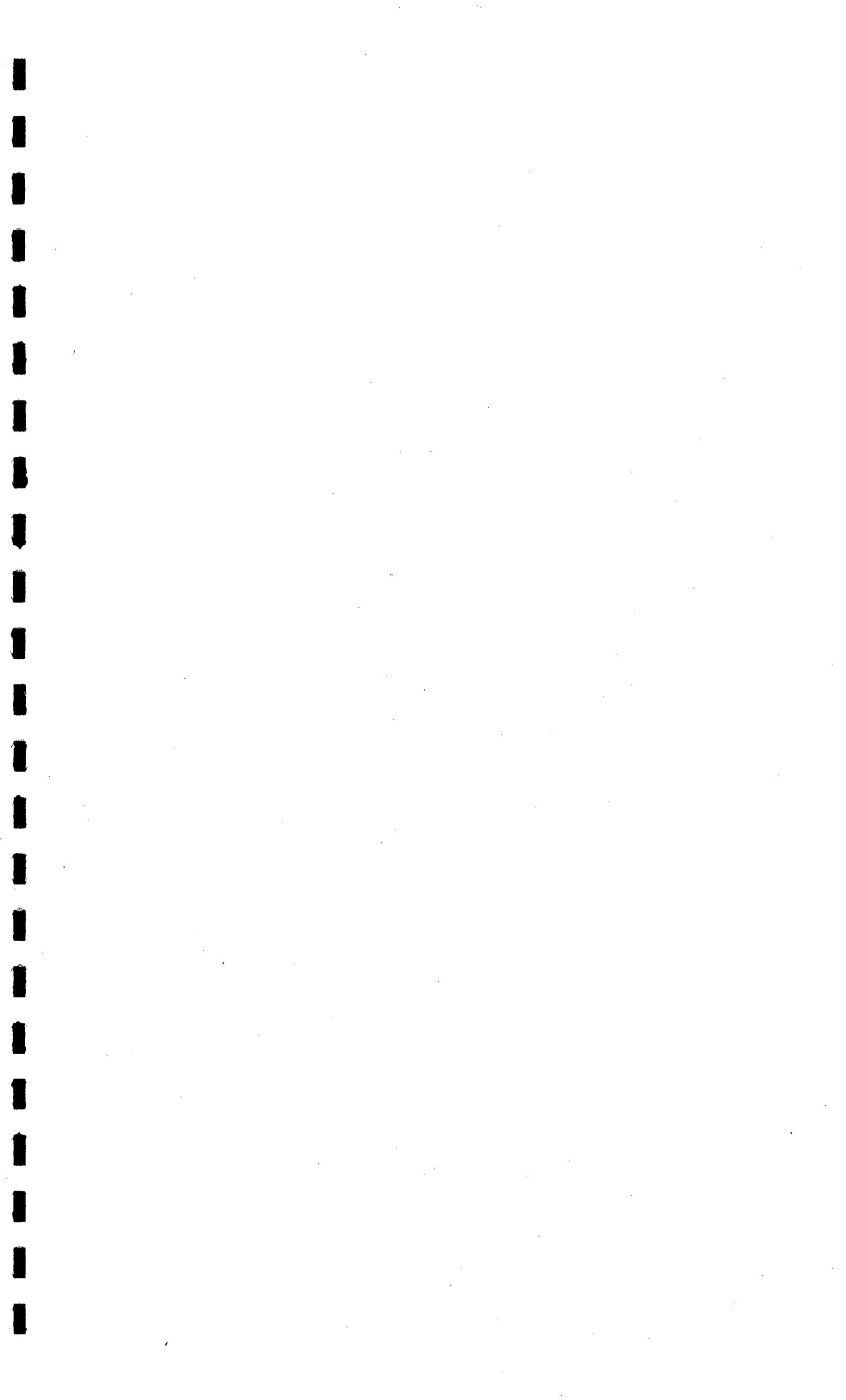
Le mercredi 24 avril 1974 à
10 heures.

Salle de conférences, au
septième étage, Commission de la
Capitale nationale 48, Rideau,
Ottawa

1. Procès verbal de la réunion du 28 février 1974, Comité administratif conjoint.
2. Rapports des comités administratifs provinciaux.

Ontario, 27 mars, 1974.
(M. Bidell)

Québec, 28 mars, 1974
(M. Charland.)
3. Projet d'une réunion ministérielle
4. Rapport sur l'avancement des tâches 1 et 2 telles qu'identifiées à la réunion du 18 janvier.
5. Nouvelle politique fédérale relative au stationnement des fonctionnaires.
6. Rapport sur le service d'autobus - Promenade de l'Outaouais
7. Rapport sur l'évaluation des heures souples.
8. Autres affaires.



#7

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU COMITE
ADMINISTRATIF QUEBECOIS (1ERE) DU 08/01/74

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

OFFICE DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

REUNION TRIPARTITE DU COMITE ADMINISTRATIF QUEBECOIS
DES TRANSPORTS RELATIFS A LA REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

A- Date: mardi le 08/01/74

B- Heure: de 09H00 à 12H00

C- Lieu: Edifice "H", salle 2.25, Ministère des Transports, Cité
Parlementaire, Québec.

D- Personnes convoquées:

- Commission de la Capitale Nationale: M. Alec Morin
- Communauté Régionale de l'Outaouais: MM. Léon H.
Leblanc, président, Serge Timothée.
- Commission de Transport de la Communauté Régionale de
l'Outaouais: M. Pierre Caron, président-directeur général.
- Ministère des Affaires Intergouvernementales: M. Claude
Diamant.
- Ministère des Transports:
MM. Jacques-L. Charland, s.m.a.
Jacques Hébert
Gilles Lussier
Pierre-E. Tremblay.

E- Président de la réunion: M. Jacques-L. Charland.

F- Agenda proposé:

- 1- Mots de bienvenue de la part de M. Jacques-L. Charland.
- 2- Rétrospective sur les principaux problèmes à régler décou-
lant d'ententes intervenues entre la CCN et le Québec.
- 3- Examen des projets de développement en transport dans la
région de la Capitale nationale,
 - partie québécoise
 - partie ontarienne
 - l'ensemble de la région.

2/...

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

- 4- Etudes à compléter et à entreprendre.
- 5- Récension des comités actuellement formés relatifs à la CCN.
- 6- Formation éventuelle de sous-comités techniques - (rôle & responsabilités).
- 7- Questions d'intérêt fédéral-provincial à inscrire à l'ordre du jour de la réunion du "Comité Administratif Conjoint" du 18/01/74.
- 8- Autres questions

- 30 -

Bureau du Sous-Ministre
des Transports

Québec le 04/01/74.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

COMITE ADMINISTRATIF QUEBECOIS DES TRANSPORTS

Compte rendu de la réunion tripartite tenue à Québec le 8 janvier
1974 au ministère des Transports (Edifice "H" - Salle 2.25)

A) Personnes présentes:

- Commission de la Capitale nationale: M. Alec Morin
- Communauté régionale de l'Outaouais: M. Léon-H. Leblanc(président) et Serge Timothée.
- Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais: M. Pierre Caron, président-directeur général.
- Ministère des Affaires intergouvernementales: M. Claude Diamant.
- Ministère des Transports (Québec):
MM. Jacques-L. Charland, s.m.a.
Jacques Hébert
Robert Grégoire
Gilles Lussier
Pierre-E. Tremblay.

B) Présidence de la réunion:

M. Jacques-L. Charland, sous-ministre adjoint au ministère des Transports du Québec.

C) Déroulement de la réunion:

- 1- Ouverture: 09H15
- 2- Ordre du jour:

ITEM I: PRESENTATION DE M. CHARLAND

M. Charland souhaite la bienvenue à toutes les personnes présentes. Il souligne le caractère historique de cette première rencontre tripartite à l'intérieur d'un mécanisme formel de concertation et se dit convaincu que cette nouvelle forme de collaboration est susceptible d'entraîner des résultats positifs dans le domaine des transports dans la région outaouaise. Puis il ajoute que l'objectif de la réunion est de faire un examen de la situation actuelle afin de se sensibiliser davantage avec les questions à résoudre d'intérêt commun à court terme et de préparer si possible la réunion du "comité administratif conjoint" prévue pour le 18 janvier à Ottawa. Enfin, le projet d'agenda déposé par le président est accepté par tous.

ITEM II: RETROSPECTIVE

Le premier point discuté concerne la rétrospective sur les principaux problèmes à régler découlant d'ententes intervenues entre la Commission de la Capitale nationale (CCN) et le Québec.

M. Jacques Hébert souligne alors que depuis octobre 1973 l'on assiste à un net déblocage au niveau des projets routiers dans le cadre de l'entente intervenue en janvier 1972, et que pour le moment la plupart des problèmes tant d'ordre technique que de planification sont résolus. Cependant, il tient à mentionner que les difficultés d'entente rencontrées de 1972 à 1973 ont eu comme effet de provoquer des retards de 12 à 14 mois dans la réalisation de l'ensemble des projets routiers. Puis, après avoir fait un tour d'horizon sur l'état des travaux dans la région outaouaise et de l'accord intervenu sur le tracé de l'autoroute à travers le parc Leamy par le choix d'un tracé plus au nord, M. Hébert informe le comité qu'en ce qui concerne le contournement de Hull (A-50), l'on est confronté avec de sérieux problèmes de texture de sol ce qui aura pour effet de retarder quelque peu l'échéancier des travaux. A cet égard, M. Alec Morin signale que ces difficultés physiques inquiètent également la CCN et espère que l'on trouvera les solutions techniques pertinentes dans les meilleurs délais.

3/...

M. Serge Timothée, parlant au nom de la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO), se dit satisfait des consultations intervenues entre le ministère des Transports (et l'ex-ministère de la Voirie) et la CRO au chapitre de l'aménagement du territoire et qu'il lui apparaît heureux qu'une concordance existe dans les faits entre le schéma intérimaire d'aménagement et la programmation du ministère.

M. Alec Morin de la CCN se dit lui aussi satisfait des derniers développements sur le plan de l'entente fédérale-provinciale. Il tient à faire remarquer au comité que la part annuelle de la CCN ne pouvait être supérieure à un total équivalent à \$8 millions. S'il arrive que ce montant n'est pas dépensé en totalité dans une année, il est alors reporté à d'autres fins par la CCN. Il n'est pas question, selon lui, d'une réaffectation des montants non dépensés pour les années ultérieures, sauf que l'échéancier de réalisation de l'entente se trouve prolongé. De plus, il est possible d'engager des dépenses plus grandes à chaque année (i.e. supérieures au total de \$16 millions), mais elles ne seront remboursées qu'au rythme de \$8 millions par année. M. Jacques-L. Charland demande alors à M. Hébert de bien vouloir tenir compte de ce point de vue et de procéder, dans la mesure du possible, à une révision de la programmation du ministère sous ce rapport. M. Hébert lui mentionne que les dépenses pour cette année (1974) atteindront environ \$16 millions et qu'elles seront certes supérieures à ce total en 1975.

En ce qui concerne la Commission de transport de la CRO, M. Pierre Caron note que jusqu'à maintenant il n'y a pas de problèmes majeurs à soulever.

M. Léon-H. Leblanc de la CRO se dit heureux de la formation de cette structure de consultation, car elle permettra à son organisme de jouer un rôle plus positif que par le passé en plus d'être mieux informé sur les projets en cours et à venir.

ITEM III: EXAMEN DE PROJETS DE TRANSPORTS

Les membres du Comité constatent que la planification routière arrêtée jusqu'ici dans cette région s'inscrira davantage dans une perspective d'intégration des modes de transport au cours des prochaines années.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

4/...

M. Timothée mentionne alors que le schéma intérimaire d'aménagement de la CRO ne s'est préoccupé dans une première étape que de la rationalisation du système routier, mais que de plus en plus on sent la nécessité de s'orienter vers les systèmes de transport. Déjà plusieurs demandes en provenance des conseils municipaux adressées à la CRO requièrent que l'on utilise les voies ferrées du Canadien Pacifique sur une plus grande échelle.

M. Caron (CTCRO) informe le comité que l'on a enregistré une très forte augmentation de l'achalandage du transport en commun au cours des trois derniers mois de sorte que l'étude en cours pour établir des voies réservées pour les autobus (Aylmer-Hull et Templeton - Gatineau vers Hull) prend de plus en plus d'importance.

Concernant le centre ville de Hull, un projet d'amélioration de la circulation et du stationnement est présentement à l'étude par une firme de Chicago à la demande de la ville de Hull et de la Société d'Aménagement de l'Outaouais. Il est alors suggéré par M. Charland que le secrétaire du comité entreprenne les démarches auprès du maire de Hull pour obtenir une description du mandat de cette étude.

M. Alec Morin soulève la question de la difficulté de prévoir avec exactitude pour les prochaines années le déplacement des biens et des personnes du côté de Hull par suite de la tendance du Gouvernement fédéral (via le ministère des Travaux publics) à construire des édifices publics pour y loger des services gouvernementaux. Il faudra faire des interventions auprès du fédéral pour qu'il tente de diversifier ses constructions (v.g. le Musée de la Science et de la Technologie) de façon à générer plus d'activités privées et commerciales que ce n'est le cas présentement avec la "Place du Centre".

Un autre projet sur lequel on demande au secrétaire de prendre plus d'informations concerne l'implantation d'un aéroport régional situé à Templeton dans le parc industriel. Il appert que le projet du point de vue technique aurait reçu un avis favorable de la part du ministère fédéral des Transports. Ce projet est sous la responsabilité de la Société d'Aménagement de l'Outaouais.

. . . . 5

5/...

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

On soulève ensuite la question de l'établissement de ponts entre Hull et Ottawa (à l'est et à l'ouest). Celle-ci retiendra certes l'attention entre le Québec, l'Ontario et la CCN au cours des prochaines années en vertu de leur importance stratégique, surtout dans la perspective des axes de développement.

Enfin M. Charland fait état du récent rapport sur le transport rapide urbain de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton qui nécessitera à coup sûr, en vertu de l'interdépendance des deux régions, un examen du côté québécois, et demande à M. Jacques Hébert de s'en occuper. Cette question sera sans aucun doute traitée au niveau du "comité administratif conjoint".

ITEM IV: ETUDE A ENTREPRENDRE

Le comité exprime son désir de voir se continuer la présente étude sur les échanges entre les centres villes d'Ottawa et de Hull, et adopte le principe de la nécessité d'entreprendre à court terme une étude en profondeur sur le transport en commun.

Un inventaire des études en transport dans la région a été fait par la firme De Lew, Cather & Ass. signale M. Hébert. Il serait utile d'en obtenir un exemplaire.

Pour ce qui est des études à mener, M. Timothée s'occupera de faire parvenir à M. Charland l'énumération qui en est faite par une firme de Chicago dans son projet d'étude réalisée pour le compte de la Société d'Aménagement et qui avait été préparée d'abord par la CRO. De plus M. Timothée en accord avec M. Leblanc se chargera d'envoyer une copie des "memorandums techniques" qui constituent le rapport de De Lew, Cather & Ass. sur les transports.

ITEM V: FORMATION DE SOUS-COMITES TECHNIQUES

Il est accepté que les comités actuellement formés continuent d'exister, comme le "comité technique" chargé de l'entente sur la Capitale nationale dont Jacques Hébert fait partie, et comme le comité chargé d'étudier les voies réservées aux autobus dont MM. Yvon Parenteau et Guy Paquette du ministère des Transports font partie en plus de M. Nelson Tochon de la CRO et de M. Lecavalier de la CTCRO. Ces deux comités se-

ront désormais considérés comme des sous-comités techniques du présent "comité administratif québécois" des transports de la région de la Capitale nationale.

Le comité décide ensuite de la formation d'un "sous-comité d'étude du transport en commun" composé de MM. Bernard-André Genest et Jacques Simard du ministère des Transports, de M. Nelson Tochon de la CRO, de M. André Bonin de la CCN et de M. Serge Timothée du ministère des Affaires municipales (qui fut prêtée à la CRO). Ce sous-comité technique dans un premier temps verra à inventorier toutes les études de transport dans la région (sous l'angle du transport en commun), prendre connaissance de leur contenu et définir le cadre d'une étude à entreprendre sur le transport en commun dont le principe est accepté par le comité.

Un autre sous-comité technique est aussi formé, à savoir celui de l'aménagement routier qui sera composé de M. André Bonin de la CCN, de M. Nelson Tochon de la CRO et de MM. Gilles Lussier et Guy Paquette du ministère des Transports du Québec.

ITEM VI: REUNION DU COMITE ADMINISTRATIF CONJOINT DU
18/01/74

A propos de la réunion du 18 janvier du "comité administratif conjoint", il se révèle que les questions se rapportant aux points d'échanges inter-rives, aux ponts, au transport en commun et au rapport de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton sont susceptibles d'être traitées lors de cette rencontre.

Cependant, comme la réunion du "comité administratif ontarien" a lieu le 09/01/74 et que M. Alec Morin y participera, il est suggéré de laisser le soin à ce dernier de préparer l'ordre du jour de la réunion du 18 janvier en consultant préalablement M. Charland.

ITEM VII: AUTRES QUESTIONS

La question de la variation des heures d'ouverture et de fermeture des bureaux est soulevée par MM. Morin et Charland

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

7/...

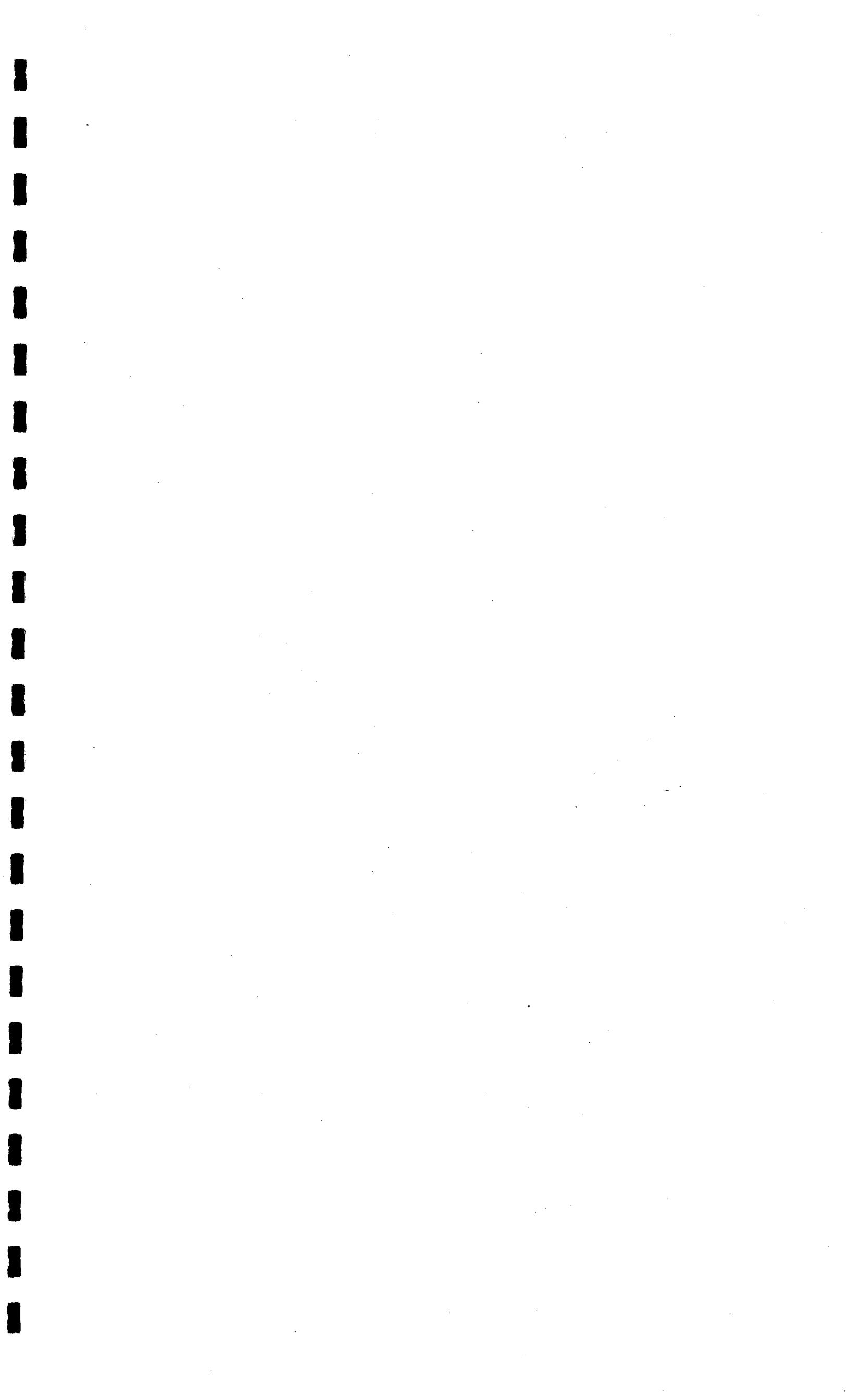
en relation avec les problèmes de circulation. Il est convenu que cette question sera traitée à une autre réunion, puisque les données concernant les effets de ces heures flexibles de travail durant la période de l'été sont encore incertaines.

Quant à la tenue de la prochaine réunion, M. Charland mentionne qu'elle aura probablement lieu en février, suite à celle du 18 janvier 1974 et qu'il avisera en conséquence.

A 11H57, la réunion est levée.

Québec, le 11 janvier 1974.


par: Pierre-E. Tremblay, pol.
Service des Relations
Extraministérielles
Bureau du sous-ministre
Ministère des Transports.



COMPTE RENDU DE LA REUNION DU COMITE ADMINISTRATIF

QUEBECOIS (2E) DU 14/02/74

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Comité administratif québécois des transports (2e réunion tripartite)

Aux membres du comité,

Veillez prendre note que la deuxième réunion tripartite du comité administratif québécois des transports aura lieu le 14 février 1974 à la salle 2.25 de l'Edifice "H", Ministère des Transports, Québec, de 10H00 à 12H00.

L'ordre du jour consistera à l'examen de:

- 1) Compte rendu de la réunion du "comité administratif conjoint" du 18/01/74.
- 2) Inventaire des études de planification existantes.
- 3) Incidences de l'adoption d'heures flexibles de travail.
- 4) Etude(s) du transport en commun (côté québécois).
- 5) Voies réservées aux autobus (Hull).
- 6) Items à inscrire à la réunion du "comité administratif conjoint" du 28/02/74.
- 7) Autres questions.

Personnes convoquées:

MM. Jacques-L. Charland MTQ
Alec Morin CCN
Jean-Marie Séguin CRO
Pierre Caron CTCRO
Claude Diamant MAIG

Jacques Hébert MTQ
Gilles Lussier "
Robert Grégoire "
Yvon Parenteau "
Guy Paquette "
B.A. Genest "

pour: le sous-ministre adjoint
Jacques-L. Charland

par : Pierre-E. Tremblay, pol.
Relations Extraministérielles.

Québec, le 08/02/74.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

MEMO A: Aux membres du comité administratif québécois des transports de la région de la Capitale nationale.

DE : Pierre-E. Tremblay, pol.
Relations Extraministé-
rielles.

OBJET : COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 14 FEVRIER 1974

Messieurs,

A la demande de M. Jacques-L. Charland, sous-ministre adjoint des transports et président du comité, je vous transmets le compte rendu de la réunion tenue à Québec le 14 février 1974.

Bien à vous,

PET/nh

Pierre-E. Tremblay, pol.
Relations Extraminis-
térielles.

Québec, le 20 février 1974.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

COMITE ADMINISTRATIF QUEBECOIS DES TRANSPORTS

Compte rendu de la réunion tripartite tenue à Québec le
14 février 1974 au ministère des Transports (Edifice "H")

1- Personnes présentes:

MM. Alec Morin, C.C.N.,
J.-M. Séguin, C.R.O.,
Pierre Caron, C.T.C.R.O.
Claude Diamand, M.A.I.G.,
Jacques-L. Charland, M.T.,
Ls-Guy Paquette, M.T.
Yvon Parenteau, M.T.
Jacques Simard, M.T.
Pierre-E. Tremblay, M.T.

2- Présidence de la réunion:

M. Jacques-L. Charland

3- Ordre du jour:

ITEM I: NOUVEAU MEMBRE DU COMITE

M. Jacques-L. Charland souhaite la bienvenue, au nom du comité, à M. Jean-Marie Séguin, nouveau président du conseil exécutif de la Communauté Régionale de l'Outaouais. M. Séguin représentera dorénavant la C.R.O. au sein du comité tripartite.

ITEM II: COMPTE RENDU DE LA REUNION TENUE A OTTAWA LE 18
JANVIER 1974 (COMITE ADMINISTRATIF CONJOINT)

M. Alec Morin demande aux membres du Comité qui ont reçu le compte rendu de la réunion du "comité ad-

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC2/...

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

administratif conjoint" qui s'est tenue à Ottawa le 18 janvier de corriger la première ligne de la section (1.1) du compte rendu. Au lieu de "sous-comités" il faut lire: "comités administratifs provinciaux".

ITEM III: TRAVAIL DES SOUS-COMITES

Suite à une demande de précision de la part des animateurs et rapporteurs des sous-comités techniques sur la nature de leur travail et de leur fonctionnement, il fut entendu qu'il n'était pas préférable pour le moment d'élargir le membership à l'extérieur des sous-comités. Cependant, compte tenu des questions à discuter et à résoudre, il appartiendra aux sous-comités d'inviter à des réunions de travail les personnes nécessaires à la bonne marche de leur travail. Dans ces cas, il s'agira d'une participation occasionnelle dans le but d'assurer une consultation la plus entière possible.

Pour les fins d'information, il fut également suggéré que des comptes rendus des réunions de chaque sous-comité technique soient régulièrement acheminés près le président du "comité administratif québécois", M. Jacques-L. Charland, ou encore près le secrétaire Pierre-Emile Tremblay.

ITEM IV: ETUDES DU TRANSPORT EN COMMUN

M. Jacques Simard, chef du service du transport en commun du M.T. fait rapport au comité de la 1ère réunion du "sous-comité technique" chargé d'inventorier toutes les études relatives au transport en commun dans la partie québécoise de la Région de la Capitale nationale. M. Simard remplace M. Genest, animateur de ce sous-comité.

M. Simard mentionne qu'un examen des études de transport est commencé et qu'il leur faut tenir compte du développement du plan routier. Cela pourrait les entraîner à déborder largement le cadre de leur mandat.

Le "Comité" demande que dans un premier temps, ce sous-comité technique s'en tienne à inventorier les études, dégager les principales caractéristiques de leur contenu et définir, selon le cas, les coordonnées d'une éventuelle étude à entreprendre concernant le transport en commun dans la région outaouaise.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

3/...
MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

Pour la prochaine réunion du 28 février du "Comité administratif conjoint", le sous-comité technique ne pourra répondre à la question de savoir s'il y a lieu de recommander d'entreprendre une étude globale de transport en commun. Cela ne sera possible qu'au début d'avril, une fois que l'analyse du contenu des études déjà faites sera terminée. A ce propos, le "Comité" demande d'avoir un rapport préliminaire pour le début d'avril.

Dans le cadre de son travail, il appartiendra au sous-comité de convoquer les personnes nécessaires, v.g. des délégués de l'Office de planification et de développement du Québec, de la Société d'Aménagement de l'Outaouais, etc....

Pour ce qui concerne la réunion du 28 février, il est convenu que M. Charland fera des commentaires généraux sur la position du Québec vis-à-vis la question du transport en commun. Il évoquerait alors l'énorme rattrapage à faire par rapport à l'Ontario, ferait écho au travail du sous-comité technique dont on aurait un premier rapport pour la prochaine réunion du comité administratif conjoint (mars ou avril), et demanderait aux autres parties membres du comité de bien vouloir attendre quelque temps.

ITEM V: INVENTAIRE DES ETUDES DE PLANIFICATION EXISTANTES QUEBECOISES

Le "Comité" prend connaissance du rapport du "sous-comité technique" chargé de ce travail tel que soumis par son responsable, M. Gilles Lussier, et représenté, pour cette réunion, par M. Yvon Parenteau.

M. Alec Morin dépose une copie de l'inventaire des études du même genre touchant la partie ontarienne.

Le "Comité" demande à M. Parenteau de transmettre au sous-comité animé par M. Lussier la nécessité de lui faire un rapport pour la réunion du 28 février

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC 4/...

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU résumant ces études dans leurs grandes lignes tout en no-
U SOUS-MINISTRE tant leur pertinence.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

ITEM VI: HEURES FLEXIBLES

De façon à saisir l'influence de l'adoption en mars des heures flexibles de travail pour les fonctionnaires fédéraux, M. Charland informe le "Comité" qu'il a demandé à M. Gilles Lussier, responsable du Service de la Circulation pour la région de Montréal (et comprenant la partie outaouaise) de prendre les dispositions nécessaires pour un relevé des échanges aux têtes de ponts ainsi qu'à certains endroits stratégiques de la ville de Hull.

Le "Comité" demande à M. Parenteau d'informer M. Lussier que celui-ci devrait fournir un rapport pour le 28 février sur les dispositions qu'il a prises à cet effet et les personnes contactées.

ITEM VII: VOIES RESERVEES AUX AUTOBUS (HULL)

"Le "Comité" prend connaissance du rapport du "sous-comité technique" chargé d'étudier les voies réservées aux autobus à Hull et tel que soumis par son responsable, M. Yvon Parenteau.

M. Parenteau signale que l'étude avance bien et que déjà des alternatives s'offrent quant aux choix de la délimitation de "voies réservées" et du système de signalisation à mettre en place.

Malgré l'incidence de l'adoption d'heures flexibles de travail sur l'écoulement du trafic, le "Comité" est d'avis que l'on doit continuer les travaux du "sous-comité technique", étant donné l'urgence des besoins et du caractère expérimental de ce projet au Québec.

M. Charland demande à M. Parenteau de lui faire parvenir un rapport d'étape pour la réunion du 28 février.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC 5/...

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU
DU SOUS-MINISTRE

HÔTEL DU GOUVERNEMENT
QUÉBEC

ITEM VIII: TRANSMISSION DES MINUTES

Suite à une demande d'éclaircissement de la part de M. Alec Morin et aux opinions émises par MM. Séguin, Charland, Caron et Diamand, le "Comité" souligne que pour le moment, il n'est pas question de transmettre intégralement les minutes des réunions au "Comité administratif tripartite ontarien". Cependant, il est convenu qu'il appartiendra au président de chacun des deux comités provinciaux de faire rapport aux réunions du "Comité administratif conjoint" sur les points discutés au niveau des réunions des comités provinciaux et jugés d'un intérêt commun aux deux provinces et à la Commission de la Capitale nationale.

ITEM IX: REUNION DU 28 FEVRIER (ORDRE DU JOUR)

M. Charland, avec l'assentiment du Comité, estime que M. Alec Morin devrait s'occuper de la préparation de l'ordre du jour de la réunion du "Comité administratif conjoint" qui se tiendra à Ottawa le 28 février à 10H00. Comme lors de la première réunion, M. Charland demande à M. Morin de l'informer du projet d'ordre du jour quelques jours avant la réunion.

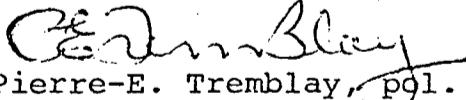
En plus du rapport des deux présidents comme item à l'ordre du jour de la réunion, il y aurait lieu d'inclure la question de la boucle de ceinture des réseaux d'autobus Ottawa-Hull.

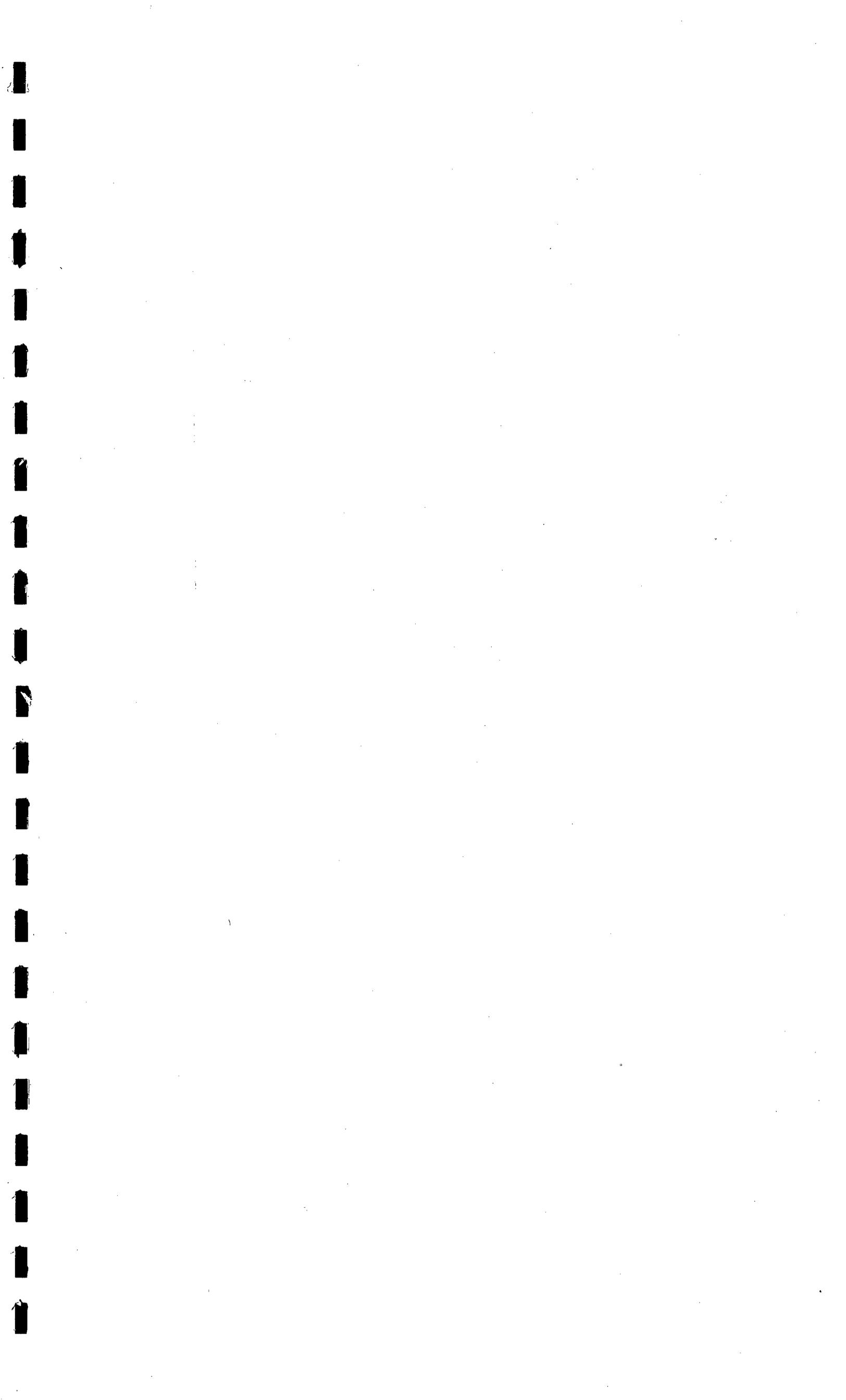
ITEM X: PROCHAINE REUNION

Quant à la tenue de la prochaine réunion, M. Charland mentionne qu'elle aura vraisemblablement lieu vers la fin de mars et qu'il avisera les membres du Comité en conséquence.

CLOTURE DE LA REUNION: 12H00

Québec, le 20 février 1974.


Par: Pierre-E. Tremblay, pgl.
Bureau du sous-ministre
Relations Extraminis-
térielles.



COMPTE RENDU DE LA REUNION. DU COMITE ADMI-
NISTRATIF QUEBECOIS (3E) DU 28/03/74
Y COMPRIS LE RAPPORT DU SOUS-COMITE TECHNI-
QUE DU TRANSPORT EN COMMUN

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

COMITE ADMINISTRATIF QUEBECOIS DES TRANSPORTS

(3E REUNION TRIPARTITE)

Aux membres du comité,

Veillez prendre note que la troisième réunion tripartite du comité administratif québécois des Transports aura lieu le jeudi 28 mars 1974 à la salle 2.25 de l'Edifice "H" du Ministère des Transports (Québec), de 10H00 à 12H00.

L'ordre du jour consistera à l'examen de:

- 1) Compte ~~rendu~~^{rendu} de la réunion du "comité administratif conjoint" du 28/02/74.
- 2) Rapport de travail des sous-comités techniques:
 - a) Inventaire des études en planification (Evaluation)
 - b) Transport en commun (Etude à entreprendre)
 - c) Voies réservées (Etat du projet)
 - d) Heures flexibles (Conséquences)
 - e) Entente sur le réseau routier (autoroute)
- 3) Création d'une Société nationale de transports urbains.
- 4) Propositions à faire pour la réunion du 24/04/74 du "Comité administratif conjoint".
- 5) Autres questions.

Personnes convoquées:

MM. Jacques-L. Charland MTQ
Alec Morin CCN
Jean-Marie Séguin CRO
Pierre Caron CTCRO
Claude Diamant MAIG

Jacques Hébert MTQ
Gilles Lussier "
Yvon Parenteau "
Guy Paquette "
B.A. Genest "

pour: le sous-ministre adjoint
Jacques-L. Charland

par : Pierre-E. Tremblay, pol.
Relations Extraministérielles.

Québec, le 19/03/74.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

MEMO A: Aux membres du comité administratif
québécois des transports de la région
de la Capitale nationale.

DE : Pierre-E. Tremblay, pol.
Relations Extraministérielles.

OBJET : COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 28 MARS 1974

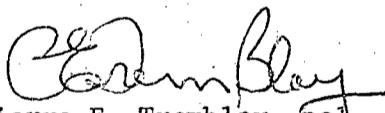
Messieurs,

A la demande de M. Jacques-L. Charland, sous-minis-
tre adjoint des transports et président du comité, je vous transmets
le compte rendu de la réunion tenue à Québec le 28 mars 1974.

Bien à vous,

PET/nh

Québec, le 10 avril 1974.


Pierre-E. Tremblay, pol.
Relations Extraministérielles.

GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

BUREAU DU
SOUS-MINISTRE

N/D: 520-001

REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

COMITE ADMINISTRATIF QUEBECOIS DES TRANSPORTS

Compte rendu de la réunion tripartite tenue à Québec le 28 mars 1974 au
ministère des Transports (Edifice H).

1- Personnes présentes:

MM. Alec Morin, C.C.N.
Joseph Karem, C.C.N.
André Bonin, C.C.N.
J.M. Séguin, C.R.O.
Pierre Caron, C.T.C.R.O.
Claude Diamant, M.A.I.G.
Yves Lacourcière, M.A.I.G.
J.L. Charland, M.T.
J. Hébert, M.T.
G. Lussier, M.T.
B.A. Genest, M.T.
Y. Parenteau, M.T.
M. Mercier, M.T.
P.E. Tremblay, M.T.

2- Présidence de la réunion: M. Jacques-L. Charland, sous-ministre ad-
joint des Transports.

3- Ouverture de la réunion: 10H00

4- Ordre du jour:

2/...

ITEM I: COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 28/02/74 (OTTAWA)

Il est demandé à M. Alec Morin de la C.C.N. de faire ajouter les noms de MM. Yvon Parenteau et Guy Paquette du ministère québécois des Transports à la liste des personnes présentes à la réunion du "Comité administratif conjoint" qui s'est tenue à Ottawa le 28 février 1974.

ITEM II: RAPPORT DE TRAVAIL DES SOUS-COMITES TECHNIQUES

A) Entente sur le réseau routier:

MM. Jacques Hébert et Gilles Lussier du M.T.Q. mentionnent que l'ensemble des contrats octroyés concernant l'infrastructure routière dans la partie québécoise de la Capitale nationale est en bonne voie de réalisation.

- Le choix du tracé du corridor de l'autoroute 50 (A-50) à la hauteur du lac Pinks dans le Parc de la Gatineau a été arrêté. Il se situera au sud du lac Pinks. Cette option correspond aux exigences de toutes les parties et permettra également de respecter le tracé de l'A-50 qui est prévu au nord de la région urbanisée de Hull.
- On en est arrivé également à une entente dans le cas du tracé du corridor de l'autoroute 5 (A-5) le long de la rivière Gatineau. Le corridor sera un peu plus à l'est dans le parc de la Gatineau. Il ne reste à régler que des problèmes physiques (obstacles).
- Enfin, pour ce qui regarde le "design" d'une structure sur la route 8 dans le Parc Leamy et son prolongement (Pont des Draveurs) il ne reste qu'à obtenir des approbations au cours des prochaines semaines.

B) Voies réservées d'autobus à Hull:

M. Yvon Parenteau explique au comité où en est rendu le projet d'établissement de voies réservées aux autobus à Hull. Ce projet avait été déposé à la réunion du comité administratif conjoint du 28/02/74.

3/...

Circuit I: Le circuit initial étudié s'étendait sur une longueur de 6 milles allant de Gatineau (intersection de Main) vers Hull (intersection Bériault) via les boulevards Maloney, Greber et Fourrier. Par suite de l'implantation du système des heures flexibles, de l'ouverture éventuelle (1975) de la nouvelle route rapide no 8 et de difficultés techniques non encore résolues, M. Parenteau signale qu'il y aura lieu de s'en tenir pour cette année à un projet expérimental sur seulement une partie du circuit impliquant une longueur de plus d'un mille (1 1/4 m.), soit le Boulevard Gréber à Pointe Gatineau à partir de l'intersection de la rue St-Antoine jusqu'au pont Lady Aberdeen. L'expérience commencera le 1er mai 1974 et ne se déroulera que le matin de 06H00 à 09H00. Il s'agira alors de réserver l'accotement pavé de la chaussée du boul. Gréber exclusivement aux autobus par une signalisation appropriée. M. Charland se dit satisfait du travail de ce sous-comité et signale l'intérêt du ministère pour ce projet-pilote.

Circuit II (Aylmer-Lucerne) - Ce dossier est à l'étude entre CTCRO-CRO et MTQ. Lorsque des résultats seront connus, ils seront communiqués au comité.

C) Heures flexibles:

M. Marcel Mercier du M.T.Q. fait état de la réunion du 19 mars 1974 tenue par un comité technique tripartite chargé d'évaluer le système d'heures flexibles actuellement en application par le gouvernement fédéral à Ottawa-Hull (Voir Annexe I).

Comme il est question de recueillir au cours des prochains mois le maximum d'informations pertinentes à cette expérience, notamment sous l'angle de l'influence sur les transports et ses composantes, il s'avère souhaitable que le M.T.Q. accepte, comme les autres parties intéressées et impliquées, de confier la collecte des données à une entreprise de génie-conseil et de participer financièrement à une partie du coût de cette étude évaluée entre \$15,000. et \$20,000.. Après discussion sur la valeur méthodologique de l'étude projetée, M. Charland exprime l'avis que le M.T.Q. n'a pas d'objection de principe à confier cette étude à une entreprise de génie-conseil et que l'on pourrait y participer financièrement jusqu'à \$4,000. vraisemblablement. Cependant il y aurait lieu que le comité technique tripartite délimite davantage le mandat à confier pour la collecte des données.

4/...

Suite aux remarques de M. Mercier concernant la représentation québécoise au sein de ce comité technique tripartite, MM. Armel Lecalvalier(CTCRO) et Nelson Tochon(CRO) sont désignés pour faire partie de cet organisme.

D) Etudes de planification des transports:

M. Gilles Lussier du M.T.Q., responsable du sous-comité technique chargé d'inventorier et d'évaluer les études de transport dans la région outaouaise de la Capitale nationale, mentionne que la liste des études inventoriées a été intégrée au rapport du sous-comité technique sur le transport en commun de même que leur résumé sous forme de bibliographie commentée. Etant donné que le travail des deux sous-comités se complétait, cette solution s'est imposée d'elle-même (Voir Item II, e).

E) Transport en commun:

M. Bernard André Genest du M.T.Q. présente les grandes lignes de deux rapports sur l'évaluation des études de transport en commun et sur la définition d'un cadre d'analyse d'une étude globale à entreprendre sur le transport en commun.

Après avoir rappelé le mandat du sous-comité et énuméré les quatre catégories distinguées pour classifier les diverses études de transport inventoriées (Voir Annexe II), M. Genest mentionne que l'évaluation des études primordiales (i.e. celles propres au transport en commun) permet de conclure à une "absence d'intégration assez évidente" de la multiciplité de ces études. Cette absence d'intégration se situe au niveau des données de base, du découpage géographique des territoires concernés (Ottawa-Hull), et des recommandations relatives aux réseaux et aux modes de transport. A défaut d'un cadre d'analyse plus global, cela conduit à une certaine impossibilité à reconcilier les axes recommandés et à rendre compatible les systèmes de transport préconisés dans les diverses parties de la région de la Capitale nationale. De conclure M. Genest, "l'on constate l'absence de vision régionale..., l'absence de données complètes et récentes sur les déplacements..., l'absence de données sur la socio-économie des transports...". Enfin, il s'avère que des éléments à l'intérieur de certaines études seraient utilisables à court terme, mais ne permettraient pas de formuler une politique structurée de transport en commun sur le territoire de la C.R.O..

5/...

M. Genest donne ensuite des explications sur le rapport concernant une proposition intérimaire des cadres d'analyse d'une étude globale de transport en commun. Trois étapes d'interventions ont été identifiées: soit des interventions immédiates, soit des solutions à court terme, soit une planification intégrée à plus long terme. Dépendant des options retenues par le comité administratif québécois et par les organismes représentés (C.C.N./CRO/M.T.Q.) toute une série d'action est alors envisagée à l'intérieur de ces trois étapes, compte tenu de l'évaluation des études qui a été faite antérieurement.

Le Comité reçoit avec beaucoup de satisfaction les rapports de ce sous-comité technique. Après discussions, il est convenu que le premier rapport pourra être déposé auprès de la C.C.N. pour fins de distribution au Comité administratif ontarien (Voir Annexe II). Quant au deuxième rapport recommandant une série d'études et d'actions à mener allant du court terme au long terme dans le domaine du transport en commun, le comité est d'avis que, d'ici la prochaine réunion, chacun des organismes impliqués dans le processus de planification des transports dans le territoire de la C.R.O. (et représentés au sein du comité) devrait prendre connaissance de ce rapport et transmettre leurs commentaires au président, M. Charland. Il sera alors possible au Comité de se prononcer sur les suites à donner à ce rapport.

ITEM III: CREATION D'UNE SOCIETE NATIONALE DE TRANSPORTS URBAINS

L'examen de cette question est reporté à la prochaine réunion du comité administratif québécois.

ITEM IV: FERMETURE DU PARKWAY A OTTAWA

Par suite de la fermeture du Parkway à Ottawa plusieurs plaintes en provenance des automobilistes avaient été formulées. M. Morin (CCN) mentionne qu'elle se font maintenant de plus en plus rares, les automobilistes s'étant adaptés aux modifications apportées à la circulation sur le chemin de la promenade.

ITEM V: REUNION DU 24/04/74 DU COMITE ADMINISTRATIF CONJOINT

Par suite de la distribution des rapports des comités administratifs provinciaux (ontarien et québécois), le comité demande à M. Morin de procéder comme lors de la deuxième réunion du comité administratif conjoint pour la préparation de l'ordre du jour de la réunion du 24 avril 1974.

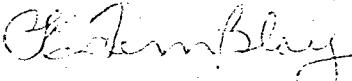
6/...

ITEM VI: PROCHAINE REUNION

Le président signale que la prochaine réunion aura vraisemblablement lieu en mai 1974 et qu'il avisera les membres en temps et lieu.

Clôture de la réunion: 12H30

Québec, le 09 avril 1974


Par: Pierre-E. Tremblay, pol.
Relations Extraministérielles
Bureau du sous-ministre des
Transports.

ANNEXE 1

HEURES FLEXIBLES

VARIABLE WORK HOURS STUDY
MONITORING PROGRAM

INTRODUCTION

On March 4, 1974, the working hours regulations of a majority of the Federal Government employees in the downtown area of Ottawa were changed to allow variable arrival and departure times. Each department was free to introduce its own variable work hours arrangements and as a result, there is now in effect a spectrum of plans varying all the way from complete daily flexibility to an imposed staggered hours arrangement.

In Ottawa-Carleton, the Regional Traffic Department, OC Transpo and a majority of the departments of the Federal Government have embarked on programs to monitor and evaluate the impact of the changed working hours on transportation services and the Federal Government's work environment. The transportation data being collected by OC Transpo and Regional Traffic is in addition to that normally compiled by both agencies in the course of their on going monitoring programs. Travel information is also being collected by the Quebec Department of Transport, the Outaouais Region and the City of Hull.

It is clear, however, that, to be useful for both short and long term planning purposes, the results of the transportation monitoring program should be assessed in light of the factors, both real or perceived, that have influenced the changes in travel patterns. These programs must therefore be co-ordinated.

OBJECTIVE

To develop information on person movements in the Ottawa-Carleton Region based on conditions in which employees in major employment centres are working under a variable work hour program for the purpose of assessing the impact of the introduction of the variable work hour program in order to: -

- 1) provide a basis for adjusting the operations (e.g. - schedules, headways, etc.) of the Ottawa-Carleton Transit Commission and the Outaouais Transit Commission to meet identified demands;
- 2) provide a basis on which traffic regulations and traffic signal timing plans can be adjusted to meet identified demands;
- 3) provide an assessment of the impact on peak period loading characteristics on the transit and road network in order that these characteristics can be applied in the analysis of future travel demand in the determination of the future requirements for road and transit;
- 4) provide an indication to the extent possible, of the impact of variable work hours on passenger vehicle occupancy trends and changes in mode of transport; and
- 5) to determine factors real or perceived which have influenced changes in travel patterns.

DATA COLLECTION PROGRAM

The data available includes vehicle volume occupancy and speed information collected annually on several screen lines in the Ottawa-Carleton Region and vehicle counts at locations in the Outaouais Regional Community. Also available are the results of transportation surveys conducted in both the Ottawa-Carleton and Outaouais Regions.

Prior to March 4, 1974, the following specific surveys were also undertaken. In the case of screen line and parking lot counts, the information is being collected for the two peak periods: - 7:00 a.m. - 9:30 a.m. and 3:00 p.m. - 6:00 p.m.

(1) Federal Government

- An 84% survey of all Federal Government employees to collect information on the origin and destination, time of arrival and departure and mode used by each employee for his work trips;
- Expected working hours distribution by department and working hours plan.

(2) Ottawa-Carleton Regional Transit Commission

- Occupancy counts on all buses crossing selected screen lines;
- Speed and schedule adherence studies on selected routes;
- Total daily passengers carried by the transit system.

(3) Department of Traffic Engineering Services

- Occupancy and vehicle counts on selected screen lines and other isolated locations;
- Occupancy and vehicle counts at the entrances and exits of selected CBD parking lots.

All cordon line, parking lot and speed studies will be repeated after March 4, 1974. In addition, OC Transpo will conduct an on-bus survey of all its ridership early in April and various internal monitoring and evaluation reports will be made available by Treasury Board. It is also expected that the Federal Government studies will be repeated on a sample basis towards the end of 1974. Specific attitude surveys will also be conducted from time to time.

STUDY PHASING AND TIMING

The study will be divided into two phases in order to expedite the preparation of a report on the changes experienced by the transit and automobile transportation systems in the first phase of the study. The results of this phase would permit the introduction of schedule changes by the transit commissions and the identification of appropriate and beneficial changes which could be introduced in the form of

traffic regulation and control. The analysis of data for long term planning is not an immediate requirement and, together with an extension of the elements of Phase 1, will form the major part of the second phase since the general pattern of employee arrival and departure times will be more settled later in the year. The analysis of the information developed in Phase 1 will also, no doubt, suggest the need for certain elements in the study design of Phase 2.

The Phase 1 report will be prepared on the basis of the experience of the first three months of the program. The Phase 2 report will be prepared after approximately nine months of the program and will discuss all of the results in relation to the five study objectives with special emphasis on objectives 3 and 4.

STUDY, STAFFING AND DIRECTION

This study will be directed by a task force having the following membership: -

- 1) Ministry of Transportation and Communications (Ontario);
- 2) Department of Traffic Engineering Services (Regional Municipality of Ottawa-Carleton);
- 3) Ottawa-Carleton Regional Transit Commission;
- 4) Ministry of Transport (Quebec);
- 5) Outaouais Transit Commission;
- 6) Outaouais Regional Community;
- 7) National Capital Commission;
- 8) Treasury Board.

It is proposed that consultants be retained to carry out the studies. The consultant's responsibilities to the task force will be as defined by the terms of reference and the consultant will provide a project manager who will report to and take direction from the task force.

The Treasury Board will designate one person who will act as a contact for and be responsible for Federal Government participation in terms of the collection and provision of data and dissemination of information, questionnaires, etc. in the Federal Government.

CONSULTANT'S TERMS OF REFERENCE

The following terms of reference are proposed for Phase 1 of the study only. The Phase 2 terms of reference will be developed when the results of the first phase are known. It is therefore proposed that the consultant's involvement should, for the time being, be limited to Phase 1.

The consultant shall: -

- 1) receive all data supplied by the participating agencies in the form in which it is available from these agencies;
- 2) advise the task force of the limitations of the data and the extent to which these will influence the scope of the conclusions which are likely to be drawn by the task force;
- 3) prepare all data tabulations, graphical representations, etc., deemed necessary by the consultant, and approved by the task force, to permit the task force to draw conclusions therefrom;
- 4) report to the task force from time to time in the form of technical memorandums and visual and oral presentations;
- 5) present a technical memorandum in a form in which the task force can identify the conclusions which should be incorporated in the final report;
- 6) prepare and provide 200 copies of a report (or reports) containing all data used in the study, tabulations, analysis, conclusions and proposals for a study design for Phase 2 of the study.

The consultants shall be paid on a time plus disbursements basis with an upset limit of \$15,000.00.

Data to be supplied to Consultant for Phase 1

- the traffic and transit occupancy and vehicle count data will be aggregated in 15 minute intervals by each participating agency to the maximum extent practicable;
- transit speed study data will average by 15 minute interval and shown in terms of the average travel time between selected points;
- edited data tapes from on-bus survey;
- edited data tapes from Federal Government employee survey;
- miscellaneous data giving arrival and departure times of participating departments.

ANNEXE 2

EVALUATION DES ETUDES

(transport en commun)

PREMIER RAPPORT

DU SOUS-COMITE TECHNIQUE

DU TRANSPORT EN COMMUN

DE LA PARTIE QUEBECOISE

DE LA REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

EVALUATION DES ETUDES

- André Bonin - CCN
- Bernard-André Genest - M.T.Q.
- Yves Lacourcière - MAIG
- Armel Lecavalier - CTCRO
- Jacques Simard - M.T.Q.
- Nelson Tochon - CRO

27 mars 1974

SOMMAIRE

1. Mandat du sous-comité
2. Evaluation des études
 - 2.1 Classification des études
 - 2.2 Grille d'évaluation
 - 2.3 Résultats de l'évaluation
3. Elements utilisables

ANNEXE I - Bibliographie exhaustive

ANNEXE II - Grille d'évaluation des études de transport

ANNEXE III - Bibliographie commentée

1. Mandat du sous-comité

Le comité administratif québécois du transport a défini le mandat du sous-comité technique comme suit:

- a) Inventorier et évaluer les différentes études de transport effectuées dans la région sous l'angle du transport en commun;
- b) définir le cadre d'une étude globale à entreprendre, si nécessaire, sur le transport en commun, dans la partie québécoise de la région de la Capitale nationale.

Les organismes suivants avaient initialement été identifiés comme devant faire partie du sous-comité: le ministère des Transports du Québec (Service du transport en commun et Service de planification), la Communauté régionale de l'Outaouais, le ministère des Affaires intergouvernementales et la Commission de la Capitale nationale.

Après un tour d'horizon des divers organismes oeuvrant dans la région et susceptibles de contribuer aux travaux, il fut jugé souhaitable d'élargir le sous-comité et d'ajouter à la liste des organismes qui le constituent, un représentant de la Commission des Transports de la Communauté régionale de l'Outaouais et éventuellement un représentant de la Société d'aménagement de l'Outaouais.

M. Normand Lucas, représentant du ministère des Transports du Québec auprès de l'O.P.D.Q., a également participé aux travaux du sous-comité.

Dès sa première réunion, le sous-comité a pris connaissance de l'existence du mandat de deux autres sous-comités chargés, le premier, des aménagements routiers et, le deuxième, de la circulation d'autobus sur voies réservées.

A défaut d'un mécanisme formel de coordination, il y eut des échanges techniques entre les présidents des trois sous-comités.

3.

On a remarqué très tôt une liaison intime entre les deux parties du mandat du sous-comité technique. En conséquence, l'évaluation des études de transport a toujours été faite en fonction de leur utilité dans le cadre d'une éventuelle analyse globale du transport en commun sur le territoire

2. Evaluation des études

Dans un premier temps, le comité a préparé une liste exhaustive des études pertinentes, à partir de listes partielles mises à sa disposition par:

- la C.R.O.;
- la C.C.N.;
- le M.T.Q.

Dans un second temps, les membres du sous-comité ont convenu de prendre connaissance et de classier ces études, de préparer un résumé du contenu de chacune de celles-ci et d'en évaluer les principales en fonction de la deuxième partie du mandat.

2.1 Classification des études

On a de bonnes raisons de croire que l'Annexe I constitue une liste exhaustive des études de transport effectuées sur le territoire de la Capitale nationale.

Il est apparu au sous-comité que ces nombreuses études pouvaient être regroupées en quatre catégories distinguées en fonction de leur importance et de leur utilité pour le transport en commun.

A- Les études primordiales:

Dans ce premier groupe, on retrouve les études très importantes pour la planification du transport en commun. Il s'agit de propositions d'aménagement et d'études de transport à portée régionale. Toutes ces études ont été évaluées en détail selon une grille d'évaluation décrite en 2.2.

B- Les études fondamentales:

Dans cette deuxième catégorie, on a regroupé les analyses socio-économiques qui contiennent des données éventuellement utilisables pour des études de transport.

C- Les ouvrages de référence:

Dans la troisième catégorie, on retrouve des études de transport couvrant un aspect trop spécifique pour être entièrement utilisable. On y retrouve également les études citées à cause de leur utilité méthodologique.

D- Les études sectorielles:

En quatrième catégorie, on retrouve les études de transport qui sont limitées à des secteurs géographiques restreints ou encore des analyses sur des sujets différents dont l'interaction avec les problèmes de transport est assez limitée.

On trouvera à l'annexe I de ce texte, la liste de cet inventaire.

2.2 Grille d'évaluation

A sa deuxième réunion, le sous-comité procéda à la confection d'une grille d'évaluation devant être appliquée à toutes les études primordiales. De plus, il prit la décision de déléguer deux analystes, MM. Nguyen Quang Quy du ministère des Transports du Québec et Paul Isabelle de la Communauté régionale de l'Outaouais pour effectuer le détail des évaluations de ces études.

La grille d'évaluation (Annexe II) est un instrument analytique de normalisation qui permet de faire des commentaires sur la valeur méthodologique des analyses et de déterminer leur utilité. De plus, elle permet de faire ressortir les résultats, recommandations et données qui pourraient être utilisables dans une éventuelle étude de transport en commun.

Elle présente sous huit rubriques séparées l'information essentielle contenue dans des rapports souvent volumineux et longs à lire. On y retrouve sous le titre "généralités" les éléments matériels de préparation de l'étude (sujet et territoire concernés, titre de l'étude, nom de l'exécutant, date du début et de la parution du rapport final, son coût). Sous "mandat", on trouve décrits les objectifs et le contexte particulier dans lequel l'étude s'insère. La rubrique "territoire d'étude" présente une description technique du territoire couvert par l'enquête et affecté par les recommandations.

Sous "données", on retrouve une appréciation de la qualité des données de base et des données recueillies par enquête. Quant à "l'évaluation des techniques utilisées", elle est une description et une appréciation technique des méthodes employées. Les actions à prendre en termes de politique de transport, de systèmes, d'investissements recommandés et d'exploitation se retrouvent sous la rubrique "recommandations".

La grille d'évaluation apparaît à l'annexe II de ce texte.

2.3 Résultats de l'évaluation

Les résultats de l'évaluation de chacune des études primordiales apparaissent, de façon succincte, à la bibliographie commentée à l'annexe III. Cependant, on a pu dégager quelques conclusions générales de ce processus d'évaluation.

La plus grande partie de ces études apparaissent en liaison étroite avec les objectifs qui ont conduit à la formulation de leur mandat. Mais, on est à même de constater que de la multiplicité des objectifs des organismes en cause, il découle une absence d'intégration assez évidente:

- a) Absence d'intégration au niveau du découpage géographique des territoires concernés (chaque organisme n'a juridiction que sur son champ de compétence et sur son territoire d'études);
- b) Absence d'intégration et impossibilité de réconcilier les axes fonctionnels de transport recommandés (les axes sont parfois nord-sud ou encore est-ouest, selon l'organisme impliqué);
- c) Impossibilité de rendre compatibles les systèmes préconisés (dans certains rapports, on parle exclusivement d'autobus, dans d'autres, de technologie moderne avancée, d'un réseau routier planifié, et rarement d'intégration de ces modes);
- d) et de façon plus générale, absence d'intégration des données de base (dans certains cas, on recueille des données sur le stationnement, dans d'autres, on effectue des comptages de véhicules sur les ponts, dans d'autres encore, on cherche à définir des couloirs à partir de projections démographiques et par la définition de futurs espaces à bâtir).

En somme, on constate l'absence de vision régionale. La C.R.O., qui est responsable de l'aménagement régional, n'est pas équipée pour effectuer la planification du transport sur son territoire.

Le deuxième problème est principalement d'ordre méthodologique et concerne l'âge et la nature des données socio-économiques et de déplacements.

On constate l'absence de données complètes et récentes sur les déplacements.

Les seules données de déplacements complètes sont celles qui ont été recueillies par l'enquête OHATS* et datent de 1963. Elles furent obtenues à l'aide d'entrevues téléphoniques au domicile des résidents du territoire de la Capitale nationale. Cette enquête téléphonique fut complétée par des entrevues auprès des compagnies de taxis (échantillon de 25%), des camionneurs (échantillon de 15%) et des usagers des principaux parcs de stationnement.

Les données utilisées par toutes les autres études de transport depuis cette date sont des compléments ou des remises à jour de ces données originales, généralement effectuées à l'aide d'entrevues auprès des automobilistes, passagers du transport en commun et par des enquêtes du type cordon à la frontière du territoire de l'enquête principale.

On constate donc aussi l'absence de:

- données sur le comportement des usagers face au transport collectif et leurs préférences quant au mode;
- données désagrégées sur l'utilisation actuelle du sol et projetée en relation avec le transport;
- données socio-économiques nécessaires sur le revenu, la taille des familles, le nombre d'automobiles par famille, etc.

On décèle une carence au niveau de la prise en compte, par plusieurs études, des changements récents dans l'emploi et des répercussions de celles-ci sur la localisation résidentielle.

* Ottawa Hull Transportation Study

3. Eléments utilisables

Après évaluation, il est apparu que l'étude OHATS pouvait seule être considérée comme une étude de transport régional couvrant le territoire de la Capitale nationale et présentant des recommandations applicables à la partie québécoise de la capitale.

Toutefois, cette étude fut produite en 1965 et ses données remontent à 1963.

Parmi les autres études, certaines ont généré des éléments intéressants et en particulier, les études de transport en rapport avec les schémas d'aménagement de la C.R.) et de la M.R.O.C.

Ces éléments ne permettent toutefois pas de formuler une politique structurée de transport en commun pour le territoire de la C.R.O., en particulier à cause de l'évolution rapide de la structure urbaine et régionale.

En conséquence, le sous-comité a surtout retenu l'utilité, limitée cependant par l'âge, des données contenues dans ces études.

L'évaluation des trente-deux études primordiales a en effet permis d'établir que les données suivantes sont réutilisables dans le cadre d'autres analyses de transport en commun sur le territoire:

1. L'étude d'autobus de la région de l'Outaouais (1 dans l'annexe III) a produit des données sur les mouvements de personnes par autobus: le nombre de passagers par ligne et par heure en 1971, les caractéristiques d'exploitation du service d'autobus, les emplois et la population.
2. L'étude de transport reliée au schéma d'aménagement du territoire de la C.R.O. a produit une simulation du déplacement des personnes pour 1972. Cette simulation s'est inspirée de données socio-économiques du recensement de 1966 et de comptages effectués dans le cadre d'autres études. Les données de base sont toujours celles de l'étude OHATS.

3. Une autre étude a permis d'obtenir des données sur les usagers du Belt Line, service d'autobus circonférentiel qui couvre tout le territoire de la Capitale nationale.
4. L'on possédera, au début de mai, des données sur le déplacement des fonctionnaires fédéraux obtenues auprès de quarante-huit mille fonctionnaires, par la C.C.N.

Cette étude est faite dans le but de connaître les lieux de résidence et les modes de déplacement des fonctionnaires devant se relocaliser à Hull. Toutefois, les résultats de cette étude sont inapplicables au mouvement relié aux emplois induits. On estime en effet que chaque emploi fédéral créé peut induire de 1 à 1.5 emplois.

5. Il faut noter aussi que la C.R.O. a entrepris une enquête urbaine à l'échelle de son territoire.

Cette enquête comportera des données socio-économiques pertinentes ainsi que sur le déplacement des personnes.

Ces données seront disponibles au cours de l'été 1974.

Tel que décrit au cours du prochain rapport du sous-comité, l'ensemble de ces éléments permettra de formuler des recommandations sur des interventions immédiates et de définir le cadre d'une étude globale de transport en commun sur le territoire québécois de la région de la capitale nationale.

ANNEXE I

BIBLIOGRAPHIE EXHAUSTIVE CLASSIFIEE SELON
LE SOUS-COMITE TECHNIQUE DE TRANSPORT

- A) Etudes importantes déjà évaluées par le Sous-Comité Technique pour l'Etude de transport en commun dans la Région de la Capitale Nationale (SCTETC/RCN)
- 1) Etude d'autobus de la région de l'Outaouais, De Luc, Montréal, Mars 1972.
 - 2) Aménagement du centre-ville de Hull, projets fédéraux, Urbaplan, Hull, Janvier 1973.
 - 3) Etude de transport, Schéma d'aménagement du territoire (Outaouais), De Luc, Montréal, Mars 1973.
 - 4) Perspectives démographiques 1972-2002, Communauté régionale de l'Outaouais, Hull, Avril 1973.
 - 5) Interprovincial transit requirements for Federal Employees in Ottawa and Hull, De Leuw, Cather, Canada Ltd., Ottawa, January 1972.
 - 6) Ottawa-Carleton Regional Bus Transit Development Study Interim Reports, De Leuw, Cather, Canada, Ltd., Ottawa, August 1972 - November 1973.
 - 7) Ottawa-Hull Area Transportation Study, De Leuw, Cather, Canada Ltd., & Beauchemin-Beaton-Lapointe, Ottawa, August 1965.
 - 8) Rapid Transit for the National Capital, Preliminary Study Program, Société Engins Matra, Velizi, France, December 1972.
 - 9) Comptages à bord des véhicules, Janvier 1973 et Comparaison 1972-1973 (CTCRO), De Luc, Montréal, Février 1973.
 - 10) Travel Forecasts and Analysis. Report No. 2 - Transportation Study
The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, November 1973.
 - 11) Rapid Transit, A Preliminary Report. Report No. 3 - Transportation Study
The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, November 1973.
 - 12) Preliminary Roadway Proposals. Report No. 4 - Transportation Study
The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, November 1973.
 - 13) Transports, circulation et stationnement, Centre-Ville de Hull, De Luc, Montréal, pour Urbaplan et la CCN, 1972.
 - 14) Plan directeur pour la zone de planification d'Ottawa-Carleton, (Plan provisoire de base), Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton, Juillet 1973.
 - 15) Le plan directeur d'urbanisme, Cité de Hull, Le Service d'Urbanisme de la Cité de Hull, 28 décembre 1972.
 - 16) Propositions d'implantation de parcs industriels et de complexes touristiques dans l'Outaouais, Société d'Aménagement de l'Outaouais, 1971.

A) Suite

- 17) Une nouvelle liaison Hull-Ste-Scolastique-Montréal, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Juin 1971.
- 18) Le transport en commun dans l'Outaouais, Ministère des Affaires Municipales, Comité d'étude sur le transport en commun dans l'Outaouais (mai 1971).
- 19) Le transport en commun, d'abord un service à la population outaouaise, Conseil Régional de Développement de l'Outaouais (février 1971).
- 20) Final Report to Transportation Task Force on 1971, Traffic Data Collection (Item 7b), The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, August 1972.
- 21) Vehicle Occupancy and Classification Survey, Bridges The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa June 1972.
- 22) Progress Report, Transportation Study, The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, July 1972.
- 23) Ottawa Transit Commission Bus Study, De Leuw Cather, Canada Ltd., Ottawa, September 1971.
- 24) Belt Line Bus Service, Ottawa-Hull, Monitoring Program August 20, 1973.
- 25) Interprovincial Transit Planning Study Ottawa-Hull, Revised work program, May 11, 1973.

B) Etudes de base

- 1) Employee Services - Policy Review - Parking - Treasury Board (Project 2-272), The Bureau of Management Consulting, Ottawa, March 1972.
- 2) Ottawa Central Area Study, Hammer, Green, Silver Associates, Washington, D.C., June 1969.
- 3) A Study of the Relationship between Employment Density, Transit, Road and Parkins Needs for the Lebreton Flats Development, De Leuw, Cather, Canada, Ltd., Ottawa, August 1968.
- 4) Communauté régionale de l'Outaouais, Dossier Economique, Série 1971-72, Ministère de l'Industrie et du Commerce, 1971-72.

C) Etudes à consulter

- 1) Ottawa-Carleton Roads Needs Study 1970, De Leuw, Cather, Canada, Ltd., M.M. Dillon, Ottawa, February 1971.
- 2) An Urban Transportation Policy for Ontario, Government of Ontario, Toronto, November 1972.
- 3) Application of Ontario's Urban Transportation, Policy to Ottawa-Carleton, Government of Ontario, Toronto, January 1973.
- 4) Route #8, Région Métropolitaine de Hull, Etude de localisation. Rapport No. 1, Desjardins, Sauriol & Associés.
- 5) Autoroute No. 5, Tronçon Tenaga-Lascalles, Beauchemin, Beaton, Lapointe Inc., 20 septembre 1973.
(Rapport préliminaire sur la demande de l'Association des Parcs Nationaux et Provinciaux du Canada de localiser l'autoroute No. 5 à l'est de la Rivière Gatineau).
- 6) Autoroute No. 5, Tenaga-Lascalles, Beauchemin, Beaton, Lapointe Inc., Décembre 1973.
(Etudes préparatoires, Choix d'un corridor. Rapport préliminaire).
- 7) Etude d'aménagement, Route Rapide #8, Beauchemin, Beaton, Lapointe Inc., Novembre 1973.
- 8) Le territoire québécois de la région de la capitale nationale, Conseil Economique Régional de l'Ouest du Québec Inc.
- 9) Les voies de communication dans la région de l'ouest du Québec, Conseil Economique Régional de l'Ouest du Québec Inc., Septembre 1967.
- 10) Feasibility study of proposed convention centre Hull, Québec, Canadian Real Estate Research Corporation Ltd., November 1970.

C) Suite

/4

- 11) Traffic Study of Exclusive Bus Lanes, Department of Traffic Engineering Services, Ottawa, June 1973.
- 12) Interim Report on Hours of Work in the Department of Communications, Department of Communications, Ottawa, October 1972.
- 13) Vehicle Occupancy & Classification Survey, Tunneys Pasture, The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, August 1971.
- 14) Vehicle Occupancy & Classification Survey, Confederation Heights, The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, August 1971.
- 15) Preliminary Report on Rapid Transit Development for the National Capital Region, De Leuw Cather, Canada Ltd., Ottawa, May 1969.
- 16) Official Plan - Initial Proposals, The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, June 1972.

- 1) Etude de Regroupement, Groupe de travail Cité de Hull, Mars 1973. (traite de structure administrative)
- 2) Appraisal Report Ottawa-Hull Area Transportation Study, Beauchemin-Beaton-Lapointe, De Leuw, Cather & Co of Canada Ltd., May 1962 (Etude révolue et désuette)
- 3) Critique et options sur le schemas de développement de la sous-région nord de Montréal, Commission Inter-municipale Argenteuil-Deux-Montagnes-Outaouais, sous la direction de Gaétan Richard.
- 4) Etude préliminaire sur la possibilité de rehaussement de l'extrémité nord du pont Champlain à l'emplacement de la future route No 8 - Cité de Hull, Beauchemin-Beaton-Lapointe, Avril 1966. (Etude concernant le génie civil).
- 5) Stratégie de développement pour la région ouest, Michel Chevalier, 1971. (Traite de développement résidentiel).
- 6) Etude sur les communautés urbaines au Québec (série Bleue - 5 volumes) Communauté Urbaine de Hull, Ministère des Affaires Municipales, 1968. (Traite de structure administrative)
- 7) Zonage des terres selon leurs possibilités. Inventaire des terres du Canada, Région de l'Outaouais, Ministère de l'Environnement, 19.. (Problème spécifique)
- 8) Région de l'Outaouais: Analyse des possibilités d'utilisation des terres, O.P.D.Q., Janvier 1972. (Problème spécifique)
- 9) Official Plan - Summary of Technical Reports, The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, February 1972. (Intérêt local)
- 10) Schéma intérimaire d'aménagement du territoire, Communauté régionale de l'Outawais, Hull, avril 1973. (Intérêt local)
- 11) Etude sommaire - Traffic et Aménagement, Carrefour Parc Eddy, Hull, De Leuw Cather et Ass., Montréal, Décembre 1972. (Intérêt local)
- 12) Transit Accessibility Study, Department of National Defence Headquarters Building, De Leuw Cather Canada, Ltd., Ottawa, December 1972. (Intérêt local)

- 13) Proposition d'étude de transport, CRO, Ewart, Tremblay & Ass., Novembre 1971. (Proposition)
- 14) Rapport concernant le réseau routier et la lettre de M. Douglas H. Fullerton à l'Honorable Oswald Parent. (Trop spécifique)
- 15) Transport en commun et circulation, Commission de Transport de la Communauté Urbaine de Québec, Québec, août 1972. (Général)
- 16) Enquête origine-destination, région nord-ouest, Commission de Transport de la Communauté Urbaine de Québec, Québec, septembre 1973. (Autre territoire)
- 17) Regina Telebus Study "The Impact of Telebus", Telebus Demonstration Project Steering, Regina, March 1973. (Général)
- 18) Regina Telebus Study "Transportation Data Report", Telebus Demonstration Project Steering, Regina, February 1973. (Général)
- 19) Circulation sur le boulevard Gréber, Rapport, Municipalité de Pointe-Gatineau, Belasky & Associés, mars 1973. (peu utile).
- 20) Patron général de la circulation sur le boulevard Gréber, entre les rues St-Jean Baptiste et St-Antoine, Municipalité de Pointe-Gatineau, Belasky & Associés.

ANNEXE II

GRILLE D'EVALUATION DES ETUDES DE TRANSPORT

1.0 Généralités

- 1.1 Sujet et territoire concerné
- 1.2 Commendaire
- 1.3 Titre
- 1.4 Exécutant
- 1.5 Dates (début, parution)
- 1.6 Coût de l'étude

2.0 Mandat (15 lignes)

- Objectifs généraux et particuliers
- Contexte et préoccupation

3.0 Territoire de l'étude

- 3.1 Territoire couvert par l'enquête (5 lignes)
- 3.2 Territoire affecté par les recommandations (5 lignes)

4.0 Données

- 4.1 Données antérieures de base
- 4.2 Données recueillies par enquêtes
- 4.3 Appréciation quantité et qualité
- 4.4 Possibilité de réutiliser les données

5.0 Evaluation des techniques utilisées

- 5.1 Description des techniques
- 5.2 Utilisation de l'informatique ou autres
- 5.3 Appréciation générale des méthodes

6.0 Recommandations

- 6.1 Politiques
- 6.2 Systèmes (technologie, axes, ponts)
- 6.3 Investissements recommandés
- 6.4 Exploitation (modalités de gestion)

7.0 Evaluation du SCTETC / RCN

7.1 Valeur technique

7.2 Réalisation des objectifs

7.3 Actions prises

7.4 Problèmes réglés

7.5 Résultats utilisables

8.0 Commentaires

ANNEXE IIIBIBLIOGRAPHIE COMMENTEE

Etudes importantes déjà évaluées par le Sous-Comité Technique pour l'Etude de transport en commun dans la Région de la Capitale Nationale (SCTETC/RCN)

A-1 Etude d'autobus de la région de l'Outaouais, De Luc, Montréal
Mars 1972

L'étude a pour objet l'amélioration de l'efficacité du système de transport en commun dans la région de l'Outaouais. L'étude globale a trois phases dont le présent rapport final décrit les travaux dans la phase 1: principes et critères de l'étude; inventaires du système actuel d'autobus, du volume de passagers, de l'utilisation du sol, évaluation des données financières, élaboration des potentiels d'amélioration et de recommandations immédiates et description de la phase 2 et la phase terminale.

Cette étude vise avantagement à améliorer le niveau de service du système de transport en commun pendant les heures de pointe et ce à court terme.

Ce rapport fournit des données et des résultats qui seront nécessaires à l'inventaire du réseau d'autobus et à la quantification de la demande pour ce mode de déplacement dans les analyses subséquentes.

A-2 Aménagement du centre-ville de Hull, projets fédéraux, Urbaplan, Hull, Janvier 1973.

Ce rapport a pour but d'évaluer qualitativement et quantitativement le terrain fédéral et d'établir les critères d'aménagement et de l'utilisation de ces terrains. L'auteur a souligné que ce document n'est que consultatif. Un examen approfondi sera nécessaire pour apporter des améliorations au problème des transports publics.

A-3 Etude de transport, schéma d'aménagement du territoire (Outaouais), De Luc, Montréal, Mars 1973

Ce rapport présente les résultats et les analyses sur les mouvements des personnes par autos et par transport en commun résultant de la simulation du trafic existant en 1972 et du trafic possible en 1982 et en l'an 2002 pour la région de l'Outaouais. En plus de ces objectifs importants, l'étude présente aussi la projection de la population, d'emplois et centres d'activité pour 1982 et 2002 en considérant deux hypothèses de développement "concentré" et "en corridors" et aussi deux hypothèses de ponts ou de métro additionnels reliés d'Ottawa.. Aussi, une extrapolation de l'utilisation des stationnements au centre-ville en 1982 est effectuée dans le cadre de l'étude de l'utilisation du transport en commun.

Dans l'ensemble, c'est un excellent rapport dont les résultats aideront les orientations des études subséquentes

malgré les données de base que cette étude se servent pour leur analyse sont datées.

- A-4 Perspectives démographiques 1972-2002, Communauté régionale de l'Outaouais, Hull, Avril 1973.

Ce rapport présente les 12 projections de population de la région de la Capitale Nationale et la comparaison de leurs résultats. Les projections peuvent être groupées en deux groupes selon leur méthode: un groupe se base sur l'évolution de l'emploi (Smith, Hammer, C.C.N. et Lithwick) et l'autre utilise l'approche démographique (Smith et Stone).

Ces projections sont utiles pour les études tenant compte de l'évolution démographique.

- A-5 Interprovincial transit requirements for Federal Employees in Ottawa and Hull, De Luc, Cather, Canada Ltd., Ottawa, January 1972

(voir le no A-25)

- A-6 Ottawa-Carleton Regional Bus Transit Development Study Interim Reports, De Luc, Cather, Canada Ltd., August 1972 November 1973.

May 1972: A proposal for phase II

Ce rapport présenté le 8 mai 1972 est préposé à la demande du comité "Ottawa Bus Transit Development". Il présente le programme de travail et l'estimation de temps et de coût pour la phase II du développement du système d'autobus dans le territoire de OTC. Ce rapport concentre sur

quatre problèmes suivants: l'amélioration du système existant, l'extension du service, le service d'autobus sur l'autoroute 417 projeté, et le service d'autobus requis pour les employés fédéraux relocalisés.

Les propositions les plus importantes sont:

- Enquêtes O-D (auprès des usagers et la population).
- Intégration des services d'autobus scolaires au système régulier.
- Co-opération et co-ordination avec CCN pour la correspondance des services de CTCRO et OTC.

Avril 1973...

Ce rapport présente les résultats des propositions suggérées dans le rapport mai 1972.

L'enquête O-D, effectuée le 14 juin 1972, a 43.3 pourcent de réponses, tandis que l'enquête sur la qualité de service a 5,500 de réponses. Des propositions d'améliorations de la qualité de service existant en revisant la localisation des arrêts. En réduisant les correspondances et les délais en facilitant du service Park & Ride, l'expansion du territoire existant etc...

Juillet 1973

Ce rapport résume les activités décrites dans le rapport d'étape au mois d'avril et il donne un aperçu du déroulement des activités depuis le dernier rapport d'étape (avril).

Novembre 1973

Rapport d'étape no. 14.

Ce rapport décrit les problèmes et les améliorations des intersections suivantes pour la circulation des autobus: rues Waller et Nicholas, Avenues Carling et Holland.

Décembre 1973

Ce rapport décrit le déroulement des activités à partir de juillet en novembre 1973. Aussi, il résume des activités nécessaires pour compléter l'étude. Ces activités sont: l'amélioration du système existant, l'extension de service, l'établissement du corridor 417, le service requis pour les employés fédéraux et le programme de service pour les handicapés, et l'intégration du système d'autobus scolaire.

A-7 Ottawa-Hull Area Transportation Study, De Lew, Cather Canada Ltd., Beauchemin-Beaton-Lapointe Ottawa, August 1965.

Objectifs principaux de cette étude ont été d'élaborer des solutions afin d'améliorer les services de transport existant et d'établir des recommandations pour le programme d'implantation d'un système de transport intégré à long terme échelonné par étape de 5 ans à partir de 1965 jusqu'en 1986. Les concepts fonctionnels ont été proposés pour chacun des projets avec leur emplacement, géométrie, l'expropriation requise et les coûts approximatifs du projet. Les données recueillies par les enquêtes et inventaires sont adéquates pour une telle étude, elles sont datées et l'absence des données socio-économiques de la région ne favorisera pas l'élaboration des autres alternatives. Il est à noter de l'absence des données sur l'opération du système d'autobus locale.

A-8 Rapid Transit for the National Capital, Preliminary Study Program, Société Engins Matra, Velizi, France, Novembre et Décembre 1972.

Ce rapport présente des propositions dans un rapport avant projet d'étude sur la stratégie, le programme, le coût et la conséquence socio-économique, concernant le développement

d'un système de transports publics dans la Capitale Nationale.

Aucune technique proposée dans ce rapport, seulement une présentation de la problématique du transport et la nécessité d'une solution à ce problème. Ensuite, c'est une proposition sur la méthodologie du travail.

A notre avis, il ressemble beaucoup à une analyse des problèmes de transport de la région d'Ottawa et une proposition du contenu d'un avant-projet.

A-9 Comptages à bord des véhicules, Janvier 1973 et Comparaison 1972-1973 (C.T.C.R.O.), De Luc, Montréal, Février 1973.

Le rapport présente le relevé des comptages (1973) à bord des autobus, afin de déterminer le niveau d'utilisation des différents circuits et de juger de l'efficacité du système de transport existant.

Les résultats de cette enquête sont certainement utiles pour une planification en vue d'une amélioration du système à court terme.

A-10 Travel Forecasts and Analysis. Report No 2-Transportation Study.

The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, November 1973.

Le rapport présente des analyses des mouvements existants par la méthode de simulation et les besoins futurs du système de transport. Les données utilisées sont: OHATS (1963), comptages aux lignes d'écrans (1963, 1971), données sur l'utilisation du sol (1971, M.R.O.C. et C.R.O.) et des informations provenant des centres d'activités.

Ces analyses permettent l'identification des corridors nécessaires d'un système de transport en commun rapide, les critères d'opérations, de services, de coordination avec les autres modes

- A-11 Rapid Transit, A Preliminary Report. Report No 3-
Transportation Study
The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa,
November 1973

Ce rapport présente l'évaluation des alternatives, des conséquences possibles et d'un programme concernant l'implantation d'un système de transport en commun (sur l'emprise propre) dans la région d'Ottawa.

Les données de l'inventaire des couloirs potentiels, la technologie des systèmes proposés, l'utilisation du sol, l'emploi, l'accessibilité, les centres d'activités, etc., sont très utiles pour les analyses subséquentes.

- A-12, Preliminary Roadway Proposals. Report No 4-
Transportation Study
The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa,
November 1973

Ce rapport résume les plus importantes propositions du plan directeur sur les routes et leurs tracés, en maximisant l'utilisation du transport public et en minimisant la construction d'autoroutes en milieux urbains pour les 15 ou 25 prochaines années. La capacité actuelle du réseau primaire est présentée et comparée aux désirs de

déplacements futurs. Une proposition de construction de ponts et de corridors est formulée. Vu que ce rapport présente une proposition préliminaire, une analyse plus approfondie s'impose pour les modifications suggérées.

A-13 Transports, circulation et stationnement, Centre-Ville de Hull, De Luc, Montréal, pour Urbaplan et la CCN, 1972.

Ce rapport présente une étude détaillée de la circulation résultant d'une implantation d'un garage souterrain. Les données recueillies par cette étude telles que les caractéristiques des voies de circulation, les débits, le nombre d'employés et visiteurs peuvent certainement être réutilisées.

A-14 Plan directeur pour la zone de planification d'Ottawa-Carleton, (Plan provisoire de base), Municipalité Régionale d'Ottawa-Carleton, Juillet 1973

Ce rapport présente les objectifs fondamentaux pour l'établissement d'un plan de planification dont les aménagements qui se sont effectués devront répondre aux besoins démographiques, sociaux, économiques et technologiques, tout en tenant compte des critères culturels, esthétiques et écologiques.

Les données suivantes sont présentées dans ce rapport: lits d'hôpitaux, nombre d'emplois pour 1961 et 1971, répartition géographique des possibilités d'emplois, et finalement, les données provenant de l'enquête O-D (1971)

dans la région métropolitaine. Une proposition de construction de pont et d'implantation de couloir de transport est formulée.

A-15 le plan directeur d'urbanisme, Cité de Hull, Le Service d'Urbanisme de la Cité de Hull, 28 décembre 1972.

Ce rapport présente un plan directeur se basant sur les besoins de la population et les innovations techniques et sociales tout en tenant compte du bien de la communauté. Aucune donnée n'a été recueillie pour cette enquête. L'étude utilise des données démographiques de Lithwick, de Statistique Canada et de M.R.O.C. et des données concernant le transport de Hammer, Siler et DeLuc.

A-16 Propositions d'implantation de parcs industriels et de complexes touristiques dans l'Outaouais, Société d'Aménagement de l'Outaouais, 1971.

Ce rapport présente dans la première partie les critères d'aménagement et les besoins dans les deux secteurs: l'industrie et le tourisme. Des données de base concernant la population, le territoire, le coût d'aménagement sont indiqués dans cette partie.

Dans la deuxième partie, l'étude effectuée un inventaire sur les caractéristiques physiques et démographiques, le concept général, le coût et la rentabilité des sites suivants: lac de l'argile, lac Simon, lac Gagnon, lac Leslie, lac Deschênes, lac Beauchamp, centre d'accueil touristique de la haute-Gatineau, lac des îles et lac Leamy.

A-17 Une nouvelle liaison Hull-Ste-Scholastique-Montréal, Université du Québec, Institut National de la Recherche Scientifique, Juin 1971

Cette étude effectuée dans le cadre de l'entente entre CRUR

de l'INRS et SAO présente une synthèse des caractéristiques du réseau routier existant et tout particulièrement de la route no.8 entre Hull et Lachute. La première partie du rapport concentrée sur les caractéristiques physiques des routes du réseau et les caractéristiques des automobilistes. Les recensements de la circulation sur les routes du Québec, (1964 1966 et 1968) du Ministère de la Voirie, Québec permettent une estimation des mouvements des véhicules dans le réseau. Les enquêtes O-D, effectuée en 1965 par le même Ministère permettent d'effectuer la distribution des déplacements dans la région. Un inventaire sommaire des réseaux de chemins de fer, d'autobus et des lignes aériennes complètent la première partie.

La deuxième partie est consacrée à l'étude de l'influence d'une nouvelle liaison routière sur les secteurs touristiques, industriels agricoles et population. La principale recommandation de l'étude c'est l'accélération, la réalisation de l'autoroute no. 50.

A-18) Le transport en commun dans l'Outaouais, Ministère des Affaires Municipales, Comité d'étude sur le transport en commun dans l'Outaouais (mai 1971)

Ce rapport soumis au Ministre des Affaires Municipales par le Comité d'étude sur le Transport en Commun dans l'Outaouais (constitué le 5 novembre 1970) résume la situation détériorée des Services de transport en commun dans la région, les problèmes et les difficultés du système à partir des mémoires et présentations suite aux consultations publiques. Le comité, après l'étude de ces problèmes, formule des recommandations concernant la constitution d'une commission de Transport de l'Outaouais, ses fonctions, son territoire, le tarif, l'intégration avec le transport d'écoliers etc... et finalement un comité tri-partite Québec-Ontario-Ottawa pour la coordination d'un ou des systèmes de Transport pour la région couvrant les deux côtés de la rivière des Outaouais.

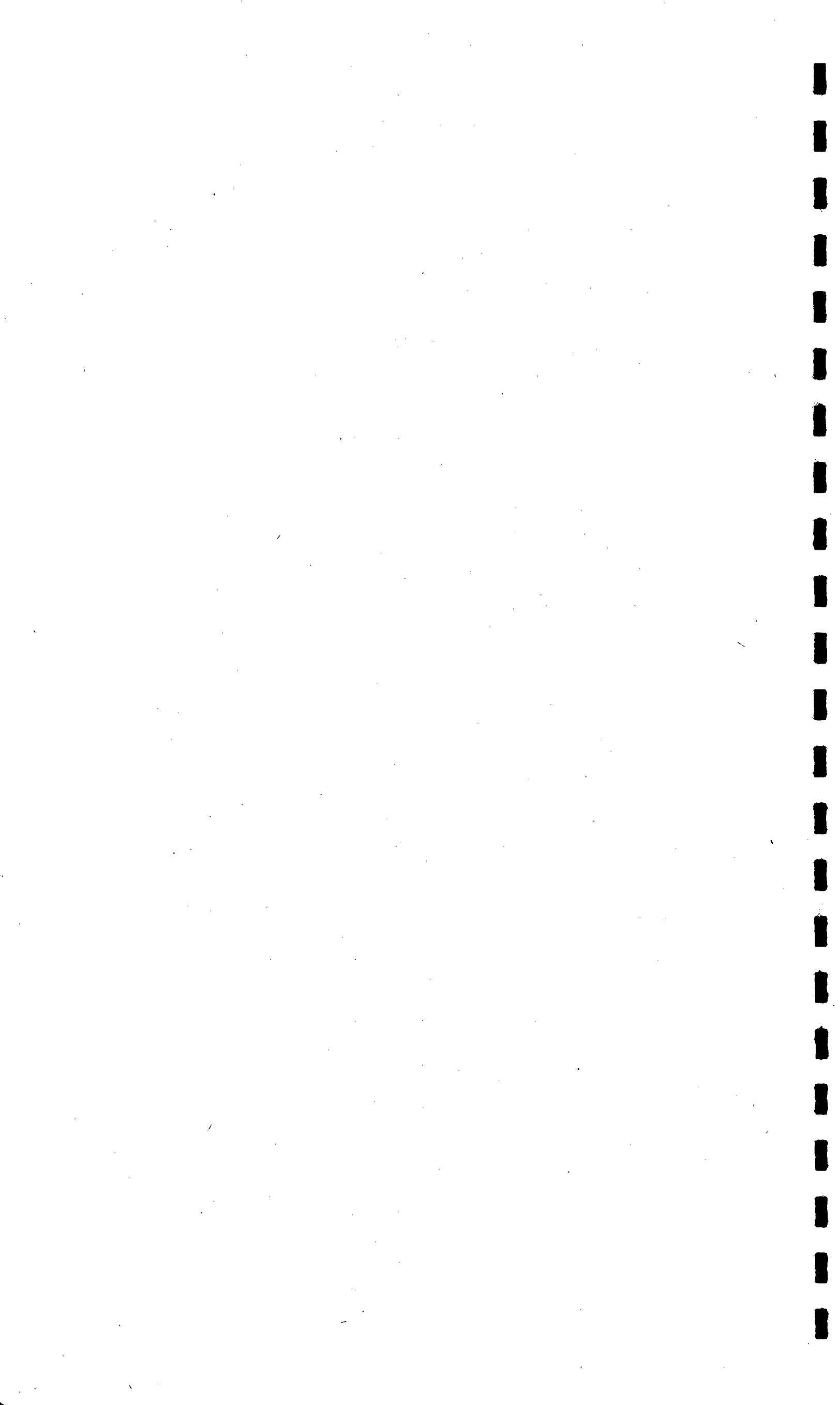
A-19 Le transport en commun, d'abord un service à la population outaouaise, Conseil Régional de Développement de l'Outaouais (février 1971).

C'est un mémoire présenté par le Conseil économique de l'Outaouais au Comité d'étude sur la situation du transport en commun dans l'Outaouais concernant le problème du transport en commun dans la région d'Outaouais: le service, la congestion, la pollution, la politique favorisant le transport individuel...Le conseil recommande l'instauration d'une commission de transport en commun dans l'Outaouais pour gérer et améliorer le service de transport en commun du côté d'Outaouais et d'une modification de la loi 77, article 211, concernant la durée des commissaires.

A-20 Final Report to Transportation Task Force on 1971, Traffic Data Collection (Item 7b), The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, August 1972.

Ce rapport présente les données sur le comptage aux 177 lignes d'écrans et de cordons durant les mois d'avril, mai, et juin 1971, dans la région d'Ottawa. Les données recueillies sont groupées selon les catégories suivantes:

- . voitures passagers
- . camionnettes
- . camions
- . autobus
- . autobus scolaires
- . piétons
- . autres véhicules



- A-21 Vehicle Occupancy and Classification Survey, Bridges. The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, June 1972.

Ce rapport présente les données des enquêtes sur les ponts Mac-Donald-Carter, Alexandra, Chaudière, Juin 1972 et Champlain Mai 1971 effectué pour M.R.O.C. Les données recueillies sont groupées selon les catégories suivantes:

- Véhicules passagers et nombre de passagers.
- Camionnettes.
- Camions.
- Autobus.
- Autobus scolaires.
- Autres véhicules.
- Piétons.

- A-22 Progress Report, Transportation Study, The Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ottawa, July 1972.

L'étude essaie de quantifier les mouvements de personnes dans la région d'Ottawa-Carleton afin d'évaluer les effets résultant des différentes alternatives du développement régional. Ce rapport présente aussi le processus d'analyse, de prédiction et de recommandation que les planificateurs utilisent souvent pour les études de transport.

Une partie des données utilisées provenant de l'étude OHATS (1963). Les autres semblent assez récentes mais les auteurs n'indiquent pas toujours les sources de leurs données.

- A-23 Ottawa Transit Commission Bus Study, De Lew, Cather Canada Ltd., Ottawa, September 1971.

Ce rapport présente les résultats de la phase 1 (l'inventaire des opérations existantes du système d'autobus et la planification d'un plan pour la phase II: l'évaluation des potentiels de développement identifiés dans la phase 1) d'un programme dont l'objectif est l'amélioration de l'efficaci-

té des opérations du service d'autobus de l'OTC pour le territoire Ottawa-Carleton.

Le coût et la durée de chaque activité ainsi que la méthodologie utilisée pour ces activités sont résumés et présentés dans ce rapport.

A- 24 Belt Line Bus Service, Ottawa-Hull, Monitoring Program
August 20, 1973

Ce rapport présente le plan de travail d'une période de 73 semaines durant la durée de démonstration d'un service d'autobus Belt Line Service qui relie les centre-villes d'Ottawa et de Hull. Ce service d'autobus, en plus de desservir les deux centre-villes, reliera les deux systèmes d'autobus réguliers d'Ottawa-Carleton et d'Outaouais.

L'exécutant propose, dans ce rapport:

- . l'organisation et la formation des comités pour l'administration et la gestion du système et la coordination des activités.
- . une planification des besoins, des modalités d'opération du contrôle, etc... du système.
- . un plan de contrôle pour la période de démonstration.
- . la modalité de la collection des informations concernant le financement (coûts et revenus) et l'attitude des usagers du système.

Les informations recueillies de cette étude telles que: le nombre de correspondance entre les services, les attitudes des usagers du système, les caractéristiques de ces usagers, etc... seront très utiles pour les études subséquentes.

A-25 Interprovincial Transit Planning Study Ottawa-Hull, Revised work program, May 11, 1973.

Ce rapport propose un avant-projet pour l'étude en vue d'améliorer le service de transport en commun (autobus) à long et court terme. Le projet concentre surtout pour servir une clientèle potentielle: 23,000 employés du gouvernement qui travailleront à Hull et qui entraîneront une augmentation inévitable des emplois dans les industries et les commerces existants. Les principaux objectifs de l'étude sont:

- . Déterminer le service nécessaire pour répondre aux besoins des employés du gouvernement fédéral pour les 10 prochaines années et aussi pour les usagers d'autres systèmes de transport entre Ottawa et Outaouais.
- . Elaborer le programme pour une amélioration immédiate du service actuel en tenant compte d'autres systèmes et des plans de développement de la région d'Ottawa et d'Outaouais.
- . Développer les politiques de tarification et d'opération pour les alternatives proposées.

C'est un avant-projet très bien fait et très intéressant à consulter pour les études subséquentes avec des objectifs similaires.

C-4 Route No 8, Région Métropolitaine de Hull, Etude de localisation, Rapport No 1 Desjardins, Sauriol et Associés.

Ce rapport présente la phase 1 de l'étude effectuée en 1969 pour les préparations d'un programme concernant la construction de la route no 8, Hull-Aylmer-Gatineau, d'une longueur d'environ 13.3 milles. Les tracés des axes St-Raymond, Cameron et Laramée sont évalués. Des propositions d'un tracé dans Hull (l'axe Laramée) et la construction d'un pont. Etude semble dépassée par les projets en cours.

C-5 Autoroute No 5, Tronçon Tenaga-Lascalles, Beauchemin Beaton Lapointe Inc., 20 septembre 1973.

(Rapport préliminaire sur la demande de l'Association des Parcs Nationaux et Provinciaux du Canada de localiser l'autoroute No 5 à l'est de la Rivière Gatineau).

Ce rapport présente une évaluation préliminaire concernant les alternatives des tracés possibles de l'autoroute no 5. Une estimation des coûts de construction et une évaluation sommaire des impacts sur le milieu environnant découlant de l'implantation de l'autoroute ont été effectuées.

C-6.1 Autoroute No. 5, Tenega-Lascalles, Beauchemin Beaton Lapointe Inc., Décembre 1973.

(Etudes préparatoires, Choix d'un corridor, Rapport préliminaire).

Ce rapport présente les études préparatoires concernant le choix d'un corridor de l'autoroute No 5 selon le terrain, l'utilisation du sol, le paysage. Une évaluation des alternatives et leurs conséquences possibles, et finalement, une sélection d'un corridor en se basant sur les objectifs tels que l'amélioration du système routier, la promotion du développement touristique et la construction d'une route touristique.

C-6.2 Autoroute No. 5, Tronçon Tenaga-Lascalles, Beauchemin Beaton Lapointe Inc., Février 1974.

(Cahier des planches).

Ce rapport présente les schémas concernant la nature des sols, les obstacles physiques, l'agriculture, la sensibilité écologique, les attrait visuels, etc... reliant au projet de l'autoroute No. 5.

- C-7 Etude d'aménagement, Route Rapide No. 8, Beauchemin Beaton Lapointe Inc., Novembre 1973.

Ce rapport présente une évaluation des effets sur l'aménagement urbain, l'écologie et le bien-être de la population régionale, résultant de l'implantation de la route rapide No 8, dans la région de Hull. Les solutions qui minimiseraient le plus possible ces effets sur le milieu environnant ont été formulées.

- C-8 Le territoire québécois de la région de la capitale nationale, Conseil Economique Régional de l'Ouest du Québec Inc., Janvier 1967.

C'est un mémoire effectué par le Conseil Economique Régional de l'Ouest du Québec et soumis au gouvernement du Québec pour formuler des recommandations concernant l'instauration d'une commission pour l'aménagement et du développement de la partie québécoise de la région de la capitale nationale. Une analyse de la situation existante et la prise de position de différentes parties est présentée en détail.

- C-9 Les voies de communication dans la région de l'ouest du Québec, Conseil Economique Régional de l'Ouest du Québec Inc., Septembre 1967.

C'est un mémoire du Conseil économique régional de l'Ouest du Québec présenté au gouvernement du Québec pour démontrer l'urgence de certains travaux dans la région, en examinant les besoins actuels et les problèmes du réseau routier de transport aérien et la navigation dans la région.

10

RAPPORT INTERIMAIRE DU SOUS-COMITE TECHNIQUE
D'ETUDE DES VOIES RESERVEES AUX AUTOBUS A HULL



GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Montréal, le 5 février 1974.

Monsieur Pierre-E. Tremblay, pol.
Bureau du sous-ministre
Service des Relations Extraministérielles
Hôtel du Gouvernement
Québec

Sujet: Sous-comité technique d'étude
des voies réservées aux autobus
Hull

Monsieur Tremblay,

Suite à votre lettre du 14 janvier 1974, j'ai accepté de faire partie du sous-comité ci-haut mentionné.

Le sous-comité s'est réuni le 23 janvier dernier. Vous trouverez en annexe copie du compte-rendu de cette réunion rédigé par monsieur Médard Larente, secrétaire du C.T.C.R.O.

Parmi les mesures immédiates à retenir pour concrétiser l'acceptation du principe des voies réservées aux autobus, mentionnons les suivantes qui impliquent directement le Ministère des Transports:

1) Création d'un panneau de signalisation:

Dans le cadre du manuel de signalisation routière du Québec fixer les normes relatives aux voies de circulation réservées aux autobus (en tout temps ou à certaines heures).

2) Modification aux feux lumineux:

Etablir la possibilité de modifier les feux lumineux existants de façon à permettre un virage à gauche ou à droite aux autobus dans le cas de voies réservées en sens opposé à la circulation des autres véhicules. Acceptation du principe: feux rouges sur les quatre approches avec indication à l'usage des autobus; assistance technique pour opérer les transformations nécessaires.

.../2

Copie de cette lettre est transmise aux personnes suivantes: messieurs Robert Grégoire, ingénieur, Gilles Lussier, ingénieur, du Service de la Circulation duquel relèvent les mesures ci-haut énumérées.

Pour de plus amples renseignements, je suis à votre disposition, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



YP/II

Yvon Parenteau, ing.
Ministère des Transports
Service de la Circulation
255 est, boul. Crémazie, 9e étage,
Montréal, Québec
H2M 1L5

COMITE TECHNIQUE - "VOIES SPECIALES"

Réunion du Comité Technique "Voies Spéciales" tenue au bureau de la commission, 60, rue Front, Hull, Québec, mercredi le 23 janvier 1974, à 11:30 heures a.m. Sont présents MM Normand Racicot, Arnel Lecavalier, Michel Morin, Médard Larente, de la Commission de Transport de la Communauté Régionale de l'Outaouais, MM Paquette et Parenteau du Ministère de la Voirie et M. Nelson Tochon de la Communauté Régionale de l'Outaouais.

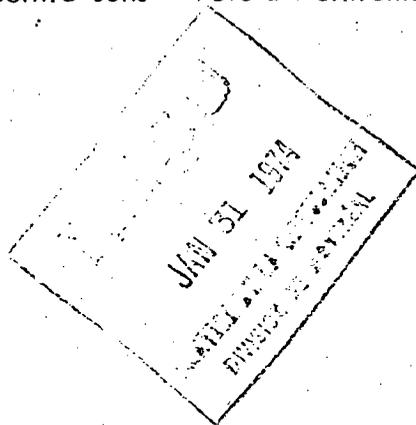
Il s'agit d'une première réunion de ce comité chargé d'étudier les problèmes de circulation aux heures de pointe entre Gatineau et Hull, ainsi qu'entre Aylmer et Hull, et faire des recommandations au Comité "Voies Spéciales".

Le Comité Technique peut également s'adjoindre toute personne susceptible d'aider dans la solution de ce problème.

En mars 1974, la Commission de Transport aura en circulation 87 véhicules urbains et environ 100 véhicules scolaires, ce qui représente un débit suffisant pour justifier des voies réservées.

Plusieurs suggestions sont faites, notamment:

- Sens unique - Voies contre-sens - Voie à l'extrême droite.



- Sens unique - possible entre Aylmer et Hull, mais impossible entre Gatineau et Hull à cause du pont - aucun autre chemin pour se rendre de Hull à Gatineau excepté le pont Alonzo Wright.
- Voies contre-sens - créeraient beaucoup de problèmes spécialement signalisation.

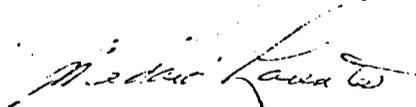
Solution retenue: Côté est à partir de l'intersection "boulevard Maloney et boulevard Gréber" jusqu'au pont Lady Aberdeen et du cimetière boulevard Fournier jusqu'à Hull, voie à l'extrême droite à l'usage exclusif des autobus.

Signalisation rendue possible par le chauffeur d'autobus pour passer les feux de circulation.

Monsieur Tochon de la Communauté Régionale de l'Outaouais a déjà débuté un travail dans ce sens, il prévoit pouvoir le terminer d'ici quelques jours et le faire parvenir au secrétaire de la commission qui se chargera de la distribuer.

Il est à noter que ceci s'appliquerait à l'heure de pointe le matin seulement, car le soir le problème de circulation se situe ailleurs, soit à la sortie de Hull où il est impossible de réserver une voie. Cependant du côté ouest, le sens unique pourrait être en vigueur toute la journée.

Les membres du comité consentent à se réunir à nouveau sur convocation.



Médard Larente,
Secrétaire.

RAPPORT D'ETAPE

SOUS-COMITE TECHNIQUE

Etude des voies réservées aux autobus (territoire québécois de la Capitale Nationale).

But du Sous-Comité:

Aux heures de pointe, dans le secteur du Hull-Métropolitain, les autobus sont ralentis par la circulation dense ou bloqués par la congestion.

Ces lenteurs et retards ne sont pas de nature à susciter une plus grande utilisation des transports en commun par la population.

Paradoxalement, beaucoup de personnes préfèrent plutôt utiliser leurs véhicules personnels, ce qui a pour effet d'engorger le réseau routier.

Dans le but d'améliorer le service du transport en commun dans la région, le Comité considère qu'il serait souhaitable d'accorder aux autobus une certaine priorité dans la circulation.

Pour atteindre cet objectif, la possibilité de réserver et de maintenir des rues ou voies spéciales pour la circulation des autobus est envisagée comme mesure temporaire.

Il nous est apparu, à priori, que les quatre-vingt-sept (87) véhicules urbains et les cent (100) véhicules scolaires que compte présentement la Commission de Transport, constituaient un nombre suffisamment élevé pour justifier une étude dans ce sens.

Activités du Sous-Comité:

Le Sous-Comité est formé de délégués de la Commission de Transport de la Communauté Régionale de l'Outaouais, du Ministère des Transports du Québec et de la Communauté Régionale de l'Outaouais. Depuis la formation du Sous-Comité, les membres se sont

réunis à trois (3) reprises. La dernière réunion a groupé également des représentants des Villes de Hull, de Gatineau et de Pointe Gatineau.

Le travail a consisté à explorer des circuits possibles permettant de réserver aux autobus des voies à leur usage exclusif, soit en tout temps, soit uniquement aux heures de pointe.

Circuit 1:

Ce circuit débute à Gatineau, à l'intersection de Main pour aller via les boulevards Maloney, Greber et Fournier, se terminer à Hull, à l'intersection de Bériault.

Sur toute cette distance, (environ 6 milles), la chaussée compte quatre (4) voies. En certains endroits, la chaussée est séparée par des îlots. Sur le tronçon réaménagé du boulevard Greber, les quatre (4) voies sont bordées d'un accotement pavé de 8 ou 10 pieds de largeur.

Des comptages effectués à Pointe Gatineau, mercredi, 12 octobre 1972, révèlent qu'entre 7:00 h. et 9:00 h., 6,385 véhicules circulent de Gatineau vers Hull, alors que durant la même période, 1,836 véhicules circulent en sens inverse. (Automatic Traffic count, volume analysis, compteurs Nos 23 et 18).

Un relevé de mercredi, le 13 février 1974, totalise un nombre de 69 voyages d'autobus entre 6:00 h. et 9:00 h., et 3,438 passagers allant de Gatineau vers Pointe Gatineau, sur le boulevard Greber.

Les avantages et inconvénients de trois hypothèses d'utilisation ont été examinés en rapport avec ce circuit.

1. Voie réservée en sens opposé:

(cueillette locale par autobus)

1.1) Avantages:

- a) les 2 voies de circulation automobiles les plus achalandées demeurent intactes.
- b) plus grande efficacité du transport en commun.
- c) minimum de feux de circulation à être synchronisés.

1.2) Inconvénients:

- a) réduit très faiblement la capacité du volume routier ayant à circuler sur l'unique voie en sens inverse.
- b) problème de sécurité: modification aux habitudes des conducteurs venant en sens inverse; alternance de cette voie, dans un sens le matin, dans l'autre le soir.
- c) aucun passager ne peut monter ou descendre de l'autobus quand celui-ci est sur la voie réservée.
- d) mouvements de virages nécessitent des feux lumineux spéciaux.

2. Voie réservée en sens inverse:

(cueillette locale par minibus)

2.1) Avantages:

- a) ce système produit les mêmes avantages que ceux énumérés en 1.1.
- b) les usagers qui montent à Gatineau peuvent descendre à Pointe Gatineau.
- c) les autobus réguliers ne sont plus obligés de virer à des intersections choisies.

2.2) Inconvénients:

- a) ce système produit les mêmes inconvénients que ceux énumérés en 1.2 a) et b).
- b) difficulté de synchroniser les minibus et les autobus réguliers aux intersections choisies. Transferts et attentes possibles des usagers.

3. Voie réservée dans le même sens:

(adjacente à l'accotement)

3.1) Avantages:

- a) les autobus qui circulent sur cette voie réservée peuvent s'arrêter facilement pour faire monter ou descendre les usagers.
- b) sécurité maximale des usagers.
- c) plus grande efficacité du transport en commun.

3.2) Inconvénients:

- a) volume routier beaucoup plus dense sur l'unique voie utilisée par les automobilistes.
- b) augmentation nécessaire du temps de feu vert pour l'unique voie utilisée par les automobilistes, donc diminution pour les rues transversales.
- c) virages à droite des autos, moins sécuritaires.

Recommandation:

Les inconvénients majeurs inhérents à chacun des systèmes nous amènent à recommander, à titre expérimental, une quatrième solution applicable sur une partie seulement du circuit étudié.

4. Voie réservée dans le même sens:

(utilisation de l'accotement)

L'accotement du boulevard Greber de 10 pieds de largeur, ininterrompu sur le tronçon rue St-Antoine-Pont rivière Gatineau, serait réservé en tout temps à l'usage exclusif des autobus (voir section-type annexée).

4.1) Avantages:

- a) les 4 voies de circulation automobiles demeurent intactes.
- b) plus grande efficacité du transport en commun.
- c) les autobus qui circulent sur cette voie réservée peuvent s'arrêter facilement pour faire monter ou descendre les usagers.

4.2) Inconvénients:

- a) virages à droite des autos, moins sécuritaires. (A diminuer ou éliminer).
- b) enlève l'espace réservé aux véhicules en panne.
- c) problème de réintégration des voies de circulation par les autobus.

Dans un premier temps, cette utilisation serait faite seulement dans le sens de la congestion matinale soit de Gatineau vers Hull.

Le tronçon retenu étant situé dans la Ville de Pointe-Gatineau nous devons obtenir l'autorisation de la municipalité afin de procéder.

Le Service de la Circulation du Ministère des Transports du Québec a été saisi d'une demande de création d'un panneau de signalisation à ce sujet.

S'inspirant du panneau utilisé à cet effet à Ottawa, ce service est à mettre au point un message conforme aux normes du manuel de signalisation routière du Québec.

On peut cependant estimer à environ \$300.00 le coût de chacune des installations qui seraient fixées aux lampadaires existants.

Une dizaine de panneaux pourraient être suffisants, ce qui représente un coût global de trois mille dollars.

Etant donné l'urgence des besoins et le caractère expérimental de ce projet au Québec, le sous-comité est d'avis qu'on devrait donner suite à sa recommandation malgré l'incidence de l'adoption d'heures flexibles de travail sur l'écoulement de la circulation.

Cependant on devrait attendre l'ouverture à ce secteur de la nouvelle route rapide No 8 avant de tenter d'appliquer les autres hypothèses ci-haut élaborées.

Divers initiatives:

Le sous-comité s'est permis de faire une demande au comité de stationnement de Hull réclamant l'interdiction du parking en bordure de certaines rues.

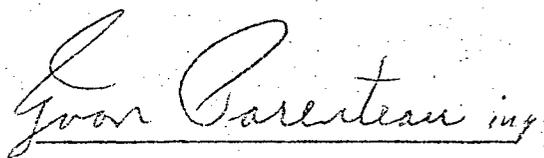
Le sous-comité aimerait que soit étudié la possibilité d'utiliser l'emprise des voies du C.P. pour le transport en commun des personnes.

Circuit 2

Le problème est plus complexe relativement au circuit vers Aylmer. Les seules routes existantes, la Route No 8 et le boulevard Lucerne, ont une chaussée à deux voies non séparées. Il est impossible de réserver d'une de ces routes une voie exclusivement pour les autobus, à moins de dévier la circulation sur l'autre route.

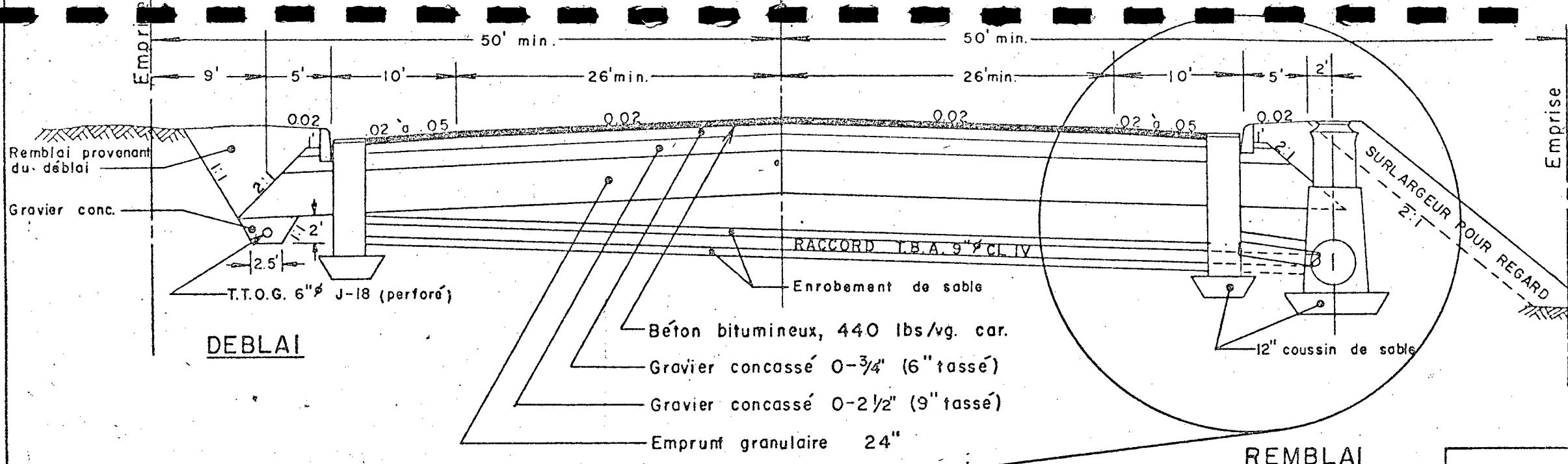
Le service de la planification de la communauté régionale de l'Outaouais a étudié la possibilité de rendre une des deux routes en sens unique aux heures de pointe et de réserver la voie ainsi récupérée aux autobus.

Le sous-comité a demandé à la C.R.O. de poursuivre l'étude dans ce secteur afin de déterminer la possibilité d'établir des sens uniques permanents sur chacune des artères; Aylmer Road dans un sens, boulevard Lucerne dans l'autre sens.

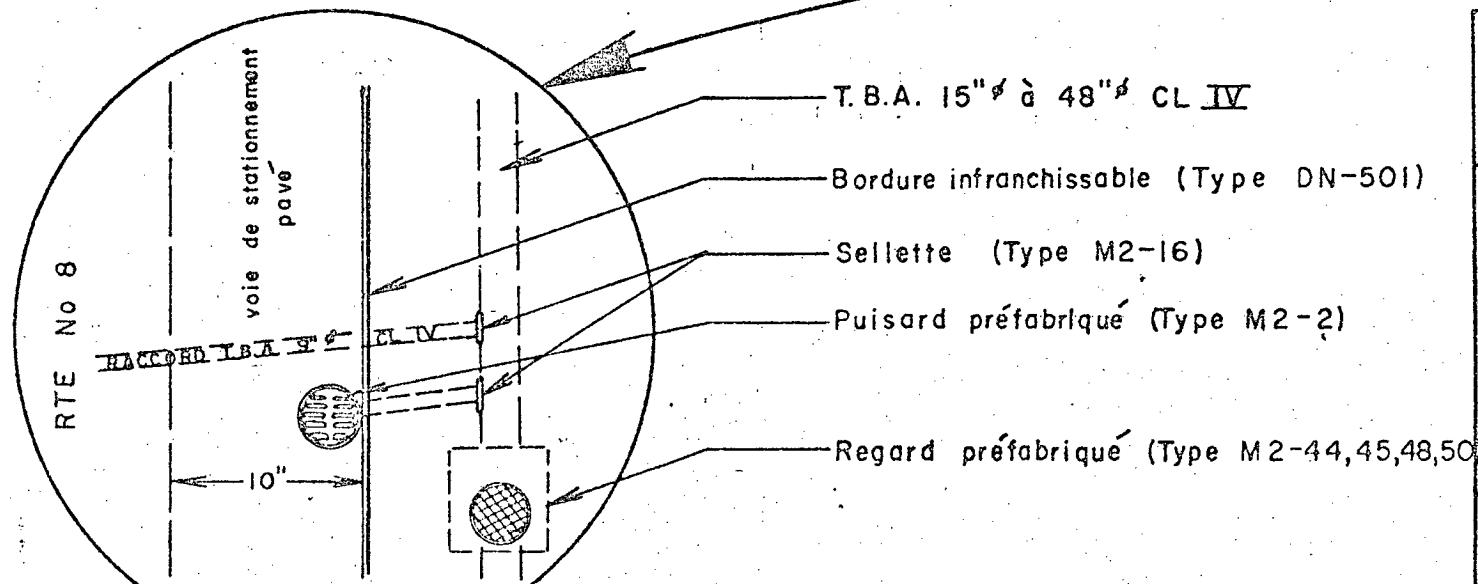


Yvon Parenteau,
Membre du sous-comité,
Ministère des Transports.

Montréal, le 27 février 1974.

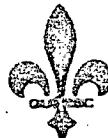


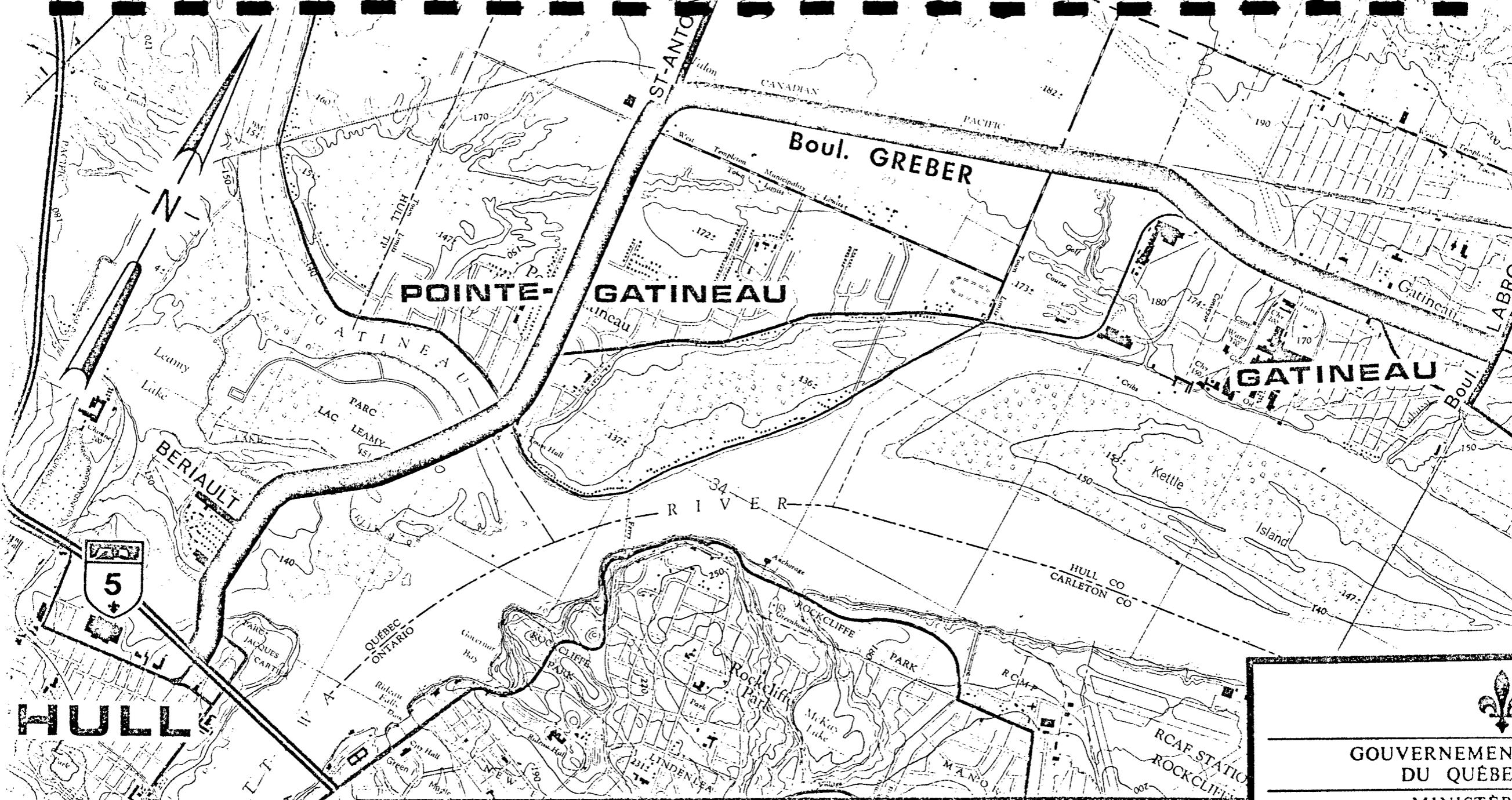
VUE DE DESSUS



REMBLAI

M 1-412

 <p>GOUVERNEMENT DU QUÉBEC MINISTÈRE DE LA VOIRIE DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION SERVICE DES PLANS & DEVIS DE CHAUSSÉES</p>	
<p>ROUTE No 8 MUN. VILLE DE POINTE-GATINEAU CO. HULL CHAINAGE 22+00 à 68+15</p>	
REV.	DATE
PRÉPARE PAR	<p>MONTRÉAL LE 1 FEVRIER 1971</p> <p>APPROUVÉ PAR</p> <p><i>Silvestre Peres</i> DIRECTEUR ADJOINT ING. A. G.</p>
DESSINÉ PAR G. V.	
VÉRIFIÉ PAR	



**ÉTUDE DES VOIES RÉSERVÉES
AUX AUTOBUS**


**GOUVERNEMENT
 DU QUÉBEC**
**MINISTÈRE
 DES TRANSPORTS**

éch: 1" = 2083'
 date: Fev. 1974

#11

DEUXIEME RAPPORT DU SOUS-COMITE TECHNIQUE
DU TRANSPORT EN COMMUN: PROPOSITION INTE-
RIMAIRE DES CADRES D'ANALYSE D'UNE ETUDE
GLOBALE DU TRANSPORT EN COMMUN

DEUXIEME RAPPORT

SOUS-COMITE TECHNIQUE DU TRANSPORT EN COMMUN

DE LA PARTIE QUEBECOISE

DE LA REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

PROPOSITION INTERIMAIRE

DES CADRES D'ANALYSE D'UNE ETUDE GLOBALE

DE TRANSPORT EN COMMUN

- André Bonin - CCN
- Bernard-André Genest - M.T.Q.
- Yves Lacourcière - MAIG
- Arnel Lecavalier - CTCRO
- Jacques Simard - M.T.Q.
- Nelson Tochon - CRO

27 mars 1974

Les travaux du sous-comité technique visant à définir un cadre d'analyse pour une éventuelle étude globale de transport en commun, ont permis d'identifier trois étapes d'interventions auxquelles devraient correspondre trois types d'études de transport:

- Interventions immédiates;
- Solutions à court terme;
- Planification intégrée.

1. INTERVENTIONS IMMEDIATES

1.1 - Structures de réalisation

Dans l'immédiat, c'est le service d'autobus de la CTCRO qui constitue l'unique forme de transport en commun pour le territoire desservi. Cet organisme doit donc être le maître d'oeuvre des solutions au problème du transport en commun envisagées dans l'immédiat.

Pour faciliter les travaux de la CTCRO et accélérer la mise en oeuvre de ses recommandations, il apparaît utile de favoriser une étroite coordination entre la CTCRO et son pendant ontarien, O.C. Transpo.

1.2 - Nature des interventions

Le représentant de la CTCRO a souligné les principaux points sur lesquels devraient se concentrer les organismes précités:

- Simplification des points de correspondance;
- Normalisation de la tarification;
- Extension des circuits entre Ottawa et Hull;
- Localisation améliorée des arrêts.

1.3 - Apport technique

Les données d'exploitation déjà possédées par le CTCRO et O.C. Transpo serviront de base aux solutions à être appliquées dans l'immédiat.

Il sera sans doute aussi utile de s'appuyer sur les données des études entreprises ou déjà en cours.

NOTE

Le ministère des Transports du Québec devrait apporter son appui efficace afin d'accélérer la réalisation des travaux mentionnés précédemment.

2. SOLUTIONS A COURT TERME

2.1 - Structures de réalisation

Pour définir avec précision le cadre d'une étude globale de transport en commun sur le territoire concerné, le sous-comité technique recommande la formation d'une mission technique intégrant les travaux des trois sous-comités techniques.

Cette étude globale permettra d'apporter des solutions à court terme au problème du transport en commun sur ce territoire.

2.2 - Nature des interventions

L'étude globale de transport en commun dont il est question devra s'inspirer dans une large mesure des données disponibles, identifiées dans le premier rapport, et présenter des conclusions et recommandations sur les sujets suivants:

- 1) Effectuer l'analyse systématique des problèmes de transport en commun sur le territoire;
- 2) Inventorier les ressources techniques et physiques applicables à la solution des problèmes de transport en commun urbain et régional;
- 3) Etudier la possibilité de préconiser de nouveaux couloirs réservés pour autobus et d'améliorer l'efficacité de ceux qui ont déjà été proposés;
- 4) Etudier les problèmes de complémentarité entre le réseau routier urbain et régional et le transport en commun;
- 5) Analyser les problèmes de l'interface entre le transport interurbain, le transport régional et le transport urbain;

- 6) Evaluer les implications d'éventuelles liaisons rapides entre Hull et Mirabel;
- 7) Effectuer la conception fonctionnelle et schématique du centre de transport déjà préconisé par les autorités locales et régionales;
- 8) Identifier les couloirs qui pourraient servir d'axes de transport collectif dans l'avenir;
- 9) Produire différents plans de transport qui seraient éventuellement confrontés avec le schéma d'aménagement et la politique de développement du territoire.

De plus, il faudrait considérer la possibilité d'intégrer aux travaux de cette mission technique les études qui seront entreprises sur l'impact sur le transport des heures flexibles de travail pour les fonctionnaires fédéraux.

2.3 - Apport technique

D'ici un mois, il devrait être possible de soumettre un devis technique pour une étude globale de transport en commun couvrant la partie québécoise du territoire de la capitale nationale. Les conclusions et recommandations de cette étude, qui sera basée sur les données disponibles et réutilisables citées dans le premier rapport du sous-comité, permettront de recommander des solutions à court terme aux problèmes de transport collectif du territoire.

3. PLANIFICATION INTEGREE

La planification intégrée du transport ne peut se faire qu'en considérant l'ensemble du territoire de la région de la capitale nationale et l'intégration des différents modes de transport en vue d'obtenir une plus grande complémentarité entre le transport collectif et le transport privé.

3.1 - Structures de réalisation

Jusqu'à maintenant, à cause du nombre d'organismes impliqués et des multiples subdivisions de juridiction territoriale, il a été très difficile d'exploiter efficacement les résultats des études de transport qui ont été entreprises et de mettre en oeuvre leurs recommandations.

Pour que les études que l'on entreprendra éventuellement puissent être vraiment utiles et contribuer à la solution des problèmes de transport du territoire, il faudra absolument mettre sur pied une organisation institutionnelle suffisamment souple pour les supporter.

En particulier, il y a une nécessité absolue de créer un mécanisme efficace de coordination entre:

- 1) La planification du transport en commun et la planification routière (tant au niveau des autoroutes interurbaines que de la voirie municipale).
- 2) La planification du transport et l'aménagement du territoire.

La constitution d'un comité technique consultatif semble un moyen efficace de réaliser une telle coordination. Ses fonctions principales seraient les suivantes:

- S'assurer que les différentes études s'inspirent des mêmes données de base;
- Vérifier que les études soient techniquement conformes entre elles et que la méthode d'analyse soit la meilleure;
- Permettre de nombreux échanges techniques entre les différents organismes représentés à ce comité.

Ce mécanisme de coordination garantirait, au fur et à mesure du progrès des études, une qualité et une crédibilité assurées.

3.2 - Nature des interventions

Cette étude de transport intégré, qui couvrira le territoire entier de la capitale nationale et s'inspirera de nouvelles données, devra produire des recommandations portant sur les points suivants:

- La localisation des principaux axes routiers et de transport collectif;
- La technologie à implanter éventuellement sur les principaux axes de transport collectif;
- Les modes d'organisation et de gestion du transport collectif;
- L'interface entre le transport interurbain, le transport régional et le transport urbain.

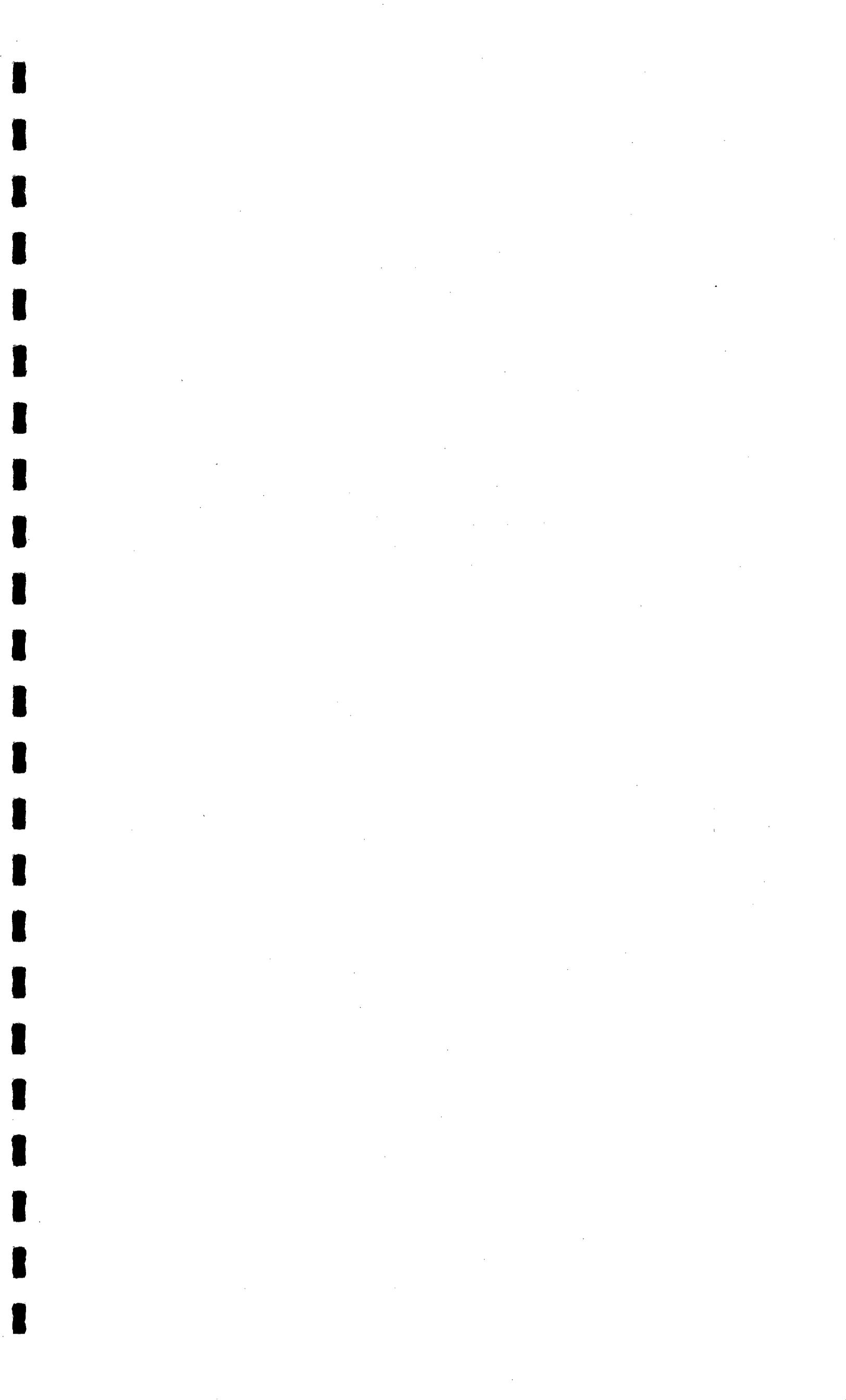
Il s'agit en somme de préparer un plan intégré de transport sur le territoire de la capitale nationale.

Il est évident que seules les conclusions et recommandations de cette étude de transport intégré pourront définir la nature des interventions.

3.3 - Apport technique

Compte tenu des nombreux changements survenus dans ce territoire au cours des dernières années, il est indispensable qu'une étude de transport intégré soit basée sur des données récentes et complètes sur les déplacements et les caractéristiques socio-économiques de la population du territoire. Ceci implique que cette étude devra comporter une phase initiale de cueillette des données. En effet, le seul ensemble complet de données qui soit disponible a plus de dix ans d'âge.

D'autre part, la préparation d'un tel devis technique est en soi un travail considérable. Au niveau technique, il est essentiel d'y faire participer activement les organismes responsables du transport et de l'aménagement sur le territoire.



#12

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU COMITE ADMI-
NISTRATIF ONTARIEN (1ère) DU 09/01/74



ONTARIO

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

MINISTER: HONOURABLE GORDON CARTON, Q.C.

DEPUTY MINISTER: A. T. C. McNAB

PARLIAMENTARY ASSISTANT: WILLIAM NEWMAN, M.P.P.

1201 Wilson Avenue,
Downsview, Ontario, M3M 1J8.

December 28, 1973.

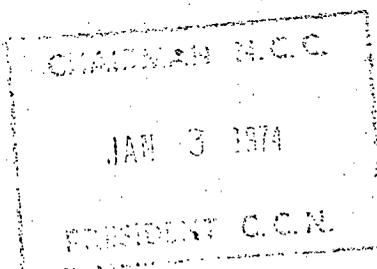
AGENDA

Administrative Committee

On January 9, 1974, 9:00 a.m. to 12:30 p.m. the first meeting of the Administrative Committee will be held at the offices of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton.

1. Discussion of Phase 2, Ottawa Transportation Study.
2. Identification of high priority immediate action projects, such as,
 - (a) Staggered Hours.
 - (b) Rapid Transit Studies.
 - (c) Determination of road requirements in the Southwest quadrant.
3. Establishment of immediate Rapid Transit Service.
4. Establishment of Sub-Committees and responsibilities.
5. Rideau Centre.
6. Agenda items for the Joint Administrative Committee meeting on January 18, 1974.
7. Other business.

Distribution: Messrs. G. Wetherall
J. Wright
G. Brady
R. Clack
A. Morin ✓
G.H. Johnston



9 January 1974

File R15-2-50

THE OTTAWA-CARLETON ADMINISTRATIVE
COMMITTEE FOR TRANSPORTATION PLANNING

MINUTES OF MEETING 1/74 HELD ON
WED, 9 JAN 74, AT 9:00 AM
IN THE
REGIONAL EXECUTIVE COMMITTEE ROOM

PRESENT

Chairman - W. Bidell, MTC
J. Bonsall, OTC
R. Clack, NCC
K. McLean, Regional Municipality
A. Morin, NCC
T. Smith, MTC
J. Wright, Regional Municipality
G. Wetherall, Regional Municipality

Secretary - R. McKay, Regional Municipality

IN ATTENDANCE

R. Huband, Regional Municipality

REGULAR BUSINESS

1. Phase 2, Regional Transportation Study

A two-phase transportation study was started in April 71. The first phase was primarily concerned with the road network to be included in the Regional Official Plan. This phase will end with Regional Council approval of the Official Plan scheduled for April 74. The second phase will establish specific transportation proposals and implementation programmes.

The programme for approval of the Official Plan is that all briefs from community groups and area municipalities be submitted by 31 Jan 74; presentation to Regional Council in April 74; submission to the Province in May 74.

It was agreed that until Phase 1 is approved, only limited preparatory work can be started for Phase 2. The form and scope of Phase 2 has still to be determined.

It was further agreed that, to facilitate the approval of Phase 1, J. Wright would meet with the NCC with a view to identifying areas of possible conflict between the Official Plan and Federal policy and report back to the next meeting of the Committee. Action - J. Wright and NCC.

Other than the above, action by this Committee on Phase 2 will be held in abeyance.

2. High-Priority Immediate-Action Projects

a. Staggered Hours

As a result of meetings and correspondence between the Regional Municipality and the Federal Treasury Board, a decision to implement flexible working hours for the Federal Government in Ottawa is expected today, to be effective 18 March 74.

OTC are planning to increase their peak service to two hours in the evening and in the morning to accommodate the wider, but shallower, peak.

It was agreed that the results of the implementation of flexible hours should be monitored by the Regional Traffic Engineering Services and the results reported back to this Committee. Action - K. McLean.

It was further agreed that the results of the current parking study by Traffic Engineering Services would be reported back to this Committee. Action - K. McLean.

The NCC will carry out a survey of the travel needs of Federal public servants in the Capital region. It was agreed that the NCC should report the results of the survey to this committee. Action - R. Clack.

b. Rapid Transit

The OTC representative reported that:

- (1) Exclusive peak-hour bus lanes have been introduced on the Albert-Slater one-way pair and on Rideau St..
- (2) Implementation is being planned for similar lanes on Montreal Road and the Ottawa River Parkway.
- (3) The use of Bank St. exclusively for buses, as recommended in the Transit Study, has not been implemented.
- (4) The construction of a bus way in the Alta Vista corridor is under feasibility study by consultants..

It was agreed that the Alta Vista bus way feasibility study should be reported to this Committee and that the

OTC representative should advise the OTC of this revised reporting procedure.

The OTC representative further reported that:

- a. The requirement for parking-lot facilities for implementation of a park-and-ride system was a part of the current Transit Operations Study being carried out by consultants.
- b. Traffic-signal priority for buses is part of the computer traffic system study presently under way under the auspices of the Regional Traffic Engineering Services.
- c. Highway 416 Study

This Study was started 23 February 72 by consultants in co-ordination with the draft Official Plan. It was delayed for a year awaiting planning data and has been delayed since August 73 awaiting the publication of the Transportation Planning Studies supporting the draft Official Plan.

The schedule for completion of the Study is the same as that for the Official Plan shown in Item 1.

The consultants for the 416 Study report to OFTAC. It was agreed that OFTAC should report to this Committee. Because of the deadlines set out to obtain Council approval of the Official Plan by April 74, it was agreed that the consultant's report on the 416 Study should be received at a joint meeting of this Committee and OFTAC. Action - G. Wetherall.

3. Rapid Transit

The estimated time of implementation to operational state is seven years, or 1981 if decision made this year to start.

It was agreed that a function of this Committee might be to galvanize a consensus on plans for rapid transit in the Capital region and thus significantly reduce the seven-year implementation time by focusing effort on expediting various activities.

It was agreed that no further action should be taken until J. Wright reported back on areas of conflict with NCC in the Official Plan as agreed in Item 1.

4. Rideau Centre Study

A consultant study is being carried out to plan the reconstruction of the area bounded by the Canal, St Patrick St., King Edward Ave., and Laurier Ave. The study is funded by the NCC with MTC, Region and City participating.

The results of the study could be at variance with the Regional Official Plan in so far as densities were concerned.

It was agreed that the terms of reference of the consultant, and the control exercised by the provision of data to the consultant, were flexible enough to ensure a plan which would be compatible with the provisions of the Official Plan and the Federal Government's policy for development of the core area.

5. Subcommittees

It was agreed that a list of studies with transportation planning implications would be compiled for the next meeting. Action - Secretary

6. Terms of Reference

Discussion on the terms of reference for this Committee will be considered after the list of studies in Item 5 above has been submitted.

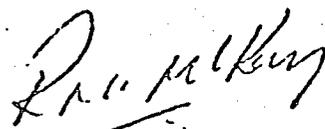
7. Agenda Items for Joint Administrative Committee Meeting 18 January 74

It was agreed:

- a. not to request a postponement of the meeting scheduled for 18 January 74,
- b. that there were no items arising from this meeting for submission for the agenda for the meeting of 18 Jan. 74, and
- c. the minutes of this meeting would be submitted to the meeting of 18 January 74.

ADJOURNMENT

8. The meeting adjourned at 1:00PM.
9. The next meeting will be held on Wed., 13 February 74, at 9:00AM in the Regional Executive Committee Room, 222 Queen St., Ottawa.



R. N. McKay
Secretary

Distribution

Those present
G. Johnston, MTC
NCC-2
File
Spares - 10
Original to Minute Book

9 January 1974

File R15-2-50

THE OTTAWA-CARLETON ADMINISTRATIVE
COMMITTEE FOR TRANSPORTATION PLANNING

MINUTES OF MEETING 1/74 HELD ON
WED, 9 JAN 74, AT 9:00 AM
IN THE
REGIONAL EXECUTIVE COMMITTEE ROOM

PRESENT

Chairman - W. Bidell, MTC
J. Bonsall, OTC
R. Clack, NCC
K. McLean, Regional Municipality
A. Morin, NCC
T. Smith, MTC
J. Wright, Regional Municipality
G. Wetherall, Regional Municipality

Secretary - R. McKay, Regional Municipality

IN ATTENDANCE

R. Huband, Regional Municipality

REGULAR BUSINESS

1. Phase 2, Regional Transportation Study

A two-phase transportation study was started in April 71. The first phase was primarily concerned with the road network to be included in the Regional Official Plan. This phase will end with Regional Council approval of the Official Plan scheduled for April 74. The second phase will establish specific transportation proposals and implementation programmes.

The programme for approval of the Official Plan is that all briefs from community groups and area municipalities be submitted by 31 Jan 74; presentation to Regional Council in April 74; submission to the Province in May 74.

It was agreed that until Phase 1 is approved, only limited preparatory work can be started for Phase 2. The form and scope of Phase 2 has still to be determined.

It was further agreed that, to facilitate the approval of Phase 1, J. Wright would meet with the NCC with a view to identifying areas of possible conflict between the Official Plan and Federal policy and report back to the next meeting of the Committee. Action - J. Wright and NCC.

Other than the above, action by this Committee on Phase 2 will be held in abeyance.

2. High-Priority Immediate-Action Projects

a. Staggered Hours

As a result of meetings and correspondence between the Regional Municipality and the Federal Treasury Board, a decision to implement flexible working hours for the Federal Government in Ottawa is expected today, to be effective 18 March 74.

OTC are planning to increase their peak service to two hours in the evening and in the morning to accommodate the wider, but shallower, peak.

It was agreed that the results of the implementation of flexible hours should be monitored by the Regional Traffic Engineering Services and the results reported back to this Committee. Action - K. McLean.

It was further agreed that the results of the current parking study by Traffic Engineering Services would be reported back to this Committee. Action - K. McLean.

The NCC will carry out a survey of the travel needs of Federal public servants in the Capital region. It was agreed that the NCC should report the results of the survey to this committee. Action - R. Clack.

b. Rapid Transit

The OTC representative reported that:

- (1) Exclusive peak-hour bus lanes have been introduced on the Albert-Slater one-way pair and on Rideau St..
- (2) Implementation is being planned for similar lanes on Montreal Road and the Ottawa River Parkway.
- (3) The use of Bank St. exclusively for buses, as recommended in the Transit Study, has not been implemented.
- (4) The construction of a bus way in the Alta Vista corridor is under feasibility study by consultants.

It was agreed that the Alta Vista bus way feasibility study should be reported to this Committee and that the

OTC representative should advise the OTC of this revised reporting procedure.

The OTC representative further reported that:

- a. The requirement for parking-lot facilities for implementation of a park-and-ride system was a part of the current Transit Operations Study being carried out by consultants.
- b. Traffic-signal priority for buses is part of the computer traffic system study presently under way under the auspices of the Regional Traffic Engineering Services.

c. Highway 416 Study

This Study was started 23 February 72 by consultants in co-ordination with the draft Official Plan. It was delayed for a year awaiting planning data and has been delayed since August 73 awaiting the publication of the Transportation Planning Studies supporting the draft Official Plan.

The schedule for completion of the Study is the same as that for the Official Plan shown in Item 1.

The consultants for the 416 Study report to OFTAC. It was agreed that OFTAC should report to this Committee. Because of the deadlines set out to obtain Council approval of the Official Plan by April 74, it was agreed that the consultant's report on the 416 Study should be received at a joint meeting of this Committee and OFTAC. Action - G. Wetherall.

3. Rapid Transit

The estimated time of implementation to operational state is seven years, or 1981 if decision made this year to start.

It was agreed that a function of this Committee might be to galvanize a consensus on plans for rapid transit in the Capital region and thus significantly reduce the seven-year implementation time by focusing effort on expediting various activities.

It was agreed that no further action should be taken until J. Wright reported back on areas of conflict with NCC in the Official Plan as agreed in Item 1.

4. Rideau Centre Study

A consultant study is being carried out to plan the reconstruction of the area bounded by the Canal, St Patrick St., King Edward Ave., and Laurier Ave. The study is funded by the NCC with MTC, Region and City participating.

The results of the study could be at variance with the Regional Official Plan in so far as densities were concerned.

It was agreed that the terms of reference of the consultant, and the control exercised by the provision of data to the consultant, were flexible enough to ensure a plan which would be compatible with the provisions of the Official Plan and the Federal Government's policy for development of the core area.

5. Subcommittees

It was agreed that a list of studies with transportation planning implications would be compiled for the next meeting. Action - Secretary

6. Terms of Reference

Discussion on the terms of reference for this Committee will be considered after the list of studies in Item 5 above has been submitted.

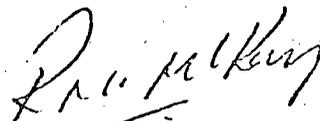
7. Agenda Items for Joint Administrative Committee Meeting 18 January 74

It was agreed:

- a. not to request a postponement of the meeting scheduled for 18 January 74,
- b. that there were no items arising from this meeting for submission for the agenda for the meeting of 18 Jan. 74, and
- c. the minutes of this meeting would be submitted to the meeting of 18 January 74.

ADJOURNMENT

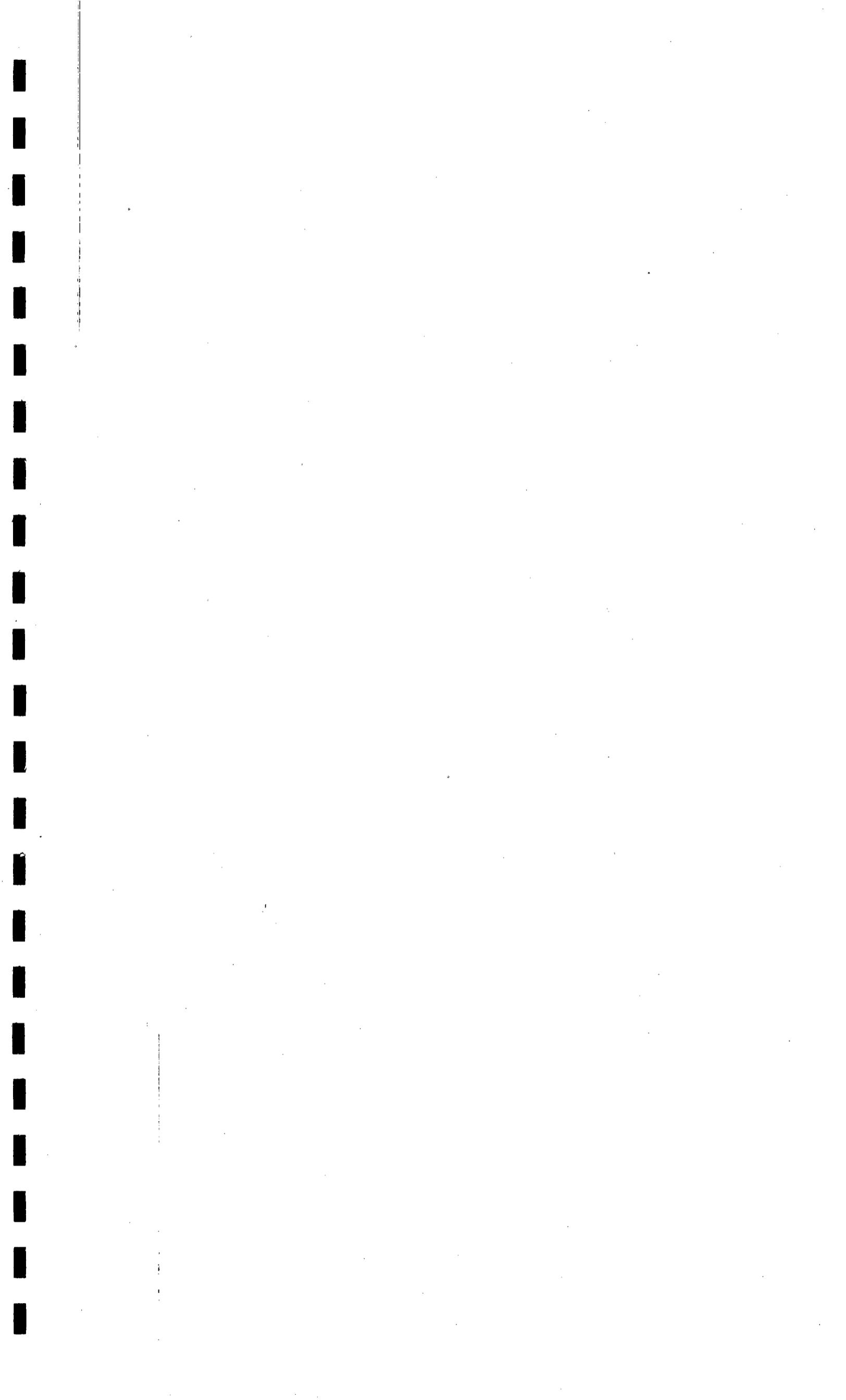
8. The meeting adjourned at 1:00PM.
9. The next meeting will be held on Wed., 13 February 74, at 9:00AM in the Regional Executive Committee Room, 222 Queen St., Ottawa.



R. N. McKay
Secretary

Distribution

Those present
G. Johnston, MTC
NCC-2
File
Spares - 10
Original to Minute Book



#13

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU COMITE
ADMINISTRATIF ONTARIEN (2e) DU 13/02/74

THE OTTAWA-CARLETON ADMINISTRATIVE
COMMITTEE FOR TRANSPORTATION PLANNING

MINUTES OF MEETING 2/74 HELD ON
WED, 13 FEB 74, AT 9:00 AM IN
REGIONAL CONFERENCE ROOM B

PRESENT

Chairman - W. Bidell, MTC
J. Bonsall, OC Transpo
G. Brady, OC Transpo
R. Clack, NCC
G. Johnston, MTC
R. Illingworth, MTE & IA
K. McLean, Regional Municipality
A. Morin, NCC
G. Wetherall, Regional Municipality
J. Wright, Regional Municipality

Secretary - R. McKay, Regional Municipality

PREVIOUS BUSINESS

1. Minutes. In the Minutes of Meeting 1/74, Item 2a, OC Transpo should be added to the "Action" designation for monitoring.
Action - Secretary.
2. 416 Study. G. Wetherall stated that OFTAC met 31 Jan 74 and the consultant had agreed that he could conclude the 416 Study by 31 Mar 74 as required by the Official Plan process. The next OFTAC meeting is 21 Feb 74 when the consultant will present the final results of the technical route evaluation and the documents to be presented to the public for the last part of the public-participation phase of the Study. The final report is to be presented to an OFTAC meeting 27 Mar 74 and to the Planning Committee 31 Mar 74. As agreed at the previous meeting, members of this Committee were invited to attend the OFTAC meeting of 27 Mar 74. Information.

REGULAR BUSINESS

3. Joint Administrative Committee Minutes. It was agreed that:
 - a. All members of the Ottawa-Carleton Administrative Committee should receive copies of the minutes of Joint Administrative Committee meetings. Action - NCC.
 - b. There was no objection to the Joint Committee distributing copies of the Ottawa-Carleton Committee minutes to the Outaouais Committee. Action - NCC.
 - c. Access to minutes of the Ottawa-Carleton Committee should be restricted within members' staffs to a need-to-know basis and then only for individual items. There was no objection to members submitting copies of minutes to their ministers or chairmen. Action - All.
4. List of Studies. It was agreed that:
 - a. The list of studies prepared for this meeting should be tabled at the Outaouais meeting 14 Feb 74 and at the Joint Committee meeting 28 Feb 74. Action - NCC.
 - b. The NCC offer to catalogue the studies and indicate the source was accepted. NCC would ensure that their library contained copies of all studies listed. In due course, the NCC would determine the current relevance of studies on the list. Action - NCC.
 - c. The Chairman stated that it was not the intention to circulate the actual studies but to establish a comprehensive reference list. Information.
5. Interprovincial Bus Transit Study. R. Clack, for the benefit of new members, reiterated that the aim of this study was to identify elements of common concern, or areas of difference, between Ontario and Quebec in public transportation. It was initiated by the move of Federal employment centres to Hull. It was undertaken in anticipation of the needs to better serve the shift in employment in the short term ie with buses. The Study report is to include fiscal implications and is expected in about nine months. An interim report is expected next month covering aspects implemented so far. The major participants in the Study are the two transportation commissions and the NCC.

6. Official Plan

- a. A. Morin tabled a letter dated 12 Feb 74 setting forth areas of possible conflict between the Regional Municipality's draft Official Plan and Federal policy.
- b. J. Wright pointed out that the "RMOC" position shown in the letter was, in fact, NCC's interpretation of the Regional Municipality's draft Plan and he disagreed with the interpretation in some cases.
- c. The Chairman noted that some positions seem widely divergent on fundamental issues; how could the Committee come to grips with this problem?
- d. After a wide-ranging and comprehensive discussion, it was agreed that:
 - (1) Specific differences in position between the NCC and the Regional Municipality on fundamental aspects of the Region's draft Official Plan must be clearly identified and reported back to the next meeting before the Committee can properly consider the matter.
 - (2) The matter of priorities should be excluded from the re-examination of positions.
 - (3) The procedure for NCC official consideration of the draft Official Plan will require careful handling in order that any differences of position may be kept in proper perspective in so far as the public is concerned.
 - (4) As the Federal Government is in the process now of establishing its plan for the National Capital Region, and completion is expected in 6 months to a year, the co-ordination of the three plans, Ottawa-Carleton, Outaouais and NCC, posed a problem in timing, particularly with the present Ottawa-Carleton deadlines.

Action - NCC and J. Wright.

7. Flexible Hours

- a. J. Bonsall advised the Committee that the Federal Government has announced the introduction of flexible hours for its employees in the central core starting 4 Mar 74. The degree of flexibility and/or staggering of hours will be determined by individual departments. Some departments outside of the core are "staggering".

- b. The changes being effected by OC Transpo to accommodate the change of hours starting 4 Mar 74 will be made public next Saturday, 16 Feb 74 by means of newspaper ads, radio announcements, display buttons, bus boards, etc.
- c. The monitoring operation now in effect will be continued, to ascertain the results of the implementation of flexible hours on OC Transpo operations.
- d. The Federal Government employee questionnaire on transportation, which is part of the Interprovincial Study, will be utilized for flexible-hour planning and another passenger survey will be conducted, possibly in Apr 74.
- e. The basis of the Federal flexible-hours plan is:
 - (1) No banking, ie 7½-hour day, minimum ½-hr lunch, 5 days per week.
 - (2) Outside hours, 7 AM and 6 PM.
 - (3) Core hours, 9:30 AM and 3:30 PM.
 - (4) Difference in winter and summer hours may be abolished.
- f. A survey of one Federal department, which went on staggered hours previously, shows that whereas 100% of employees arrived in the period 8:15 to 8:30 AM before, there is now only 27% arrivals in that period. This indicates a much flatter peak and precisely what is wanted from by Transpo.
- g. K. McLean explained that the Traffic Department would also monitor the implementation of flexible hours with a 24-hour cordon around the central core, including bridges to Hull: use of permanent screen lines and off-street parking surveys.

Information.

- 8. Ottawa River Parkway. J. Bonsall stated that exclusive bus lanes on the Ottawa River Parkway would also be introduced on 4 Mar 74, from Carling Avenue to Parkdale Avenue, from

6:30 to 9:30 AM and from 3:30 to 6:30 PM. Buses will have exclusive two-way use of the eastbound lanes in the morning and of the westbound lanes in the evening. Normal one-way car traffic will be able to use the westbound lanes in the morning and eastbound at night. Existing express buses will feed onto the Parkway with an estimated one-way peak load of about 40 buses per hour. The RCMP is responsible for clearing the bus lanes at the commencement of the morning and evening exclusive periods.

Information.

9. Alta Vista Corridor

- a. J. Wright and G. Wetherall explained that the draft Official Plan shows several existing and proposed arterial roads funnelling into the Alta Vista - Queensway area from the south. The City of Ottawa Council has passed a motion recommending that King Edward Avenue not become a major arterial through road but that traffic be diverted to Nicholas Street. A functional study is required to identify the implications of this situation and to recommend solutions.
- b. This study will be co-ordinated with the Busway Study being carried out by DeLeuw Cather Canada Ltd which is expected to be completed in Mar 74.

Information.

NEW BUSINESS

10. Consultant Consortium Letter. The Chairman drew the attention of the meeting to a letter dated 21 Jan 74 offering the services of a consortium comprising Beauchemin-Beaton-Lapointe Inc; DeLeuw Cather Canada Ltd; M. M. Dillon Ltd; and Kates Peat Marwick and Company to the newly formed committees concerned with transportation planning in the National Capital Region. Information.

11. Bus-Terminal Site

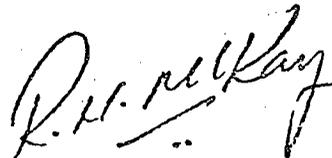
- a. The Chairman stated that the MTC was concerned with the difference in cost between the Acres Road site (\$300,000) and the Maitland Avenue site (\$2,750,000).

- b. It was agreed that, while NCC held out little hope for reconsideration of the Acres Road site, representation by MTC and the Regional Municipality to the Federal Government for a re-examination of the matter was desirable. Action - OC Transpo.
12. Eastern Parkway. In response to a question, R. Clack stated there was little he could add to the press release. The concept was for a two-lane winding road in a park, which would lead to a major park-development site, in keeping with the Green Belt character of the river-shore area. Information.
 13. Agenda, Joint Committee, 28 Feb 74. It was agreed that the following items would be suitable for inclusion in the agenda of the next Joint Administrative Committee meeting scheduled for 28 Feb 74:
 - a. Progress report on the Interprovincial Bus Transit Study.
 - b. Introduction of flexible working hours by the Federal Government.
 - c. Tabling of existing NCC policy documents with transportation implications.

Action - NCC.

ADJOURNMENT

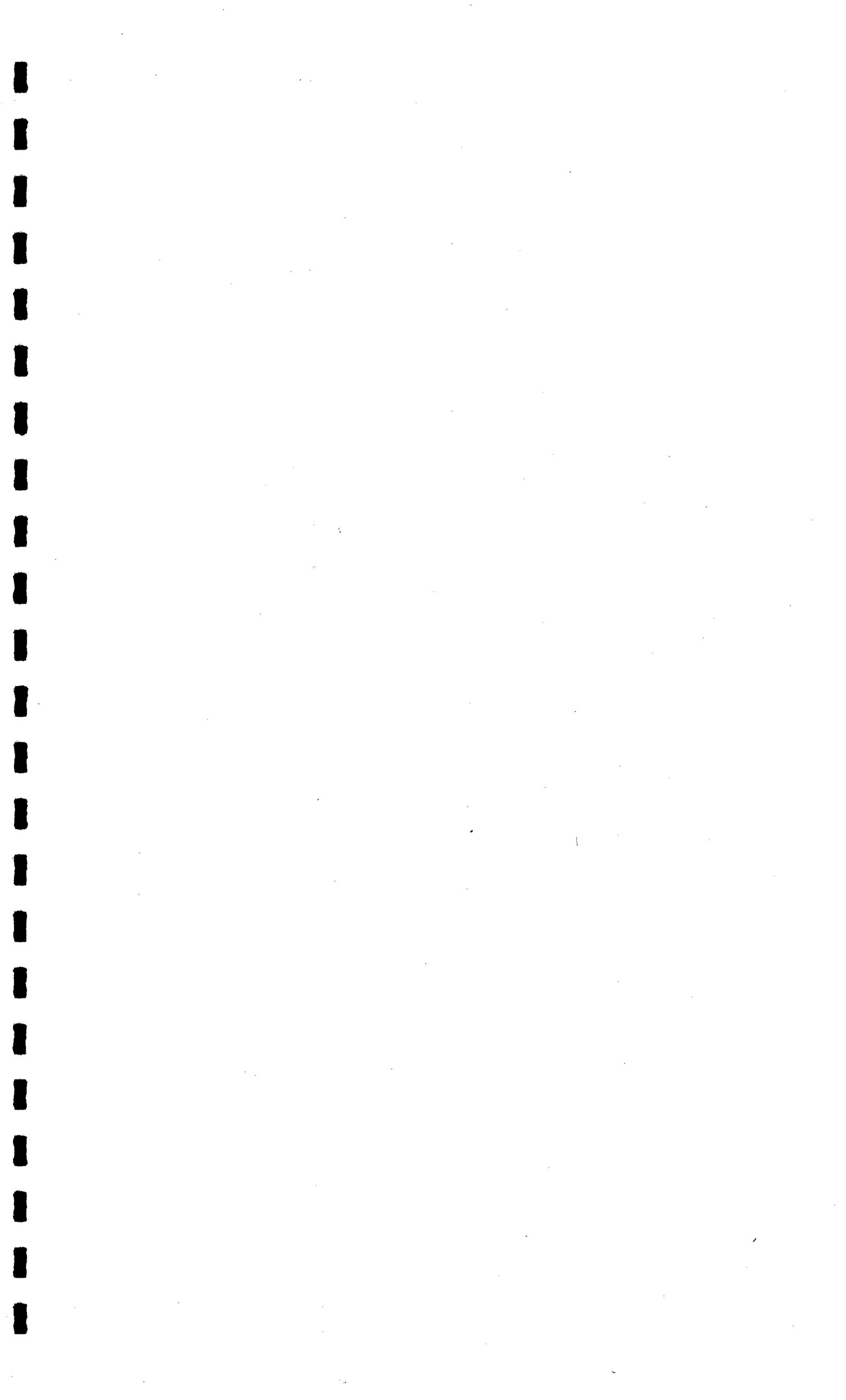
14. The next meeting will be held at 9:00 AM 27 Mar 74 jointly with OFTAC and will include a working lunch. Administrative Committee business would continue after the joint meeting with OFTAC.
15. The meeting adjourned at 1:10 PM.



R. N. McKay
Secretary

Distribution

Those present (10)
NCC (2) (for distribution to the Joint and
Outaouais Committees)
File
Float
Original to Minute Book
Spares (12)



14

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU COMITE
ADMINISTRATIF ONTARIEN (3e) DU 27/03/74

28 Mar 74
R 15-2-50

MINUTES OF THE 3/74 MEETING OF THE
OTTAWA-CARLETON ADMINISTRATIVE COMMITTEE
FOR TRANSPORTATION PLANNING
HELD ON
WEDNESDAY, 27 MARCH 1974, 9:00 AM
IN THE
REGIONAL EXECUTIVE COMMITTEE ROOM

PRESENT

Chairman - W. Bidell, MTC

Members - J. Bonsall, OC Transpo (for Item 4 on)
G. Brady, OC Transpo
R. Clack, NCC
R. Clark, Regional Municipality
G. Johnston, MTC
R. Illingworth, MTE & IA
K. McLean, Regional Municipality
A. Morin, NCC
G. Wetherall, Regional Municipality
J. Wright, regional Municipality

Secretary - R. McKay, Regional Municipality

IN ATTENDANCE (for Item 3 only)

P. Billings, MTC
J. Childs, MTC
W. Leatham, Nepean
J. Percy, MTC
S. Radbone, MTC

D. Connor, D.M. Connor Development Services Ltd
J. Kearney, M.M. Dillon Ltd
M. Hegan, D.M. Connor Development Services Ltd

INTRODUCTION

1. Members of the Administrative Committee, who were not members of the Ottawa Freeway Technical Advisory Committee (OFTAC), attended the meeting of OFTAC which was convened at 9:00 a.m. 27 Mar 74 to receive the final report on the on the 416 Study.
2. At 11:30 a.m., the Administrative Committee was convened separately to establish its position on the 416 Study report and to communicate it to OFTAC.

HIGHWAY 416 REPORT

3. The Chairman requested an agreed position on the report by 12:30 p.m:
 - a. The Chairman stated that the MTC agreed the report's recommendations except Recommendation 2 which appeared to preclude an option to widen existing Highway 16 from the Manotick road to Woodroffe Avenue to four lanes as a first stage.
 - b. After discussion, it was agreed that on the basis of information contained in the draft Official Report as it now stands, the construction of the new two-lane link as the initial stage was logical and that widening existing Highway 16 to four lanes was not a realistic option.
 - c. NCC stated they were not in a position to agree to the recommendations of the report, in particular some of the factors used and their weighting. Therefore, the report, in their view, did not present "an acceptable solution". The fundamental problem was the lack of resolution of some aspects of the basic philosophy of the draft Official Plan from which the consultant had drawn his conclusions. There were still some significant unresolved questions.
 - d. After discussion on this point, it was agreed that NCC could accept the consultants' recommendations as long as it was made clear in transmitting them to the political level that they were based on

the draft Official Plan as it exists at present. Further, that any change in the draft Official Plan, which affected the bases for the recommendations, would require a re-evaluation of the recommendations.

- e. It was agreed, therefore, to submit the following Committee position to OFTAC:

"The Administrative Committee has reviewed the recommendations of the 416 Study Team. The Administrative Committee agrees with these recommendations assuming certain evaluation criteria and a scoring system which presumes ultimate acceptance of Stages 1 and 2 of the Official Plan in its present draft form. In so far as the various interested parties may suggest changes to that Plan which will affect these recommendations, then these recommendations should be re-evaluated."

The meeting was adjourned at 1:00 p.m. to report to OFTAC and was reconvened at 1:20 p.m.

MINUTES

4. J. Wright requested the following amendment to subparagraph 6b of the Minutes of the 2/74 meeting:

After "...in some cases", delete period, insert comma, and add "and that the draft Official Plan had been prepared in consultation with the staff of the NCC".

5. G. Brady moved the adoption of the minutes of the 2/74 meeting as amended above.

-Carried

6. A. Morin explained that at paragraph 1.3 of the Joint Committee minutes of meeting of 28 Feb 74 the "local or" was not significant. The exclusion of a sensitive item from the minutes was at the discretion of the Chairman.

7. In response to a question from K. McLean, A. Morin agreed that subparagraph 3.10 meant that the Outaouais draft Official Plan should be ready in about a year.
8. The Chairman suggested any further comments be submitted to him before the next Joint Administrative Committee meeting 24 Apr 74. Action - All.

REGULAR BUSINESS

9. Rapid Transit

- a. The Chairman read a letter dated 28 Feb 74 from the Secretary of the Regional Executive Committee requesting a "report on the programme which is required to provide an operational rapid transit system by 1981 or before".
- b. The Committee agreed that the Regional transportation-planning representative, in co-operation with OC Transpo, should prepare a revised outline programme for implementation of a rapid transit system, based on the outline programme discussed at the 1/74 meeting, for the consideration of the next meeting.
Action - R. Clark and J. Bonsall.

10. Commuter Rail Service

- a. The Secretary distributed copies of a letter from the Secretary of the Regional Executive Committee dated 12 Mar 72 which requested a review of "the feasibility and desirability of implementing a commuter rail service serving Ottawa-Carleton and adjacent communities".
- b. J. Wright explained the background to this request and stated that it had been investigated previously but not pursued because it appeared impracticable.

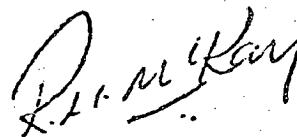
- c. After discussion of the item, it was agreed that the first step was to define the problem, ie establish the estimated demand for such a system, before suggesting a solution. It was further agreed that this project should be of lower priority than the report requested in Item 9. Action - R. Clark to co-ordinate with input from NCC and OC Transpo.

11. Draft Official Plan

- a. J. Wright explained that as a result of meetings between the Regional Planning staff and that of NCC, he had written to NCC on 1 Mar 74 setting forth six identified differences between the Concept Plan for the National Capital Region and the Ottawa Carleton draft Official Plan. He had had a reply from NCC dated 25 Mar 74. Copies of both letters were distributed to the meeting.
- b. As a result of discussion of the identified differences, it was agreed that a progress report on this matter should be submitted to the Policy Committee. Action - Chairman.

ADJOURNMENT

12. The Chairman adjourned the meeting at 2:50 p.m.; agenda Items 3, 7, 8 and 9 were deferred.
13. Copies of a Catalogue of Transportation Studies: National Capital Region, Preliminary Draft dated 26 Mar 74 were left with the Secretary for distribution; agenda Item 8 refers.
14. The next meeting will be held on ⁸ / May 74 at 10:00 a.m.



R.N. McKay
Secretary

DISTRIBUTION

Members
NCC (2 copies - for other committees)
File
Original to Minute Book
Spares - 12

28 Mars 1974
R 15-2-50

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION 3/74 DU
COMITÉ ADMINISTRATIF D'OTTAWA-CARLETON
SUR LA PLANIFICATION DU TRANSPORT
TENUE LE
MERCREDI 27 MARS 1974 À 9H
À LA
SALLE DU COMITÉ EXÉCUTIF RÉGIONAL

ÉTAIENT PRÉSENTS:

- Le président - W. Bidell, M.T.C.
- Les membres - J. Bonsall, OC Transpo (à partir du point 4)
G. Brady, OC Transpo
R. Clack, C.C.N.
R. Clark, municipalité régionale
G. Johnston, M.T.C.
R. Illingworth, M.T.E. & A.I.
K. McLean, municipalité régionale
A. Morin, C.C.N.
G. Wetherall, municipalité régionale
J. Wright, municipalité régionale
- Le secrétaire - R. McKay, municipalité régionale

ONT ASSISTÉ (en ce qui concerne le point 3 seulement)

- P. Billings, M.T.C.
J. Childs, M.T.C.
W. Leatham, Nepean
J. Percy, M.T.C.
S. Radbone, M.T.C.
- D. Connor, D.M. Connor Development Services Ltd.
J. Kearney, M.M. Dillon Ltd.
M. Hegan, D.M. Connor Development Services Ltd.

INTRODUCTION

1. Les membres du Comité administratif, qui ne font pas partie du Comité consultatif technique sur les autoroutes d'Ottawa (C.C.T.A.O.), assistent à la réunion du C.C.T.A.O. convoquée pour le 27 mars 1974 à 9 h pour recevoir le rapport final de l'étude sur l'autoroute 416.
2. A 11 h 30, les membres du Comité administratif sont convoqués séparément pour établir leur position au sujet du rapport de l'étude sur l'autoroute 416 et pour la communiquer au C.C.T.A.O.

RAPPORT SUR L'AUTOROUTE 416

3. Le président demande aux membres d'arriver à un consensus sur le rapport au plus tard à 12 h 30:
 - a) Le président déclare que le M.T.C. accepte les recommandations du rapport sauf la recommandation n° 2 qui semble écarter la possibilité d'élargir à quatre voies, dans le cadre d'une première étape, la route 16 actuelle depuis le chemin Manotick jusqu'à l'avenue Woodroffe.
 - b) Après discussion, il est convenu que, d'après les renseignements contenus dans le projet de rapport officiel rédigé dans sa forme actuelle, la construction, dans une étape initiale, du nouveau raccord à deux voies est logique et que l'élargissement à quatre voies de la route 16 actuelle n'est pas un choix réaliste.
 - c) Les représentants de la C.C.N. disent qu'ils ne sont pas en mesure d'accepter les recommandations du rapport, en particulier certains des facteurs utilisés et leur pondération. Par conséquent, le rapport ne présente pas, à leur avis, une "solution acceptable". Le problème fondamental est l'absence d'accord sur certains aspects de la philosophie fondamentale du projet de plan officiel à partir duquel les experts-conseils ont tiré leurs conclusions. Certaines questions importantes ne sont pas encore résolues.
 - d) Après discussion de ce point, il est convenu que la C.C.N. peut accepter les recommandations des experts-conseils à la condition qu'il soit bien établi, lors de leur transmission au niveau politique, qu'elles sont fondées sur le projet de plan officiel rédigé dans sa forme actuelle.

En outre, toute modification apportée au projet de plan officiel, qui influe sur les fondements des recommandations, devra nécessiter une réévaluation des recommandations.

- e) En conséquence, il est convenu de présenter au C.C.T.A.O. la position suivante du Comité:

"Le Comité administratif a étudié les recommandations de l'équipe chargée de l'étude sur l'autoroute 416. Le Comité administratif accepte ces recommandations à la condition qu'il y ait certains critères d'évaluation et un système de cote qui suppose l'acceptation finale des étapes 1 et 2 du projet de plan officiel dans sa forme actuelle. Dans la mesure où les diverses parties intéressées peuvent proposer des modifications à ce plan, qui influenceront sur ces recommandations, ces dernières doivent être réévaluées."

La réunion est suspendue de 13 h à 13 h 30 pour faire rapport au C.C.T.A.O.

PROCÈS-VERBAL

4. M.J.Wright demande que la modification suivante soit apportée au sous-alinéa 6b du procès-verbal de la réunion 2/74:

Après "...dans certains cas", supprimer le point, mettre une virgule et ajouter "et que le projet de plan officiel a été établi de concert avec le personnel de la C.C.N."

5. M. G. Brady propose l'adoption du procès-verbal de la réunion 2/74, y compris la modification ci-dessus.

- Adopté

6. M. A. Morin explique qu'au paragraphe 1.3 du procès-verbal de la réunion du Comité conjoint du 28 février 1974, les mots "locale ou" ne sont pas importants. L'exclusion d'un point délicat du procès-verbal est à la discrétion du président.

7. En réponse à une question de M. K. McLean, M. A. Morin convient que le sous-alinéa 3.10 signifie que le projet de plan officiel de l'Outaouais doit être dans environ un an.
8. Le président propose que toute autre observation lui soit soumise avant la prochaine réunion du Comité administratif conjoint prévue pour le 24 avril 1974.
Application - Tous.

TRAVAUX RÉGULIERS

9. Transport rapide
 - a) Le président lit une lettre datée du 28 février 1974 provenant du secrétaire du Comité exécutif régional, dans laquelle il demande un "rapport sur le programme nécessaire pour établir un réseau de transport rapide au plus tard en 1981".
 - b) Le Comité convient que le représentant de la municipalité régionale chargé de la planification du transport, en collaboration avec OC Transpo élaborera un projet de programme révisé en vue de l'établissement d'un réseau de transport rapide, fondé sur le projet de programme discuté au cours de la réunion 1/74, et qui sera étudié à la prochaine réunion.
Application - R. Clark et J. Bonsall.
10. Service de trains de banlieue
 - a) Le secrétaire distribue des exemplaires d'une lettre du secrétaire du Comité exécutif régional, datée du 12 mars 1972, dans laquelle il demande une étude de "la faisabilité et de l'opportunité de l'instauration d'un service de trains de banlieue desservant Ottawa-Carleton et les villes voisines".
 - b) M. J. Wright expose le contexte de cette demande et dit qu'elle a déjà fait l'objet d'une étude abandonnée par la suite, parce que l'entreprise semblait impossible.

- c) Après discussion de la question, il est convenu que la première étape consiste à définir le problème, c.-à-d. à établir la demande estimative pour ce réseau avant de proposer une solution. En outre, il est convenu que ce projet doit avoir une priorité moindre que le rapport demandé à l'article 9.
Application - R. Clark, chargé de la coordination avec la C.C.N. et OC Transpo.

11. Projet de plan officiel

- a) M. J. Wright explique que, par suite des réunions tenues entre le personnel de la municipalité régionale chargé de la planification et celui de la C.C.N., il a écrit à la C.C.N. le 1^{er} mars 1974 pour exposer six différences qu'il a constatées entre le plan théorique de la région de la Capitale nationale et le projet de plan officiel d'Ottawa-Carleton. Il a reçu une réponse de la C.C.N. le 25 mars 1974. Des exemplaires des deux lettres sont distribués.
- b) Par suite de la discussion des différences constatées, il est convenu de présenter un rapport d'avancement sur cette question au Comité de la politique.
Application - Le président.

AJOURNEMENT

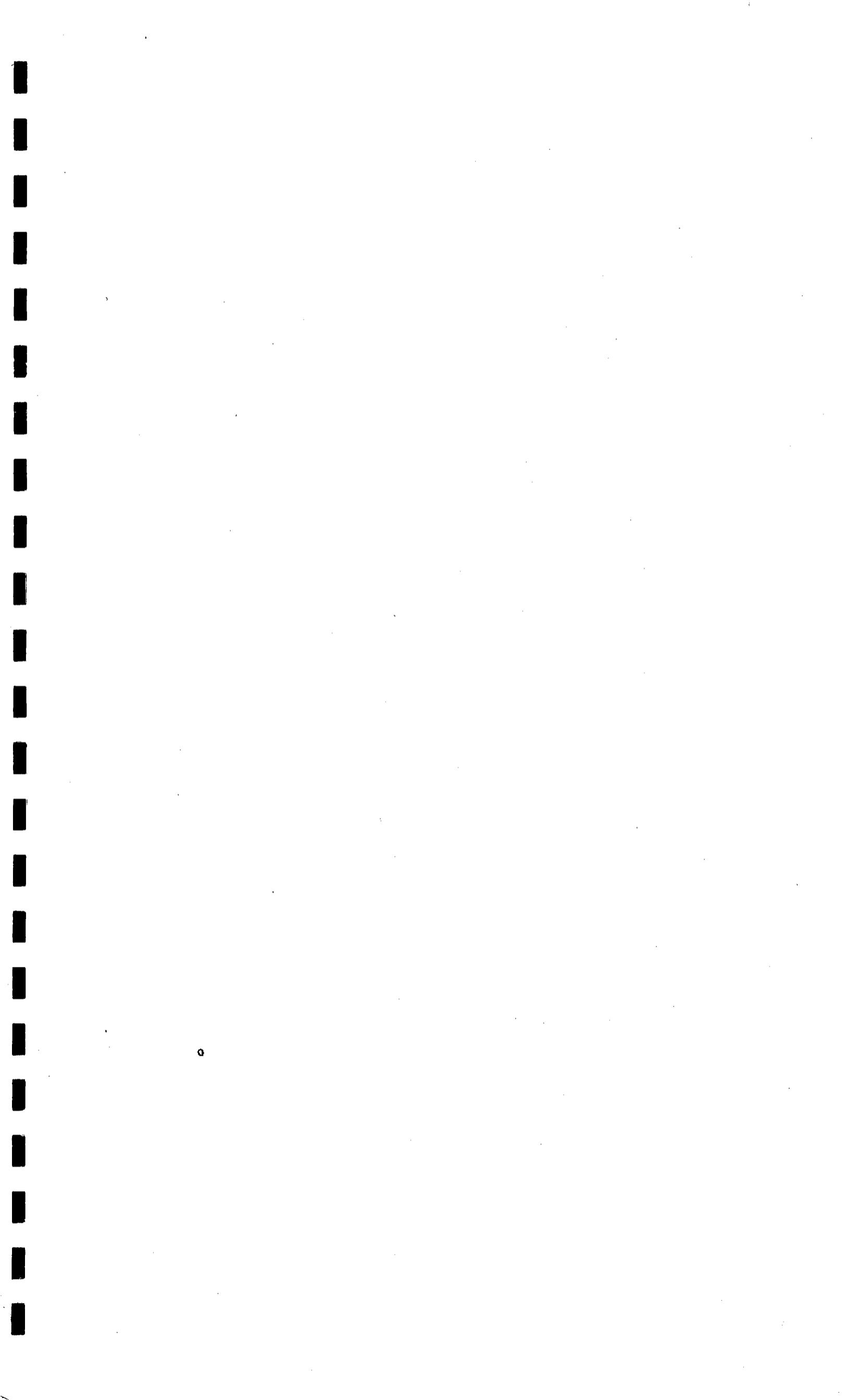
12. Le président ajourne la réunion à 2 h 50; l'étude des points 3, 7, 8 et 9 de l'ordre du jour est reportée.
13. Des exemplaires d'un Catalogue des études sur le transport: Région de la Capitale nationale, projet préliminaire, daté du 26 mars 1974 sont laissés au secrétaire pour qu'il les distribue; le point 8 de l'ordre du jour y a trait.
14. La prochaine réunion se tiendra le ⁸ mai 1974 à 10 h.

Le Secrétaire,

R.N. McKay

DISTRIBUTION

Membres
C.C.N. (2 exemplaires - pour les autres comités)
Dossier
Original pour le registre des procès-verbaux
Excédent - 12



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 079 919