

## ENTENTE ENTRE

Gouvernement du Québec

et

Commission de la Capitale nationale

sur l'amélioration

du réseau routier

dans le secteur québécois

de la Région de la

Capitale nationale

## AGREEMENT BETWEEN

The Government of Québec

and

National Capital Commission

regarding the improvement

of the road system

in the Québec portion

of the National

Capital Region

ENTENTE GENERALE SUR L'AMELIORATION DU RESEAU ROUTIER DANS LE  
SECTEUR QUEBECOIS DE LA REGION DE LA CAPITALE NATIONALE,  
INTERVENUE LE SEPTIEME JOUR DE JANVIER 1972.  
(Texte refondu suite à l'entente complémentaire du 4-12-78)

ENTRE

Le GOUVERNEMENT DU CANADA, ici représenté par M. André  
Ouellet, ministre des Travaux publics et ministre d'Etat  
aux Affaires urbaines,

Le GOUVERNEMENT DU QUEBEC, ici représenté par M. Jacques  
Léonard, ministre d'Etat à l'Aménagement, et M. Claude  
Morin, ministre des Affaires intergouvernementales, et

LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE, corporation créée  
par la Loi sur la Capitale nationale (S.R.C. 1970,  
chap. N-3), ici représentée par M. Charles Drury, son  
président, et Mme Claude Chapdelaine, son secrétaire,  
dûment autorisés

LESQUELS FONT LES CONVENTIONS SUIVANTES:

1. Les termes et les expressions ci-après énumérés ont, à moins que  
le contexte de la présente convention ne l'indique autrement,  
le sens suivant:

1o "Travaux de construction" comprend la préparation de  
plans et devis, le sondage des sols, la construction  
du réseau routier, la surveillance des travaux de même  
que les travaux d'embellissement ou d'aménagement  
paysagiste.

2o "Réseau routier" désigne l'ensemble des voies de  
communication et des chemins d'accès dont le tracé  
apparaît sur les cartes "A" et "B" reproduites en  
annexe, savoir"

✓ A) L'autoroute 5 reliant le boul. Mont-Bleu, à  
un point, près de Lascelles, situé sur les  
limites nord de la région de la Capitale  
Nationale telles qu'établies par la loi sur la  
Capitale Nationale, laquelle est constituée de  
deux pistes d'une largeur de 24 pieds chacune,  
séparées par un mail central de largeur variable,  
avec carrefours étagés, dont l'emprise comporte  
une servitude de non-accès et, les abords sont  
paysagés, le tout construit de manière à permettre  
une vitesse d'opération de 70 milles à l'heure;

B) L'autoroute 50, reliant les limites EST de l'Outaouais  
québécois, près de la ville de Masson, à Davidson  
Corner, laquelle est constituée de deux pistes de  
24 pieds de largeur chacune, séparée par un mail  
central, à carrefours étagés, avec servitude de  
non-accès et aux abords paysagés, le tout construit  
de manière à permettre une vitesse de circulation de  
70 milles à l'heure et l'acquisition d'une emprise  
seulement, de même largeur, pour la construction éven-  
tuelle de la section de Davidson Corner au boulevard  
Deschênes, aux environs de Simmons, le prolongement  
de l'autoroute, du boulevard Deschênes aux limites OUEST  
de l'Outaouais québécois près de Wyman, constitué  
d'une piste de 24 pieds dans une emprise permettant la  
construction de deux pistes de 24 pieds, du boulevard  
Deschênes jusqu'à Luskville, et d'une piste de 24 pieds  
dans une emprise normale, de Luskville jusqu'à Wyman,  
le tout aux abords paysagés, conçu pour une vitesse de  
circulation de 50 milles à l'heure"; ✓

Pour les fins des présentes, les limites EST et OUEST ci-dessus mentionnées à l'art. 1 sont les suivantes: à l'EST, la ligne séparatrice des lots 7 et 8 du rang III, canton de Buckingham, comté de Papineau; à l'OUEST, la ligne séparatrice des cantons d'Onslow et de Bristol, comté de Pontiac.

- C) L'acquisition de l'emprise seulement, pour la construction éventuelle du boulevard Deschênes, reliant l'autoroute 50 à la rivière des Outaouais";
- D) La route rapide reliant Davidson Corner à Hull, le long du ruisseau de la Brasserie laquelle est constituée de voies divisées à carrefours étagés dont l'accès est limité et les abords paysagés et qui est conçue de manière à permettre une vitesse maximale d'opération de 60 milles à l'heure entre Davidson Corner et les limites de la ville de Hull (C.L.) et à une vitesse maximale d'opération de 45 milles à l'heure dans la ville de Hull (L-N-R-U).
- E) Les artères urbaines constituées des rues Pink-St-Raymond (M-O-P-Q), Sacré-Coeur (Z-Y), et du chemin de la Montagne (P-S-V), lesquelles sont conçues comme des boulevards à grande capacité, généralement divisées aux abords paysagés et dont les carrefours sont généralement à niveau, et la promenade (L-M), aux abords paysagés, en contournement du parc du Lac Leamy";
- F) La rue St-Laurent - Laramée - McConnell (X-R-S-T-T') aux abords paysagés, artère urbaine, comme la rue Maisonneuve, dans une emprise suffisamment large pour permettre l'établissement et la circulation d'un moyen de transport en commun à l'intérieur du tronçon (X-R-S-T)";
- G) Le boulevard Gréber (route 8 actuelle) entre Gatineau et Pointe-Gatineau;
- H) Une artère urbaine (A-B) étant le raccordement des approches du pont du Portage au boulevard Taché et à la rue Laurier;
- I) Le boulevard La Vérendrye, à partir de la route 307 à l'approche du pont Alonzo Wright jusqu'au boulevard Lorrain/(route 366) dans la ville de Gatineau conçu comme boulevard à grande capacité, aux abords paysagés, généralement divisé et dont les carrefours sont généralement à niveau";
- J) Le boulevard de la Cité des Jeunes, à partir de l'ancien Chemin Freeman au nord et prolongé au sud jusqu'à l'artère St-Laurent - Laramée - McConnell, conçu comme boulevard à grande capacité, aux abords paysagés, généralement divisé et dont les carrefours sont généralement à niveau";

Nonobstant l'art. 4 de l'entente générale du 7 janvier 1972, le coût des travaux que le Gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale Nationale ont convenu d'assumer quant au projet du boulevard de la Cité des Jeunes ne comprend pas le coût des travaux, ci-après énumérés, pour la partie desdits travaux exécutés dans le tronçon qui va de l'ancien chemin Freeman au boulevard Gamelin, les travaux en question étant les suivants:

les trottoirs  
les bordures latérales  
le système d'éclairage  
les égouts pluviaux  
les additions aux égouts pluviaux venant de l'apport  
des rues avoisinantes  
les services municipaux à déplacer ou à ajouter  
les feux de circulation  
une partie des aménagements paysagers.

3o "Coût des travaux" comprend les sommes versées par le Gouvernement:

- A) Aux ingénieurs, experts consultants, entrepreneurs pour les travaux de construction et pour les frais connexes à la construction.
- B) Au profit de ses fonctionnaires, employés ou mandataires comme traitements ou bénéfices marginaux ou sociaux pour tout travail effectué à temps complet et directement relié aux travaux de construction du réseau routier;
- C) Pour le déplacement de travaux publics ou pour l'acquisition des terrains et des servitudes nécessaires aux travaux de construction y compris les frais légaux et les frais d'arpentage.

- ✓ 2. Le Gouvernement assume la responsabilité de l'exécution des travaux de construction du réseau routier, à cette fin il s'engage à acquérir tous les droits réels requis, à adjudger, avec le consentement de la Commission, les contrats pour les travaux de construction conformément aux plans et devis et à assurer la surveillance des travaux.
- ✓ 3. Les plans et devis dressés par les soins du gouvernement doivent être approuvés par la Commission avant les appels d'offres et leur mise en oeuvre.
- 4.1 Le Gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale Nationale s'engagent à contribuer au coût des travaux selon une proportion de 50% chacun, ceci étant sujet aux modalités exprimées en 4.2 et 4.3 ci-après pour ce qui est de la construction du tronçon "Davidson Corner au boulevard Deschênes" de l'autoroute 50, et du tronçon "boulevard Deschênes à Luskville" de cette même autoroute 50;
- 4.2 Le Gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale Nationale conviennent d'étudier l'opportunité d'une participation au coût de construction du tronçon "Davidson Corner au boulevard Deschênes" de l'autoroute 50, selon des modalités à établir, s'il s'avère nécessaire de la réaliser, suite à l'évaluation de la situation générale du transport qui devra être entreprise au cours des années 1980;
- 4.3 Le Gouvernement du Québec devant assumer seul la construction d'une deuxième piste de l'autoroute 50, entre le boulevard Deschênes et Luskville, sa contribution sera de 66 2/3% du coût de construction des deux pistes, entre le boulevard Deschênes et Heyworth, et de 58% du coût global de construction du tronçon entre Eardly et Heyworth compte tenu qu'il comporte une section à piste simple (Eardly - Luskville), et d'une section à deux pistes (Luskville - Heyworth), mise à part sa contribution de 50% des frais d'expropriation".

5. La Commission s'engage à céder au Gouvernement pour la somme nominale d'un dollar (\$1.00) les droits réels de la couronne du chef du Canada dont le bénéfice et l'administration lui sont ou seront attribués dans la mesure nécessaire à la construction du réseau routier.
6. Le Gouvernement s'engage à acquérir, de gré à gré ou par expropriation tous les droits réels nécessaires à la construction du réseau routier.

Le Gouvernement s'engage également, à acquérir pour la somme nominale d'un dollar (\$1.00), des corporations municipales, les terrains qui sont nécessaires aux travaux de construction et qui servent présentement de voies publiques ou qui sont destinés par les corporations municipales à un tel usage.

7. Les parties conviennent qu'il serait souhaitable d'entreprendre tous les travaux de construction du réseau routier conformément aux articles 8 et 9 durant une période de six ans.

8. Pour l'année financière 1971-72, le Gouvernement s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que soient entrepris dans les plus brefs délais:

A) les travaux de construction:

- 1) d'une partie de l'autoroute 5 depuis le boulevard Mont-Bleu jusqu'à Tenaga;
- 2) d'une partie de la route rapide dans la ville de Pointe-Gatineau, de la route 8 à la Rivière Gatineau;
- 3) du pont de la Rivière Gatineau;
- 4) le boulevard Gréber sur la route 8 entre Pointe-Gatineau et Gatineau.

- B) Les dépenses nécessaires en vue de l'homologation, ou le cas échéant, de l'acquisition des emprises que les parties jugeront utile de faire homologuer ou d'acquérir pour les travaux de construction du réseau routier.

9. Pour les années subséquentes, le gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale Nationale conviennent que les travaux suivants seront entrepris et exécutés selon une programmation triennale de construction, révisée annuellement, au plus tard trois mois avant le commencement de toute année financière, en fonction des disponibilités annuelles des deux parties, et nonobstant l'art. 4 de l'entente générale du 7 janvier 1972, assujettie à toutes contributions maximales que les parties détermineront":

- A) Le raccordement du boulevard Taché et de la rue Laurier au pont du Portage (A-B);

- B) La route rapide de la Rivière Gatineau au boulevard Taché (L-R-R-U);

- C) Les artères urbaines Pink - St-Raymond (M-O-P-Q) et le St-Laurent - Laramée - McConnell (X-R-S-T-T'), et la promenade en contournement du Lac Leamy (L-M);

- D) La route rapide à partir de la route No 8 à Pointe-Gatineau jusqu'à Davidson Corner et l'autoroute No 50 de Davidson Corner jusqu'aux limites est de la région de la Capitale Nationale aux environs de Masson;

- E) Le chemin de la Montagne (V-S-P') reliant le pont Champlain à l'artère Pink - St-Raymond et l'artère urbaine Sacré-Coeur (Z-Y);
  - F) Le prolongement de l'autoroute 50 du boulevard Deschênes aux limites ouest de la région de la Capitale Nationale aux environs de Hyman;
  - G) L'acquisition des terrains requis pour la construction éventuelle du boulevard Deschênes, de l'autoroute 50 jusqu'à la rivière des Outaouais;
  - H) Le prolongement de l'autoroute No 5 jusqu'aux limites nord de la région de la Capitale Nationale aux environs de Lascelles;
  - I) L'acquisition des terrains requis pour la section Davidson Corner - boulevard Deschênes de l'autoroute 50;
  - J) Le boulevard La Vérendrye, à partir de la route 307 à l'approche du pont Alonzo Wright jusqu'au boulevard Lorrain (route 366), dans la ville de Gatineau;
  - K) Le boulevard de la Cité des Jeunes, à partir de l'ancien chemin Freeman jusqu'à l'artère St-Laurent - Laramée - McConnell.
10. Pour l'année financière 1971-72, le Gouvernement et la Commission s'engagent à défrayer le coût des travaux de construction du réseau routier prévus à l'article 8, jusqu'à concurrence de la somme de quatre millions de dollars chacun.
11. La Commission s'engage à verser sa contribution au Gouvernement dans le cours de l'exécution des travaux au moyen de paiements effectués sans délai sur réception des comptes jugés conformes aux plans et devis.
12. Le Gouvernement s'engage à assumer toute responsabilité légale à l'égard des tiers. Il a seul la responsabilité de toutes actions, réclamations ou demandes que peut occasionner les travaux de construction dont il a la charge, à l'exclusion des dommages causés par la négligence d'un employé ou mandataire de la Commission.
- Sans restreindre la généralité de ce qui précède le Gouvernement s'engage à faire en sorte que tous les travailleurs affectés aux travaux de construction bénéficient pleinement de la loi des accidents de travail et que les entrepreneurs contractants fournissent des preuves suffisantes d'assurance-responsabilité pour blessures corporelles et d'assurance pour dommages à la propriété.
13. L'assiette du réseau routier définie au deuxième paragraphe de l'article 1 demeurera, après la fin des travaux de construction du réseau routier, la propriété du Gouvernement.
- Il en est de même de tous les ouvrages faisant partie du réseau routier et construits en vertu de la présente entente.
14. Le Gouvernement du Québec s'engage à rendre accessibles aux représentants de la Commission de la Capitale Nationale pour fins d'inspection et de vérification tous les livres comptables et les registres se rapportant aux coûts des travaux.

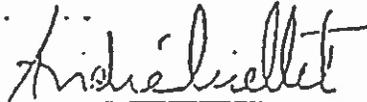
15. Le Gouvernement s'engage à permettre l'accès des lieux où seront effectués les travaux de construction à tout représentant de la Commission et à lui en faciliter l'inspection.
16. Les parties conviennent que toute publicité, et tous panneaux publicitaires aux chantiers des travaux, feront mention, en français et en anglais, de la participation du Gouvernement fédéral au coût des travaux. Ils conviennent, également, que l'on invitera un représentant de la Commission, du Gouvernement fédéral et du Parlement du Canada, à toute cérémonie symbolique du commencement des travaux ou d'inauguration et qu'à ces occasions l'on reconnaisse la participation du Gouvernement fédéral. Les parties conviennent que dans toute publicité une importance égale sera donnée à la participation du Gouvernement du Québec et à celle du Gouvernement du Canada.
17. La présente entente est assujettie aux conditions énumérées dans l'annexe C.
18. Toute signalisation routière relative au projet sera faite d'après les symboles reconnus par le manuel de signalisation routière du Québec dans les cas où il est applicable; dans les autres cas, toute indication sera faite en anglais et en français, le tout en conformité des lois en vigueur.
19. Les parties s'engagent à prendre les mesures nécessaires à la formation d'un comité consultatif composé de représentants de la Commission, du Gouvernement, de la Communauté régionale de l'Outaouais, du Conseil régional de développement de l'Outaouais, de la Société d'aménagement de l'Outaouais et des Corporations municipales sur le territoire desquelles est situé le réseau routier.  
Ce Comité aura principalement pour objet de favoriser la diffusion de l'information pertinente à la construction du réseau routier et la consultation des personnes intéressées.
20. Si, à l'expiration du délai prévu à l'article 7, la construction du réseau routier n'est pas complétée, la présente entente est reconduite aux mêmes conditions pour la durée nécessaire à l'achèvement des travaux de construction à la satisfaction des parties.
21. Il est convenu que, à l'exception de ce qui est prévu par la présente entente, toute proposition, négociation ou offre antérieures par la Commission et par le Gouvernement fédéral de participation au coût de construction ou reconstruction par le Gouvernement de la route 8 dans la région de la Capitale Nationale, ainsi que toute obligation, directe ou indirecte, s'y rapportant, sont nulles et de nul effet.
22. S'il y a une différence entre les deux versions de la présente entente, on donnera la préférence à la version qui, selon l'esprit, l'intention et le sens véritable du texte, assure le mieux la réalisation de ses objets.

23. Les tracés décrits par des lettres dans la présente entente de même que le boulevard de la Cité des Jeunes, le boulevard de la Vérendrye et le boulevard Deschênes sont montrés sur le plan "C" ci-joint, lequel fait partie intégrante de la présente entente complémentaire.

N.B.: Le Gouvernement du Canada a approuvé l'entente complémentaire par son arrêté en conseil CP 1978-8/151 adopté le 19 janvier 1978 et le Gouvernement du Québec par son arrêté en conseil 3965-77 adopté le 18 novembre 1977.

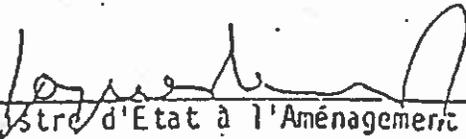
EN FOI DE QUOI les parties ont signé les présentes en cinq copies originales à Hull le quatrième jour de décembre mil neuf cent soixante-dix-huit.

GOVERNEMENT DU CANADA

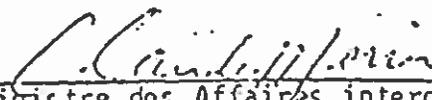


ministre des Travaux publics  
ministre d'Etat aux Affaires urbaines

GOVERNEMENT DU QUEBEC



ministre d'Etat à l'Aménagement



ministre des Affaires intergouvernementales

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE



président



secrétaire