



**Consultation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le projet  
de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal**

**Le projet du ministère des Transports du Québec :  
Une vision à court terme**

**Mémoire soumis par le  
Groupe de recherche appliquée en macroécologie  
(GRAMÉ)**

**10 janvier 2002**

## Présentation des auteurs et du GRAME

Réjean Benoit est membre actif du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) depuis plus de 12 ans. Il détient un diplôme de 1<sup>er</sup> cycle en sciences environnement obtenu en 1992. Durant ces dernières années, il a travaillé sur divers projets en aide internationale et en environnement. Il se spécialise sur les questions concernant les gaz à effet de serre.

Jean-François Moisan est membre actif du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) depuis plus de 12 ans. Il détient un diplôme de maîtrise en sciences de l'environnement. Il a participé à la rédaction de plusieurs études d'impact, autant sur des dossiers locaux, qu'internationaux.

Le GRAME a été fondé en 1989. Ses premières interventions se sont portées sur les problématiques de la sur-utilisation de l'automobile et de ses conséquences. Les interventions du GRAME visent la réduction des gaz à effet de serre et des pollutions urbaines. En plus de ses interventions sur la problématique de l'étalement urbain, le GRAME a souvent intervenu sur les questions énergétiques. Le GRAME compte actuellement 130 membres en règle.

Pour plus de renseignements, consultez notre site Internet : [www.grame.qc.ca](http://www.grame.qc.ca)

## **Table des matières**

Présentation des auteurs et du GRAME

Résumé et position de l'organisme

Historique des interventions routières dans la région de Montréal et leurs conséquences

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est vraiment une autoroute

Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

Les conséquences à court, moyen et long terme du projet du ministère du transport

Environnement global

Les alternatives au projet du ministère

L'avenir de la région métropolitaine

Nos recommandations

Annexe

## Résumé et position de l'organisme

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, tel que présenté, est une partie d'un plan d'ensemble qui ne vise qu'à accroître la capacité routière dans la région métropolitaine. Ce projet se définit intégralement comme celui d'une autoroute urbaine.

Les expériences passées ont démontré qu'il est illusoire d'augmenter la capacité routière pour solutionner la congestion automobile. Il est démontré que lorsque l'on ajoute des kilomètres d'autoroute dans une région, l'utilisation de voitures s'accroît. Pour le projet soumis, il est possible que le nombre de véhicules sur les artères locales diminue à court terme, tel que le prévoit le ministère des transports. Malheureusement, cette autoroute risque fort de stimuler l'étalement urbain sur la Rive-Sud, dans Lanaudière et éventuellement dans l'est de Laval, si le pont de l'autoroute 25 est construit. À coup sûr, l'effet direct de ce développement des banlieues sera d'augmenter le nombre des véhicules empruntant cette nouvelle autoroute. Donc à moyen terme, il y aura saturation de ce lien routier, ce qui nous croyons, engendra à nouveau un débordement dans les quartiers limitrophes.

Une autre raison de s'opposer à ce projet est la problématique des changements climatiques. Au Québec, la principale source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) est le secteur des transports. Ce projet sous-entend nécessairement l'accroissement de la contribution québécoise de GES et donc, notre incapacité à atteindre nos objectifs du Protocole de Kyoto.

Ce projet est le reflet d'aménagements qui ont caractérisé une époque révolue. Le Québec ne peut se permettre d'appliquer des recettes abandonnées par les villes avant-gardistes, qui ont établi les nouveaux standards en matière d'aménagement du territoire. Dans ces villes, on innove lorsque l'on détruit des autoroutes et qu'on les remplace par des quartiers résidentiels traversés par des systèmes de transport collectif rapide, efficace et durable.

Pour toutes ces raisons, le GRAME s'oppose au projet présenté. En contrepartie, la proposition du Conseil régional de l'environnement de Montréal d'aménager un boulevard urbain est pour nous la seule solution acceptable. Un boulevard urbain permettrait de revitaliser la trame urbaine et d'y ajouter du transport collectif durable.

## Historique des interventions routières dans la région de Montréal et leurs conséquences

Projet de modernisation préparé par le ministère des Transports du Québec vise entre autres à soulager les populations de trois quartiers de Montréal de nombreux problèmes de circulation et d'erreurs du passé.

Hochelaga-Maisonneuve et Mercier ont été particulièrement affectés ce projet de construction d'autoroutes. Il en a résulté que des milliers de résidents ont quitté ces quartiers et les personnes qui n'avaient pas été chassés ont été affectées par les conséquences d'une plus grande circulation automobile.

## Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est vraiment une autoroute

Il nous paraît clair que lorsque l'on encaisse une rue sous le niveau du sol sur une distance de 6 kilomètres, que l'on l'élargit d'une voie et que l'on élimine les feux de circulation on a affaire à une autoroute. De plus des intervenants du ministère lors de la première phase de la consultation ont reconnu que c'était effectivement une autoroute. Donc pour tout ce document nous traiterons de la modernisation de la rue Notre-Dame comme le projet de *l'autoroute Notre-Dame*.

## Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

En novembre 2000, le ministère des transports a déposé Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal 2000-2010. Nous avons analysé<sup>1</sup> l'intérêt que porte le ministère en Interventions routières, en Transport en commun et en Gestion de la demande dans ce plan. Dans la catégorie interventions routières, le ministère avait fait trois catégories distinctes : *Interventions routières*, *Plan d'action conjoint ville de Montréal-ministère des Transports* (ce sont tous des améliorations d'autoroutes ou de boulevards) et Réparation du réseau routier. Selon nous ces trois catégories représentent la même et unique catégorie d'autant plus que le ministère inclut *Maintien et renouvellement des actifs (autobus-métro-trains)* dans la catégorie Transport en commun.

Ainsi le total des dépenses prévues est de 3,8 milliards pour 10 ans. Les dépenses se répartissent comme suit :

Les dépenses en **Interventions routières** sont de **2,3 milliards** de dollars, soit **59%** des 3,8 milliards du plan. Si on ajoute les partenariats public-privé souhaités par ce ministre le total se chiffre à **3,8 milliards soit 63%** du Plan.

Pour ce qui est du **Transport en commun** les investissements proposés sont de **1,6 milliards** soit **40%** du plan de transport. Avec le partenariat pour un hypothétique SLR

---

<sup>1</sup> Tiré à partir du tableau en annexe 1

sur le pont Champlain, on arrive à des investissements de **2,1 milliards soit 36 %** du Plan.

Finalement, dans le même plan le ministre a prévu **10,3 millions** de dollars en **Gestion de la demande** pour 10 ans. Cette somme à pour l'objectif de réduire le nombre de voiture sur les routes. Il n'est donc pas surprenant que l'on ai besoin de nouvelles autoroutes, lorsque **moins de 1%** de ce plan est consacré à réduire la demande.

Dans l'étude d'impact sur le projet d'autoroute Notre-Dame, le ministère écrivait : « L'amélioration du service de transport en commun, même par la mise en place d'un système élaboré, ne peut à elle seule solutionner les problèmes de sécurité, de circulation et d'aménagement du territoire qui constituent les enjeux principaux du corridor Notre-Dame. Seul le projet de modernisation de la rue Notre-Dame répond à ces impératifs, tout en améliorant le service de transport collectif local et régional. »

En regardant la priorité d'investissement en transport au Québec, peut-on être surpris des résultats d'études qui analyse l'achalandage, la prévision de la demande ainsi que l'opportunité et de faisabilité de mesures préférentielles pour autobus quant on réalise qu'il n'y a pas vraiment de volonté politique claire de faire primer le transport public? Tant que les interventions routières seront plus importantes pour le ministère que les transports publics, nous retrouverons des résultats d'études pour confirmer qu'une autoroute c'est mieux. Nous sommes en droit à nous attendre à d'autres résultats lorsque la majorité des investissements en transport seront en transport public.

Le ministère présente dans le Plan plusieurs interventions majeures sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération. Parmi celles-ci, on retrouve le prolongement de l'autoroute 25, un projet de 9,1 kilomètres entre l'autoroute 40 et l'autoroute 440. Le ministère écrit dans le Plan : « Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine. **Ce prolongement d'autoroute pourrait, en l'absence de mesures restrictives d'aménagement du territoire, provoquer un développement urbain accéléré du secteur est de l'île de Laval** »<sup>2</sup>. On remarque que le ministère à conscience des conséquences de ses actes, mais l'aménagement du territoire n'est pas sous la responsabilité de celui-ci.

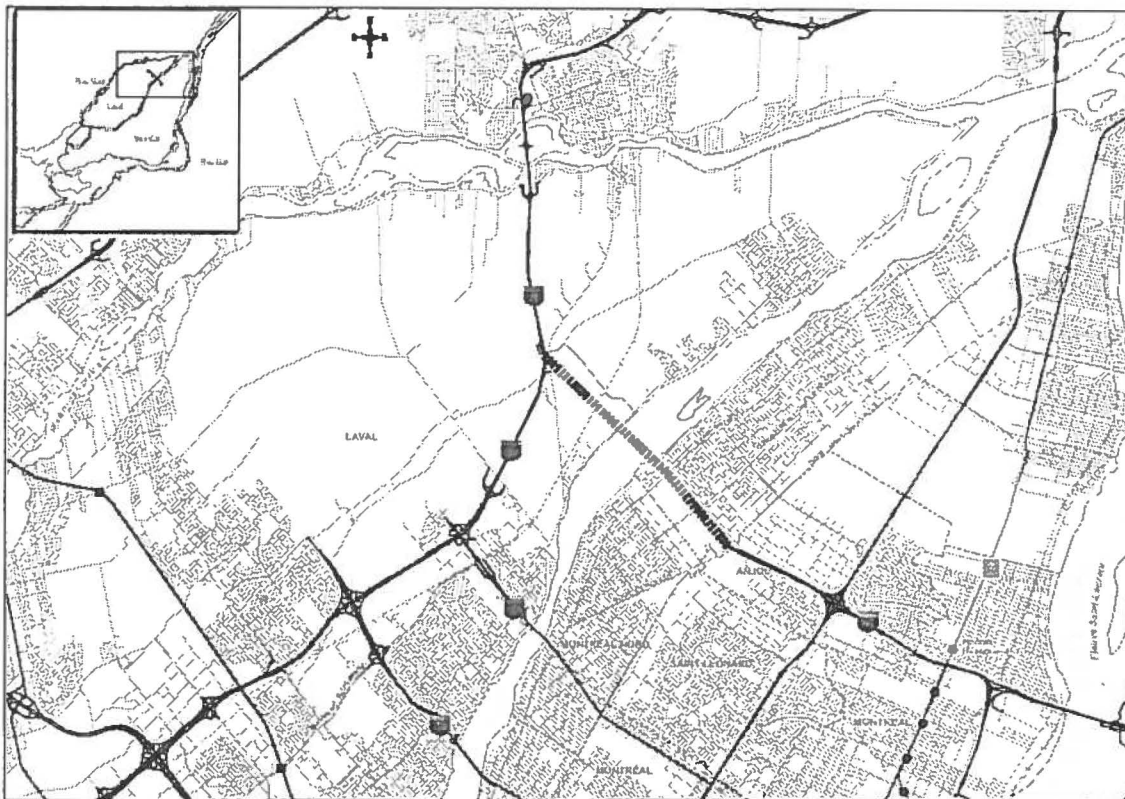
Les résultats attendus par le ministère du prolongement de l'autoroute 25 sont entre autres, l'« Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125 et autoroutes 19, 15, et 13), Déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15, Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CUM »<sup>3</sup>. On peu conclure qu'une importante partie de la circulation qui passait sur ces importantes voies se déléstera sur l'autoroute 25. En regardant ces informations, on peu mettre en doute les faibles chiffres que le ministère à avancé pour l'impact du volume de circulation de la 25 sur l'autoroute Notre-Dame.

---

<sup>2</sup> <http://www2.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan/fiches/projets4.htm>

<sup>3</sup> <http://www2.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan/fiches/projets4.htm#prolongement>

**Figure 1 : Prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à l'est de Laval**



Source : Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

Évidemment, le Ministère oublie que l'autoroute 25 aura de grande conséquence sur l'achalandage de toute la région métropolitaine et particulièrement sur l'autoroute Notre-Dame (voir figure 1). Il est à prévoir également que globalement l'autoroute Notre-Dame avec sa plus grande capacité d'accès au cœur de Montréal aura pour conséquence d'augmenter la congestion dans les rues du centre-ville. Ainsi, il y aura plus de difficulté aux autobus de la société de transport de respecter leurs horaires et les entreprises de livraison devront prévoir plus de temps pour les délais de livraison.

## **Les conséquences du projet du ministère du transport**

### **L'étalement urbain**

L'ajout de nouvelle capacité routière incite la population à modifier ses modes de transports en utilisant de plus en plus leur voiture personnelle. Dans l'est de Laval, plusieurs promoteurs attendent un coup de pouce du ministère du transport pour démarrer ou accélérer des projets immobiliers, commerciaux ou industriels. Il y a 25 ans, le Ministère des transports a versé de telles subventions à l'étalement urbain pour les promoteurs de l'ouest de Laval. On peut voir l'effet qu'a eu la construction du pont de l'autoroute 13 en 1975 sur l'augmentation globale de la circulation entre Laval et Montréal. L'autoroute 13 a été construite pour soulager la circulation sur l'autoroute 15 (et pour l'aéroport de Mirabel). Nous affirmons que la construction de cette autoroute a stimulé l'étalement urbain au point que la circulation sur le pont de l'autoroute 15 est deux fois plus importante qu'avant la construction de la 13. Voir tableau 1

Si nous comparons les quatre principaux ponts de la Rive-Sud avec les quatre principaux ponts de la Rive-Nord de Montréal, nous constatons. La croissance du volume de circulation sur la période entre 1974 et 1995 a été de 130% du côté de Laval contre seulement 63% sur la Rive-Sud où il n'y a pas eu de nouveau pont depuis 35 ans. Voir figure 2

Figure 2 : Évolution de la circulation sur les ponts de entre 1974 et 1995

Débit journalier moyen annuel (en millier de véhicules)

<b>Rive-Nord 2 ponts</b>	74	75	78	79	80	81	82	84	85	87	88	90	91	92	94	95
Bisson (A-13)	0	18	46	51	55	58	53	57	57	83	92	98	98	104	106	115
Médéric-Martin (A-15)	70	73	70	72	76	78	74	76	84	111	123	122	123	129	135	152

**Total** 70 91 116 123 131 137 127 133 141 194 215 220 221 233 241 267

<b>Période</b>	1974-1995	1975-1985	1985-1995
<b>Augmentation</b>	<b>282%</b>	<b>55%</b>	<b>89%</b>

<b>Rive-Sud 4 ponts</b>	74	75	78	79	80	81	82	84	85	87	88	90	91	92	94	95
Champlain (A-10,15,20)	60	66	60	66	77	81	81	88	93	105	108	114	107	107	113	120
Victoria (R-112)	26	25	24	25	25	26	25	26	26	28	29	32	32	32	35	36
Jacques-Cartier (R134)	70	74	72	73	77	77	74	75	75	80	81	85	94	94	101	100
L.H.Lafontaine (A-25)	70	74	82	83	85	86	81	85	87	101	102	103	108	109	112	113

**Total** 226 239 238 246 264 269 261 273 282 313 320 333 341 343 361 369

<b>Période</b>	1974-1995	1975-1985	1985-1995
<b>Augmentation</b>	<b>63%</b>	<b>18%</b>	<b>31%</b>

<b>Rive-Nord 4 ponts</b>	74	75	78	79	80	81	82	84	85	87	88	90	91	92	94	95
Bisson (A-13)	0	18	46	51	55	58	53	57	57	83	92	98	98	104	106	115
Viau (R-335)	46	46	44	45	46	46	44	45	44	44	46	38	39	36	38	37
Papineau-Leblanc (A-19)	43	42	42	45	45	46	46	49	49	54	57	57	56	55	60	61
Médéric-Martin (A-15)	70	73	70	72	76	78	74	76	84	111	123	122	123	129	135	152

**Total** 159 180 202 213 222 229 217 227 234 292 319 315 316 324 339 365

<b>Période</b>	1974-1995	1975-1985	1985-1995
<b>Augmentation</b>	<b>130%</b>	<b>30%</b>	<b>56%</b>

Source: Ministère des Transports Service de la circulation et Service des Inventaires et du Plan Direction Île-de-Montréal

En analysant ces données, nous craignons qu'à terme le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame génère a sont tour une croissance de l'étalement urbain et ai comme conséquence de permettre à plus d'automobilistes d'accéder au Centre-ville. Ils y créeront plus de congestion au Centre-ville de Montréal. Cela aura pour conséquence de :

- Augmenter le temps de livraison au sein du centre-ville
- Diminuer l'efficacité des transports publics
- Augmenter le smog, ainsi que ses polluants associés
- Diminué la qualité de vie des résidents

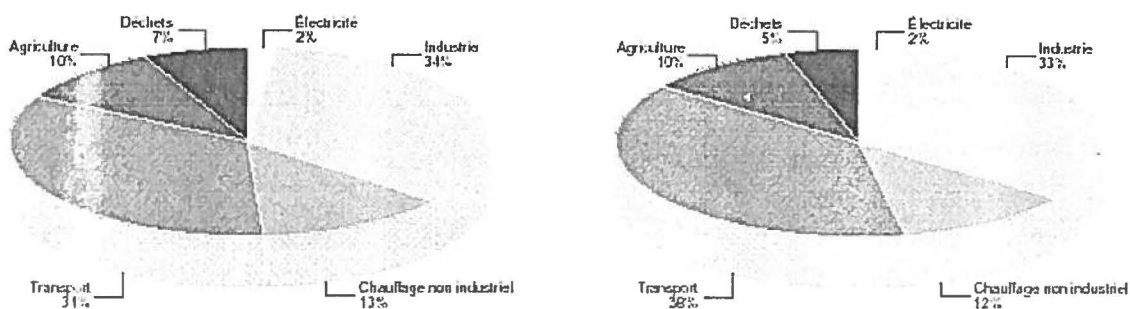
Nous trouvons troublant que le Ministère s'inquiète de la congestion routière périurbaine, mais que celui-ci ne se préoccupe nullement des conséquences de l'augmentation du volume de circulation dans le même centre-Ville.

## Changements climatiques

En 1997, les nations de la planète étaient à Kyoto. Le Canada s'y est engagé à réduire de 6% ses émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à leurs niveau de 1990. L'an dernier le gouvernement du Québec annonçait que nous avions stabilisé nos GES, il reste à les diminuer de 6%. Aujourd'hui, le secteur des transports est maintenant le plus important en intensité de GES. En 1998 représentait 38% des sources d'émission comparativement à 34%<sup>4</sup> 8 ans plus tôt. On peu comprendre que le secteur des transports aura de la difficulté à réduire ses émissions de GES.

Figure 3

### ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE AU QUÉBEC EN 1990 ET EN 1998



Source : ministère de l'Environnement du Québec

Les ministères de l'Environnement et des Ressources naturelles publiaient récemment le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques où il est clairement indiqué:

« L'étalement urbain est en lien direct avec l'augmentation des gaz à effet de serre. Consolider le tissu urbain, c'est enrichir la collectivité, les familles et les citoyens. La société québécoise consacre d'énormes ressources financières à urbaniser des superficies toujours plus grandes de son territoire, sans qu'une croissance démographique ne l'explique ou ne le justifie. Nous occupons toujours plus de territoire sans toutefois être significativement plus nombreux. »<sup>5</sup>

Continuer de faire croître notre système routier avec des projets d'autoroutes contribuera à maintenir les Québécois parmi les pires pollueurs de la planète. Dans la figure suivante on peu constater les relations entre le nombre de kilomètre d'autoroute par personne contre l'efficacité énergétique et les polluants associés à l'automobile.

<sup>4</sup> PLAN D'ACTION QUÉBÉCOIS 2000-2002 sur les changements climatiques page 14

<sup>5</sup> PLAN D'ACTION QUÉBÉCOIS 2000-2002 sur les changements climatiques page 20

**Figure 4 Comparaison de quelques éléments de l'efficacité énergétique structurelle de quatre pays de l'OCDE.**

	Canada	États-Unis	France	Italie	Japon
Longueur du réseau d'autoroutes (en mètres per capita), 1997-OCDE	0,57	0,33	0,17	0,11	0,05
Longueur du réseau routier (en mètres per capita), 1997-OCDE	30	24	15	5	9
Densité nette (habitants par hectare) des principales villes (Newman & Kenworthy, pour l'année 1990)	28,5	14,2	49,9*	49,9*	71,0*
Nombre d'automobiles (per capita), 1997 – OCDE	0,46	0,76	0,44	0,54	0,39
Approvisionnements totaux en énergie (tep per capita), 1997-OCDE	7,86	8,08	4,22	2,84	4,08
Émissions de CO <sub>2</sub> par le transport (tonnes per capita), 1997-OCDE	4,92	6,19	2,41	2,05	2,12

Les données sont tirées de: OCDE, 1999, Données OCDE sur l'environnement, Compendium 1999, Paris.

MRN, 2000, L'énergie au Québec, Les publications du Québec, Québec, 2000. Newman, Peter et Jeffrey Kenworthy, 1989, Cities and Automobile Dependence; An International Sourcebook, Gower Technical, Aldershot, England, 1989.

Notes: \* Densité moyenne des villes européennes pour France et Italie. Densité de Tokyo pour le Japon.

Avec son projet, le ministère des transports affirme qu'il peut construire une autoroute sans augmenter l'effet de serre parce que celle-ci contribuera à réduire la congestion automobile. Cela nous semble totalement improbable à la lumière de ces données. Nous croyons que la congestions sera déplacé vers d'autre goulot d'étranglement du réseau routier.

## **L'avenir de la région métropolitaine**

Ce projet nous permet de poser quelques questions de société. Quel genre de développement voulons donner à Montréal pour le 21<sup>e</sup> siècle ? Une ville étouffée par les voitures ou une ville? Une ville où il fera bon vivre et où nous pourrions élever nos enfants sans craintes?

Michèle Ouimet, éditorialiste à La Presse se pose également les mêmes questions. Elle écrivait récemment<sup>6</sup> :

« Pour qu'une ville soit accueillante, elle doit d'abord discipliner l'automobile. Mais pour ce faire, les politiciens doivent faire preuve de sensibilité, de volonté et d'audace. Plusieurs villes ont fait le pari d'embellir leur environnement, de restaurer leurs vieux bâtiments et d'innover. Certaines ont même été avant-gardistes.

Poussé par un maire visionnaire, Denver, au Colorado, a complètement transformé sa rue principale. Elle a banni l'auto et instauré un système d'autobus gratuits qui passent à toutes les deux minutes. Au milieu de l'artère, la ville a aménagé un terre-plein avec des arbres.

L'Europe, elle, a une longue tradition de transport en commun. La plupart des villes proscrivent les voitures dans certains secteurs. Londres a poussé plus loin cette interdiction: à partir de 2003, les automobilistes devront payer une dizaine de dollars pour avoir accès à la zone centrale de la ville. Du jamais vu en Europe. Le maire Ken Livingstone veut modifier radicalement les habitudes des Londoniens. L'argent généré par ce péage révolutionnaire servira à financer le transport en commun. »

Nous attendons encore ce genre de politicien se révèle. Mais croyez-vous qu'il serait encore nécessaire de transformer la rue Notre-Dame en autoroute avec de telles politiques en faveur du transport public? Au GRAME, nous croyons que ce projet deviendrait caduc.

Le ministère nous présente l'autoroute en tranché comme étant la seule solution valable pour la modernisation de la rue Notre-Dame. Le promoteur ne nous a pas présenté aucune alternative sérieuse à ce projet. Nous doutons de leur réel sérieux à vouloir autre chose qu'une autoroute. Alors que beaucoup de villes choisissent des modes de transport moderne tel que les systèmes légers sur rail (SLR), le ministère nous propose des autoroutes. Mais qui préfère le voisinage d'une autoroute à celui d'une gare de train léger?

C'est pourquoi nous nous opposons à ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Ce projet ne porte pas sur l'avenir. On nous présente ce projet pour solutionner des problèmes de circulation, alors qu'à terme il déversera plus de voiture en direction du centre-ville que sa capacité de les absorber. Cette solution évidemment pas de la décongestion durable.

Le ministère présente ce projet dans son plan de transport. Le sous-titre du document est Pour une décongestion durable<sup>7</sup>. doutant du sens réel de cet phrase, nous avons cherché le terme *décongestion durable* sur des moteurs de recherche sur Internet. Personne n'utilise ce terme mis à part le Ministère des transports du Québec. En fait lorsque l'on associe le terme *durable* et *transport*, il n'est question que de transport public, aucunement d'autoroute. On pourrait être amené à penser qu'au 21<sup>e</sup> siècle personne ne croit réellement qu'une autoroute peu à long terme solutionner des problèmes de congestion routière. Partout sauf au Québec.

---

<sup>6</sup> La Presse Le dimanche 21 octobre 2001

<sup>7</sup> <http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan/texte.pdf>

## Conclusion

Le GRAME est d'avis que la proposition du Ministère des transports de moderniser la rue Notre-Dame en la transformant en autoroute encavée doit être refusée pour les raisons suivantes:

1. Le ministère sous estime l'affluence induite sur cette voie
2. Le projet ne peut être analysé sans le prolongement de l'autoroute 25
3. Le projet présenté par le Ministère aura pour conséquence d'augmenter la congestion automobile au centre-ville de Montréal;
4. Il entraînera un accroissement de l'étalement urbain
5. La congestion créée au centre-ville par l'ajout de voitures nuira à la performance des transports publics
6. La congestion aura des incidences sur la qualité de l'air
7. Il compromettra la qualité de vie au centre-ville
8. Il ne sera pas possible de réhabiliter les terrains en bordure du site
9. L'autoroute en tranché nuira à la réalisation future de système de transport moderne
10. L'autoroute en tranché nuira à créer de nouveau accès au fleuve
11. Elle nuira au effort pour respecter le Protocole de Kyoto

Le GRAME est d'avis que la proposition du Conseil régional de l'environnement de transformer la rue Notre-Dame en boulevard urbain doit être soutenu pour les raisons suivantes:

1. Permettra de refaire la trame urbaine
2. Stimulera le transport collectif par ses voies protégées
3. Permettra la réalisation de système de transport moderne
4. Permettra d'intégrer l'agrandissement des parcs du secteur
5. Permettra de conservé un volume de circulation dans les rues du centre-ville

## Annexe 1

Investissements prévus, Région métropolitaine de Montréal (en millions de dollars)	2000- 2001	2001- 2002	2002- 2003	2003- 2004	2004- 2005	Total 2000- 2005	Total 2005 - 2010	Total 2000- 2010	Pourcentage d'intérêt	
									du MTQ sans partenariat	du MTQ inluant partenariat
<b>MTQ original</b>										
Gestion de la demande	0,3	1,0	3,0	3,0	3,0	10,3		10,3	0,3%	---
Interventions en transport en commun (+ maintien actifs)	85	131	134	202	242	794	763	1 556	40,5%	---
Interventions routières	22	84	178	218	209	711	653	1 365	35,5%	---
Plan d'action conjoint MTL-MTQ	24	37	31	23		115		115	3,0%	---
Réparation du réseau routier (uniquement maintien actifs)	66	78	79	80	89	392	400	792	20,6%	---
<b>Total stratégie d'intervention prioritaire MTQ</b>	197	331	425	526	543	2 023	1 816	3 838	100%	64,8%
<b>Total partenariat public-privé</b>								2 081	---	35,2%
<b>Total MTQ + partenariats</b>	197	331	425	526	543	2 023	1 816	5 919	---	100%
<b>MTQ catégories révisées</b>										
Gestion de la demande	0,3	1,0	3,0	3,0	3,0	10,3		10,3	0,3%	0,2%
Interventions en TC du MTQ (+ maintien actifs)	85	131	134	202	242	794	763	1 556	40,5%	---
Partenariat public-privé en TC (SLR Champlain)								576	---	---
<b>Total Interventions MTQ et Partenariat en TC</b>	85	131	134	202	242	794	763	2 132	---	36,0%
Interventions routières du MTQ (+ maintien actifs)	112	200	288	321	298	1 219	1 053	2 272	59,2%	---
Partenariat public-privé en interventions routières								1 505	---	---
<b>Total MTQ et Partenariat en interventions routières</b>	112	200	288	321	298	1 219	1 053	3 777	---	63,8%
<b>Total stratégie d'intervention prioritaire MTQ</b>	197	331	425	526	543	2 023	1 816	3 838	100,0%	---
<b>Total partenariat public-privé</b>								2 081	---	---
<b>Total MTQ + partenariats</b>	197	331	425	526	543	2 023	1 816	5 919	---	100%

Document original du MTQ : <http://www2.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan/investissements.htm>