



**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 qui alimentera l'étalement urbain**

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

Janvier 2002

Table des matières

Présentation des auteurs et du GRAME.....	3
Résumé et position de l'organisme.....	4
Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame : un projet d'autoroute	5
Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal	5
Les conséquences du projet du ministère du transport	7
L'avenir de la région métropolitaine	10
Conclusion.....	12
Annexe 1	13

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^{er} 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 ont porté sur la problématique de la sur-utilisation de l'automobile et de ses conséquences à long terme sur la modification des cycles biosphériques. 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 est 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

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 vise principalement 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. 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, engendrera 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, l'incapacité du gouvernement du Québec d'atteindre ses objectifs visant à respecter le 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 de plusieurs intervenants d'aménager un boulevard urbain est pour nous la seule solution acceptable. Un boulevard urbain permettrait de revitaliser la trame urbaine, d'y ajouter du transport collectif durable et finalement, d'inscrire le Québec dans une démarche concrète de réduction d'émission de GES.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame : un projet d'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'élargie d'une voie et que l'on élimine les feux de circulation, on a affaire à une autoroute. Des intervenants du ministère, lors de la première phase de la consultation, ont reconnu que c'était effectivement une autoroute. Il est donc évident pour nous, que ce projet présente l'ébauche d'une autoroute et que tout au long de ce document, nous traiterons de la modernisation de la rue Notre-Dame comme étant celui du projet de *l'autoroute Notre-Dame*.

Le plan de gestion des déplacements de la région de Montréal priorise le développement routier

En novembre 2000, le ministère des transports déposait son plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, pour l'horizon 2000-2010. Nous avons analysé ce plan et ce que nous y avons constaté nous laisse perplexe. Il semble sous-entendre que le secteur du transport en commun en ressortira le grand gagnant. Néanmoins, notre analyse nous démontre le contraire, car les cinq secteurs d'investissements qui y sont présentés cachent un autre constat. En réalité, le ministère cherche à minimiser l'importance qu'il accorde à ses investissements reliés aux infrastructures routières. Ceci dit, ce plan devrait comporter uniquement trois catégories, afin de présenter les vrais intérêts du ministère. Ces catégories seraient : les interventions routières, le transport en commun et la gestion de la demande.

En ce qui concerne la catégorie *Interventions routières*, nous la définissons comme étant le regroupement des trois catégories suivantes : *Interventions routières*, *Plan d'action conjoint ville de Montréal-ministère des Transports* (améliorations d'autoroutes, échangeurs ou de boulevards) et *Réparation du réseau routier*. Il nous semble d'autant plus légitime de procéder à un tel regroupement, car que le ministère lui-même inclus *Maintien et renouvellement des actifs (autobus-métro-trains)* dans la catégorie transport en commun.

Ainsi, le total des dépenses prévues par le ministère est de **3,84 milliards** pour 10 ans. Les montants se répartissent comme suit¹ :

- Les dépenses en **interventions routières** sont de **2,28 milliards** de dollars, soit **59%** des 3,8 milliards.
- Pour ce qui est du **transport en commun**, les investissements proposés sont de **1,56 milliards** soit **40%**.
- Finalement, dans le même plan le ministère a prévu **10,3 millions** de dollars en **gestion de la demande** pour 10 ans. Cette somme a pour objectif de réduire le nombre de voitures sur les routes. Il n'est donc pas surprenant que l'on se retrouve avec un besoin de nouvelles autoroutes, lorsque **seulement 0,3%** de ce plan est consacré à réduire la demande.

De plus, ce ministère souhaite la création de partenariats avec l'entreprise privée et le gouvernement fédéral. Ces partenariats visent la réalisation de ponts autoroutiers pour **1,5 milliards** et un seul projet en transport en commun, soit un projet de systèmes légers sur rail

¹ Tiré du tableau en annexe 1

pour **576 millions**. Le total des investissements souhaités par le ministère des transports, en incluant les partenariats, totalise **5,91 milliards** et se répartit comme suit :

- Interventions routières MTQ et partenariats de **2,13 milliards** pour **63,8%** du plan.
- Transport en commun MTQ et partenariat de **3,78 milliards** pour **36,0%** du plan.
- Et moins de **0,2%** soit, **10,3 millions** en gestion de la demande.

Dans l'étude d'impact du projet d'autoroute Notre-dame, le ministère a analysé d'autres options qu'une autoroute en tranchée. Pour l'option transport en commun, il 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. »²

En regardant la priorité accordée aux investissements en transport au Québec, peut-on être surpris des résultats des études qui analysent l'achalandage, la prévision de la demande, ainsi que l'opportunité et la faisabilité de mesures préférentielles pour l'utilisation du transport collectif. On réalise bien, qu'il n'y a pas vraiment de volonté politique claire de faire primer le transport en commun. Tant que les interventions routières seront plus importantes pour le ministère, que ne le sont les investissements en transport en commun, nous retrouverons des résultats d'études pour confirmer que la construction d'une autoroute est la seule solution.

Le ministère présente dans son 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** »³. On remarque que le ministère a conscience des conséquences de ses actes, mais l'aménagement du territoire n'est pas sous la responsabilité de celui-ci.

Selon le ministère, le prolongement de l'autoroute 25 vise ⁴:

- 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);
- Le déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15;
- Et l'amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CUM.

On peut donc conclure qu'une importante partie de la circulation, qui passait sur ces axes routiers, se délétera sur l'autoroute 25. En regardant ces informations, on peut mettre en

² Étude d'impact sur l'environnement - Modernisation de la rue Notre-Dame, Chapitre 1, page 31, Août 2001. N/Réf.: 0040067-194-IT-01

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

⁴ <http://www2.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan/fiches/projets4.htm#prolongement>

doute la faiblesse des chiffres qu'avance le ministère, face à l'impact qu'aura ce nouveau volume de circulation sur l'autoroute Notre-Dame.

Évidemment, le ministère oublie que l'autoroute 25 aura de grandes conséquences sur l'achalandage de toute la région métropolitaine et plus particulièrement, sur l'autoroute Notre-Dame (voir figure 1). Il est aussi à prévoir que, globalement, l'autoroute Notre-Dame, avec sa plus grande capacité d'accès au cœur de Montréal, aura comme conséquence directe d'augmenter la congestion dans les rues du centre-ville.

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

Les conséquences du projet du ministère des transports

La croissance de l'étalement urbain

Tout ajout d'une 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 des transports 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 donc, que la construction de cette autoroute a stimulé l'étalement urbain, au point que la circulation sur le pont de l'autoroute 15 est aujourd'hui deux fois plus importante qu'avant la construction de la 13.

Lorsque nous comparons les quatre principaux ponts de la Rive-Sud avec les quatre principaux ponts de la Rive-Nord de Montréal, nous constatons que la croissance du volume de circulation de 1974 à 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 tableau 1).

Tableau 1 : Évolution de la circulation sur les ponts de entre 1974 et 1995

Débit journalier moyen annuel (en milliers de véhicules)																
Rive-Nord 2 ponts	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
Période	1974-1995		1975-1985		1985-1995											
Augmentation	282%		55%		89%											
Rive-Sud 4 ponts	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
Période	1974-1995		1975-1985		1985-1995											
Augmentation	63%		18%		31%											
Rive-Nord 4 ponts	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
Période	1974-1995		1975-1985		1985-1995											
Augmentation	130%		30%		56%											

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 à son tour une croissance de l'étalement urbain. Cette affluence d'automobilistes aura comme conséquence directe :

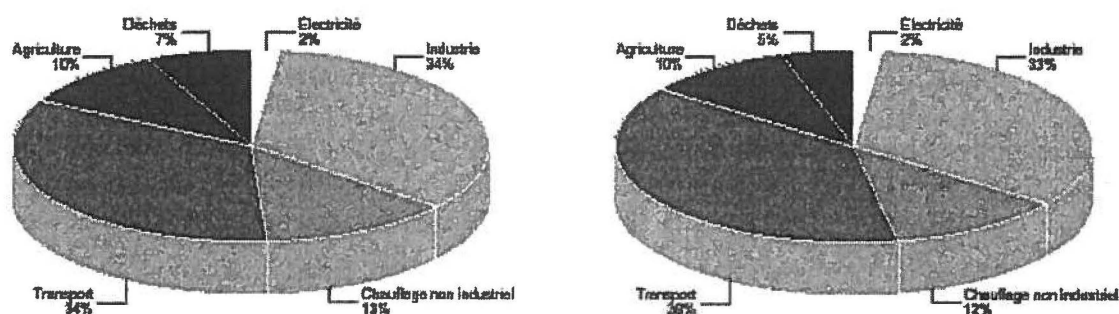
- L'augmentation de la congestion au centre-ville de Montréal;
- L'augmentation du temps de livraison au sein du centre-ville de Montréal;
- La diminution de l'efficacité des transports publics;
- L'augmentation du smog, ainsi que ses polluants associés;
- Et finalement, la diminution la qualité de vie des résidents.

Nous trouvons donc 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.

L'augmentation des gaz à effet de serre

En 1997, les nations de la planète étaient à Kyoto. Le Canada s'est engagé à réduire de 6% ses émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à son niveau de 1990. L'an dernier le gouvernement du Québec annonçait que nous avions stabilisé nos GES et qu'il ne restait plus qu'à les diminuer de 6%. En 1998, le secteur des transports était le plus important en intensité de GES. Il représentait 38% des sources d'émissions comparativement à 34%⁵, 8 ans plus tôt (Voir figure 2). On peut comprendre que le secteur des transports aura de la difficulté à réduire ses émissions de GES.

Figure 2 : 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. »⁶

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 le tableau 2, on peut constater les relations directes existant entre le nombre de kilomètres d'autoroutes per capita par rapport à la consommation énergétique per capita, ainsi que les émissions de GES associées au transport.

⁵ PLAN D'ACTION QUÉBÉCOIS 2000-2002 sur les changements climatiques page 14

⁶ PLAN D'ACTION QUÉBÉCOIS 2000-2002 sur les changements climatiques page 20

Tableau 2 : 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 ₂ 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.

Dans son étude, le ministère des transports affirme que l'impact de son projet face aux émissions de GES sera nul, parce qu'il contribuera à réduire la congestion automobile. Cela nous semble totalement improbable à la lumière des données que nous venons de présenter. Bien au contraire, si ce projet autoroutier stimule l'étalement urbain comme nous le croyons, il y aura nécessairement une augmentation substantielle des émissions de GES.

L'avenir de la région métropolitaine

Ce projet autoroutier nous oblige à nous poser quelques questions, sur ce que sera la société québécoise de demain. Quel genre de développement urbain voulons-nous mettre en place à Montréal pour le 21^e siècle ?

Michèle Ouimet, éditorialiste à La Presse, se posait également les mêmes questions récemment. Dans une série d'éditoriaux sur l'avenir de la ville de Montréal, elle écrivait⁷ :

⁷ La Presse, dimanche le 21 octobre 2001

« 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. »

Croyez-vous qu'il serait encore nécessaire de transformer la rue Notre-Dame en autoroute, avec des politiques aussi musclées en faveur du transport collectif ? Nous croyons que si une telle approche était adoptée, le projet qui nous est présenté par le ministère des transports deviendrait caduc.

Le ministère nous présente l'autoroute en tranchée comme étant la seule solution valable pour la modernisation de la rue Notre-Dame. Le promoteur ne nous a 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, le ministère nous propose une autoroute.

C'est pourquoi nous nous opposons à ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Celui-ci ne porte pas sur l'avenir. On nous présente ce projet pour solutionner des problèmes de circulation, alors qu'à terme, il déversera encore plus de voitures en direction du centre-ville et des quartiers limitrophes. Cette solution n'est 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* »⁸. doutant du sens réel de cette 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 en commun, aucunement d'autoroute. On pourrait être amené à penser qu'au 21^e siècle personne ne croit réellement qu'une autoroute peut à long terme, solutionner des problèmes de congestion routière. Partout sauf au Québec.

⁸ <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 encaissée doit être rejetée pour les raisons suivantes:

- Le projet soumis ne peut être accepté, car il ne tient pas compte des impacts du plan de gestion des déplacements du ministère;
- Le ministère sous-estime l'affluence induite sur cette voie;
- Le projet présenté par le ministère aura pour conséquence d'augmenter la congestion automobile au centre-ville de Montréal;
- La congestion créée au centre-ville nuira à la performance des transports publics;
- La congestion aura des incidences sur la qualité de l'air;
- Il n'y a aucune garantie que la circulation à l'intérieur des quartiers diminuera;
- Le ministère n'a pas su démontrer l'incapacité du transport en commun à solutionner la congestion automobile que l'on retrouve sur la rue Notre-Dame;
- Le projet, une fois réalisé, entraînera un accroissement de l'étalement urbain;
- Et finalement, ce projet nuit totalement aux efforts du gouvernement du Québec d'atteindre ses objectifs face au Protocole de Kyoto

Le GRAME est d'avis que la proposition faite par plusieurs intervenants de transformer la rue Notre-Dame en boulevard urbain, accompagné d'un système de transport collectif en voies protégées, doit être retenue pour les raisons suivantes:

- Un boulevard urbain permettra de consolider et revitaliser la trame urbaine;
- Les voies protégées faciliteront la traversée piétonnière du boulevard;
- Ce boulevard évitera le délestage de l'autoroute 40 sur la Notre-Dame;
- Il limitera la pénétration de l'automobile au centre-ville;
- Les inconvénients lors de la construction seront moindres;
- Et il facilitera l'atteinte des objectifs de Kyoto en n'augmentant pas la capacité routière.

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
MTQ original										
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%	---
Total stratégie d'intervention prioritaire MTQ	197	331	425	526	543	2 023	1 816	3 838	100%	64,8%
Total partenariat public-privé								2 081	---	35,2%
Total MTQ + partenariats	197	331	425	526	543	2 023	1 816	5 919	---	100%
MTQ catégories révisées										
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	---	---
Total Interventions MTQ et Partenariat en TC	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	---	---
Total MTQ et Partenariat en interventions routières	112	200	288	321	298	1 219	1 053	3 777	---	63,8%
Total stratégie d'intervention prioritaire MTQ	197	331	425	526	543	2 023	1 816	3 838	100,0%	---
Total partenariat public-privé								2 081	---	---
Total MTQ + partenariats	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>