

INVESTISSEMENTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER 1997-1998



ON REDOUBLE D'EFFORTS

MERCI

DE REDOUBLER DE PATIENCE



DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE : PLUS D'UN DEMI MILLIARD.

Montréal, le 18 avril 1997 - Le ministre des Transports du Québec, monsieur Jacques Brassard, a dévoilé ce matin, en conférence de presse à Montréal, les argents qui seront consacrés au transport en commun et au réseau routier dans la région métropolitaine. « Que ce soit par des travaux sur le réseau routier ou par sa contribution au plan d'actions de l'Agence métropolitaine, les dépenses du ministère des Transports à Montréal, sur l'Île de Laval et dans les couronnes Nord et Sud s'élèveront, pour 1997-1998, à 472 M\$, dont 80 M\$ d'argent neuf », a souligné le ministre Brassard.

Accompagné du ministre d'État à la Métropole, monsieur Serge Ménard, de plusieurs membres de l'Assemblée nationale et d'élus municipaux, le ministre des Transports a affirmé : « Ces investissements, en plus de viser une amélioration des infrastructures routières, sont pensés également dans le but d'améliorer, à moyen terme, l'équilibre entre l'usage de la route et des transports collectifs ».

Deux priorités : la sécurité des usagers et le soutien au développement économique

« J'ai maintes fois répété que ma grande priorité est la sécurité routière. Les travaux et le plan d'interventions que je dévoile aujourd'hui reposent sur cette première préoccupation », a renchéri monsieur Brassard.

Pour améliorer la sécurité des infrastructures dans la région, le ministère des Transports interviendra au niveau de la gestion de la circulation, sur l'amélioration de la signalisation et de l'éclairage en plus de procéder à l'installation des équipements de sécurité.

Précisant plus à fond sa pensée, monsieur Brassard ajoutait: « Quand un ministère investit plus d'un demi-milliard de dollars dans une région, cela permet de comprendre toute l'importance qu'accorde le gouvernement Bouchard au développement de cette région. Les transports jouent un rôle stratégique majeur dans le développement économique. Nos investissements



sur le réseau routier de votre région doivent être considérés comme un placement, un investissement dans l'avenir de la Métropole.»

Le réseau routier : remise en état et décongestion

À Montréal, comme ailleurs au Québec, les budgets de travaux routiers iront en augmentant au cours des trois prochaines années de façon à pouvoir répondre aux besoins en terme de conservation et d'amélioration du réseau routier. Le Ministère dispose pour tout le Québec d'une somme de 515 millions pour réaliser ses travaux, ce qui représente une augmentation de 155 millions du budget régulier de l'an dernier.

Confirmant que 224 M\$ seront consacrés au réseau routier de la région métropolitaine, le ministre des Transports précisait que 174 M\$ iront à la remise en état ou à l'entretien des routes, dont 42 M\$ à la conservation des structures, 19 M\$ à la réfection des chaussées, 19,5 M\$ à des travaux visant une meilleure gestion de la circulation, un meilleur éclairage ou l'aménagement d'équipements de sécurité, 12,7 M\$ au parachèvement de certains projets et 46 M\$ à l'instauration de mesures d'appui à la décongestion. Finalement, 34 M\$ sera dédiée à l'entretien, été comme hiver, du réseau routier. Il faut aussi comptabiliser ce que l'on appelle les activités connexes qui se situent aux environs de 24 % de la valeur des projets.

Le transport collectif

Avant de céder la parole à son collègue, Serge Ménard, ministre responsable de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT), monsieur Brassard a rappelé toute l'importance du développement et de l'utilisation du transport en commun dans la région métropolitaine : « Nos prévisions indiquent qu'en l'an 2010, il y aura 700,000 véhicules de plus qu'en 1990. C'est pourquoi les efforts du MTQ visant la décongestion du réseau routier montréalais incluent des mesures comme l'aménagement de voies réservées et de stationnements d'incitation. »

Pour 1997-1998, le ministère des Transports, en collaboration avec ses partenaires, financera pour quelque 248 M\$ de projets visant à promouvoir le transport en commun.

Au delà de ces 248 M\$, le Ministère débourse 335 M\$ pour couvrir le service de la dette de la CUM ou des sociétés de transports pour des projets antérieurs, pour la subvention au déficit d'opération des Organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun (OMIT) et des Conseils intermunicipaux de transport (CIT), et pour les subventions au

transport scolaire et au transport adapté. Ces déboursés additionnels récurrents s'ajoutent au montant de 472 M\$ annoncé ce matin.

« Le demi-milliard que nous injecterons dans la région métropolitaine se présente donc comme un soutien considérable au maintien et à la création d'emplois, et dans l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de la Métropole », a conclu le ministre Jacques Brassard.

- 30 -

Source : Louise B. Accolas
Attachée de presse
Cabinet du Ministre
Tél.: (514) 873-3444

Pour renseignements : Yvan Paquette
Direction des communications
Tél.: (514) 873-2321

248 MILLIONS \$ POUR LE TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Montréal, le 18 avril 1997 - Le ministre d'État à la Métropole, monsieur Serge Ménard, a dévoilé en conférence de presse conjointe avec le Ministre des Transports, monsieur Jacques Brassard, les investissements du gouvernement du Québec en matière de transport en commun dans la région métropolitaine.

« Les sommes allouées au programme triennal d'immobilisation des trois sociétés de transport (STCUM, STL et STRSM), à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et pour les mesures d'appui à la décongestion, totaliseront **248 M\$** » a précisé M. Ménard.

De cette somme, 122 millions de dollars iront à l'achat d'autobus neufs par les trois sociétés de transport qui pourront ainsi rajeunir leurs flottes existantes. Le remplacement des autobus permet d'assurer un service fiable et de qualité auprès des usagers.

De plus, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), un organisme relevant du ministre d'État à la Métropole, interviendra dans la réalisation de projets totalisant 11 M \$ pour l'année 1997 - 1998. Des travaux sont prévus sur les voies réservées des ponts Viau et Lachapelle et une voie réservée sera aménagée sur le boulevard Lapinière, sur la rive sud de Montréal.

Une somme de 20 M\$ sera affecté à des projets visant à favoriser une intégration entre les différents modes de transport, à inciter les gens à adopter le transport en commun et à pratiquer le covoiturage. « Ainsi, soulignait M. Ménard, huit stationnements seront également aménagés ou améliorés pour desservir l'ensemble des usagers du réseau de transport. Cela permettra l'ajout de 4000 nouvelles places de stationnement. La ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes et le carrefour des autoroutes 10 et 30 seront touchés par ces mesures. On apportera également des améliorations au terminus de la STRSM au centre-ville de Montréal et à Longueuil. »

Pour maintenir les acquis, un effort particulier sera mis sur le réseau du métro, vieux de trente ans, et sur celui des trains de banlieue. Ainsi, le projet

de rénovation du métro prévoit des investissements de 60 M \$, dont 30 proviendront du Ministère des Transports du Québec, 15 M \$ de la STCUM et 15 M \$ de l'AMT. À ce moment s'ajouteront une somme de 24 M \$, affectée au remplacement des escaliers mécaniques du métro, et un montant additionnel de 6 M \$ pour renouveler les locomotives de la ligne de trains de banlieue Rigaud. Le MTQ renouvellera sa participation financière de 30 M \$ l'an prochain.

Le ministre de la Métropole confirmait que le Gouvernement du Québec maintiendra une aide importante à l'exploitation des services de transport collectif de la région métropolitaine en 1997 - 1998. Ainsi, un montant de 169 M \$ sera investi selon la répartition suivante :

- les organismes municipaux et intermunicipaux de transport de la région métropolitaine recevront 16 M \$
- les organismes responsables du transport adapté se verront attribuer une somme de 21 M \$
- le gouvernement versera 132 M \$ aux commissions scolaires pour le transport d'écoliers.

Le ministre Serge Ménard a rappelé que : «la métropole est l'agglomération nord-américaine où l'utilisation du transport en commun est la plus élevée. La capacité de la métropole d'attirer de nouvelles entreprises et la compétitivité des entreprises qui y sont implantées repose en grande partie sur la capacité de se déplacer, d'où l'important effort gouvernemental déployé malgré le contexte actuel de restrictions budgétaires ».

Enfin, monsieur Ménard a remercié son collègue des Transports pour sa sensibilité vis-à-vis les problèmes auxquels est confrontée la métropole et pour la conviction qu'il a fait preuve auprès du Conseil des ministres pour favoriser la réalisation de projets qui seront profitables aux nombreux usagers des divers modes de transport.

- 30 -

Source: Simon Lacroix
Attaché de presse
Cabinet du ministre d'État
à la Métropole
Tél.: (514) 873-2622

Pour renseignements :
Michel Labonté
Tél. : (514) 873- 6910

473416

**NOTES POUR LE DISCOURS
DU MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC,
MONSIEUR JACQUES BRASSARD,**

**EN VUE DE L'ANNONCE
DE LA PROGRAMMATION DE TRAVAUX ROUTIERS
POUR L'ANNÉE 1997-1998
DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL**



Montréal, le 18 avril 1997

AMRA

CANQ
TR

1000

1997/98

(La version prononcée prévaut)

Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie d'avoir répondu à notre invitation de participer au dévoilement du programme d'interventions du ministère des Transports dans la grande région métropolitaine.

Hier à Québec, j'annonçais la programmation nationale du Ministère. Pour l'année 1997-1998, nos dépenses sur le réseau routier atteindront le milliard de dollars. Avec mon collègue Serge Ménard, nous tenions à présenter le portrait spécifique de nos dépenses dans la région métropolitaine, parce que nous croyons qu'elles auront des impacts sur la sécurité routière et la décongestion et qu'elles représentent un apport au développement socio-économique de la Métropole.

Que ce soit par des travaux sur le réseau routier ou par sa contribution financière au plan d'actions à l'Agence métropolitaine, les dépenses du ministère des Transports à Montréal, sur l'Île de Laval et dans les couronnes Nord et Sud s'élèveront, pour 1997-1998, à 438 millions de dollars, dont 80 millions d'argent neuf, soit **50 millions de dollars** à la décongestion du réseau routier et **30 millions** pour la rénovation des premières stations du métro de Montréal. Je précise que pour les deux prochaines années budgétaires, nous prévoyons 100 millions de dollars additionnels pour la décongestion. Quant aux sommes consacrées à la rénovation de certaines stations de métro, un autre 30 millions est prévu pour 1998-1999.

Je tiens d'abord à préciser que cette présentation est le résultat d'une évaluation précise de l'état du réseau et des infrastructures, et qu'elle constitue la première étape, la plus urgente, d'un plan plus vaste d'interventions qui visent à offrir une meilleure mobilité aux citoyens de la région.

A - DEUX PRÉOCCUPATIONS MAJEURES : SÉCURITÉ DES USAGERS ET PARTICIPATION AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

1 - Sécurité des usagers

J'imagine assez bien que votre souhait le plus légitime ce matin, c'est de savoir où et comment nous entendons dépenser ce demi-milliard de dollars et je vous comprends très bien. Cependant, vous ne m'en voudrez pas, je l'espère, de prendre quelques minutes pour vous faire part de mes priorités depuis mon arrivée au ministère des Transports, j'ai maintes fois répété que ma grande priorité est la sécurité routière. Les travaux et le plan d'interventions que je dévoile aujourd'hui reposent sur cette première préoccupation. Au cours de l'année 1997-1998, plus de 125 chantiers s'ouvriront un peu partout sur le territoire de la région métropolitaine.

Vous verrez que pour améliorer la sécurité des infrastructures dans la région, nous travaillerons sur la gestion de la circulation, nous améliorerons la signalisation et l'éclairage, nous installerons des équipements de sécurité. Nous corrigerons aussi des sites «à risques plus élevés», mieux connus sous le nom de «points noirs». Vous constaterez ainsi, qu'au ministère des Transports, nous abordons de plus en plus la sécurité des infrastructures selon une approche globale.

2 - Participation au développement socio-économique

Quand un ministère investit plus d'un demi-milliard de dollars dans une région, cela permet de comprendre toute l'importance qu'accorde le gouvernement Bouchard au développement de cette région. Les transports jouent un rôle stratégique majeur dans le développement économique. Nos investissements sur le réseau routier de votre région doivent être considérés comme un placement dans l'avenir de la Métropole.

La grande région métropolitaine a besoin d'un réseau routier et d'un réseau de transport en commun efficaces et efficients pour

permettre la mobilité des personnes comme des marchandises. C'est par la route, c'est par le transport en commun que se déplacent les travailleurs, c'est aussi par les routes, les ports et le rail que voyagent notre production industrielle, notre savoir-faire.

Voilà pourquoi au ministère des Transports, nous prendrons un soin particulier :

- des autoroutes qui traversent la Métropole;
- des axes routiers conduisant aux industries;
- des routes qui, avec le réseau de camionnage, sont privilégiées pour le transport des marchandises et cela avec l'obsession constante de la sécurité routière.

En fait, à l'heure de la globalisation des marchés et des livraisons juste à temps, à l'heure où il faut se déplacer pour gagner sa vie, c'est la compétitivité d'une portion importante de l'économie québécoise qui dépend de l'efficacité du transport routier. Nul doute, dans ce contexte, que nos opérations annuelles d'entretien, de conservation, d'amélioration et de développement du réseau routier revêtent un caractère stratégique fondamental.

Le demi-milliard que nous injecterons dans la région métropolitaine se présente donc comme un soutien considérable au maintien et à la création d'emplois. Il n'inclut pas les déboursés pour le service de la dette de la CUM ou des sociétés de transport pour des projets antérieurs, ni les subventions au déficit d'opération des Organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun (OMIT) et des Conseils intermunicipaux de transport (CIT), ni les subventions pour le transport scolaire et le transport adapté. Tous ces montants représentent des déboursés additionnels de 335 millions.

B DEUX GRANDS AXES D'INTERVENTIONS : REMISE EN ÉTAT ET DÉCONGESTION DU RÉSEAU ROUTIER

Cela étant dit, 224 millions seront consacrés au réseau routier. Deux grands axes d'interventions guident notre action.

1. Remise en état des infrastructures et entretien du réseau

Nous investirons **174 millions de dollars** dans la remise en état du réseau.

Les routes de la région métropolitaine sont abîmées parce que certaines d'entre elles commencent à avoir de l'âge et aussi, parce qu'elles sont extrêmement sollicitées. L'effort de réfection consenti cette année sur le réseau routier régional sera donc très important, en fait le plus important depuis plusieurs années.

2. Décongestion... ou amélioration de la fluidité

L'autre grand axe d'intervention du ministère des Transports en 1997-1998 est la décongestion du réseau routier, ou si vous préférez, l'amélioration de la fluidité de la circulation.

Plusieurs des projets inclus dans le volet décongestion auront pour effet immédiat de réduire substantiellement le temps de déplacement sur de nombreux trajets dans la région. À titre d'exemple, mentionnons la poursuite des liens, dans l'axe routier de l'autoroute 25, de l'autoroute 40 au boulevard Perras, le prolongement de l'autoroute 440 entre la 117 et l'autoroute 13 à Laval ainsi que la réfection complète de la route 116, incluant l'échangeur au boulevard Édouard et Edna-Maricourt à Longueuil et Saint-Hubert.

Je vous ai parlé aussi de notre préoccupation pour la sécurité. Un bon exemple est sans doute celui du réaménagement de l'échangeur Woodland sur l'autoroute 20, une amélioration demandée avec beaucoup de persistance par les gens du milieu.

Au chapitre de la complémentarité entre les modes de transport des personnes, je voudrais attirer votre attention sur le projet de mise en opération d'un train de banlieue reliant Blainville et Montréal afin d'offrir une alternative aux automobilistes touchés par la réfection du pont Marius-Dufresne, qui relie Laval et Rosemère par la route 117 et qui sera fermé du 15 mai au 15 octobre 1997. Il faut mentionner également les projets d'agrandissement ou de construction de stationnements d'incitation et de mesures préférentielles pour les autobus. Mon collègue, ministre d'État à la Métropole, monsieur Serge Ménard, vous précisera la nature des interventions prévues dans ce secteur.

C LES INVESTISSEMENTS EN 1997-1998

Abordons maintenant la grande question : À quoi doit-on s'attendre pour l'année 1997-1998 dans la région métropolitaine en matière de transport?

Je l'ai dit, 130 projets verront le jour au cours des prochaines semaines. Bien sûr, cela créera un certain nombre d'inconvénients, on ne pourra y échapper. Par contre, en bout de ligne, les améliorations seront perceptibles.

Voici un aperçu de la programmation pour la présente année financière.

1. PROGRAMMATION RÉGULIÈRE

a) Conservation des chaussées et des structures

Quelque **42 millions** seront consacrés à des interventions reliées aux structures, soit les ponts, tunnels et viaducs, qui furent mis en service, pour certaines, lors de l'Exposition universelle de Montréal, en 1967. Il s'agit d'une hausse de 81% comparativement à l'an dernier. Les ponts Charles-de-Gaulle, dans l'est de Montréal, Marius-Dufresne, sur la route 117 à Laval, Arthur-Branchaud - au-dessus de la rivière Richelieu, dont le nom évoque celui d'un ancien ingénieur-en-chef du ministère de la

Voirie, et qui est considéré comme l'un des principaux artisans de la Transcanadienne - figurent parmi les projets.

On y retrouve aussi la réfection du tunnel Ville-Marie et de plusieurs viaducs sur la 40, dans les municipalités de Pointe-Claire et Kirkland, et le viaduc Desaulniers sur la route 134, à Longueuil.

19 millions seront consacrés à la réfection de la chaussée et à la pose de nouveaux revêtements. La réfection de l'autoroute 40 en béton de ciment dans le secteur de Dorion-Vaudreuil, au coût de 7 millions figure dans ces projets. Il en est de même sur de nombreux tronçons de route qui sont représentés sur les cartes disposées autour de la salle.

b) Amélioration du réseau

Au chapitre des investissements, le Ministère double la mise par rapport à l'an dernier. **19,5 millions** seront consacrés à des travaux visant une meilleure gestion de la circulation, un meilleur éclairage ou l'aménagement d'équipements de sécurité.

L'aménagement du carrefour Seigneurial sur la route 116, à Saint-Bruno, ainsi que la reconstruction du même axe routier à McMasterville font partie du plan d'intervention du Ministère. On prévoit également la réfection de la chaussée, le réaménagement de la bande centrale et la pose d'une glissière rigide sur l'autoroute à Candiac.

c) Développement du réseau

Une somme de **12,7 millions** sera affectée au parachèvement de certains projets, tels que l'autoroute 30, à Candiac, et la Montée Gascon, sur la route 337 au nord de la 640, dans les secteurs de Terrebonne et Mascouche.

D LES MESURES D'ATTÉNUATION

Comme à chaque année, des mesures d'atténuation sont prévues pour réduire l'impact des travaux routiers.

Parmi ces mesures, on retrouve l'information donnée aux personnes qui utilisent la ligne téléphonique *Info-Travaux* du ministère des Transports et les renseignements disponibles sur le réseau routier grâce aux panneaux à message variable.

Autres sources d'information sur les travaux routiers : les chroniques dans les différents quotidiens ainsi qu'à la télévision, grâce à la collaboration de la chaîne Météomédia, en plus du site Internet du ministère des Transports. Nous intervenons donc également sur l'autoroute électronique.

La collaboration avec nos partenaires est également un élément essentiel qui joue en faveur des usagers de la route et de la population en général. Nous coordonnons, dans la mesure du possible, toutes nos interventions avec celles des municipalités et autres intervenants sur le réseau routier. Et puis, il y a l'appui des différents corps policiers dans la gestion de la circulation et de la sécurité des usagers et des ouvriers sur les chantiers.

Autant que possible, les chantiers seront actifs en dehors des heures de pointe, de façon à entraver le moins possible la circulation des véhicules.

Également, à certains endroits, des itinéraires alternatifs seront suggérés aux usagers, les chroniques de circulation des différentes stations de radio et l'ensemble des journalistes de la presse écrite et électronique jouant un rôle pour les faire connaître.

Et encore cette année, nous avons un chantier revêtant une importance particulière et qui mérite des mesures d'atténuation spéciales. Vous l'aurez deviné : je fais référence au chantier du pont Marius-Dufresne qui relie Laval et Rosemère par la route 117, et qui sera fermé du 15 mai au 15 octobre.

Les mesures d'atténuation comprennent notamment la mise en service d'un train de banlieue à partir de Blainville, l'aménagement d'une quatrième voie sur l'autoroute 15 et de diverses voies supplémentaires sur des tronçons avoisinants, ainsi que l'amélioration de l'échangeur des autoroutes 13 et 640.

Je veux encore une fois remercier les usagers de la route d'avoir si bien collaboré l'an dernier aux travaux du tunnel Louis-Hyppolite-LaFontaine. Ils ont fait en sorte que ce chantier majeur ne soit pas à l'origine du cauchemar que certains avaient prédit.

Et je vous dis cette année, c'est avec le même type de collaboration que la fermeture du pont Marius-Dufresne causera elle aussi un minimum d'inconvénients.

B LE PARTENARIAT

Une route, une ligne d'autobus, de métro ou de train de banlieue, c'est un moyen de communication. Cela peut donc, par extension, être un symbole de concertation. Le partenariat est essentiel dans une démarche comme la nôtre.

Ceux et celles qui habitent dans la grande région métropolitaine doivent savoir que le MTQ bâtit l'avenir des transports avec des partenaires importants : de premier chef, je mentionne le ministère de la Métropole, l'*Agence métropolitaine de transport* sous la responsabilité de monsieur Ménard, les élus municipaux, les trois sociétés de transport en commun, la *STCUM*, la *STL* et la *STRSM*, les *OMIT*, les *CIT*, les Associations de camionnage, de transporteurs, les grandes Sociétés de transports de personnes et de marchandises (publiques ou privées) et les groupes d'intérêt.

L'échange avec ces partenaires est essentiel pour accentuer la cohérence de nos interventions : ensemble, nous développons une vision intégrée du transport des personnes et des marchandises dans la région métropolitaine.

Nous définissons aussi des objectifs de transport propres à la région et nous tâchons de faire en sorte qu'ils soient partagés, autant que possible, par les différents intervenants en transport.

Ces grands objectifs mèneront à des actions concrètes qui seront présentées dans le futur plan de gestion des déplacements, lequel guidera nos actions pour les 20 prochaines années.

CONCLUSION

En conclusion, et comme je le mentionnais hier à Québec, c'est une grande corvée qui s'amorce sur le réseau routier québécois, un effort qui s'étendra sur plusieurs années et qui permettra de «retaper» littéralement un réseau routier qui en a bien besoin.

À Montréal, comme ailleurs au Québec, les budgets de travaux routiers iront en augmentant, de façon à pouvoir répondre aux besoins en terme de conservation et d'amélioration du réseau routier. Nous pourrons ainsi redonner aux usagers de la route un réseau en bon état, sécuritaire et constituant un meilleur outil de soutien au développement socio-économique.

Mais dans la région métropolitaine, les investissements dans le réseau routier ne seront pas suffisants, si l'on regarde aussi loin que les années 2000.

Il y aura de plus en plus de voitures sur le réseau routier de la région métropolitaine : une étude récente nous parle d'un million 700 mille véhicules en l'an 2010. C'est un demi-million de voitures de plus qu'en 1990.

Cette prévision est assortie d'un sombre tableau des embouteillages et d'un centre de l'agglomération déserté par des gens qui l'ont quitté pour ne plus y revenir.

Parce que nous sommes conscients de ce problème potentiel, nous favorisons une revitalisation et une consolidation du centre de l'agglomération montréalaise.

L'un des moyens d'y arriver est de garder ce centre accessible par des réseaux efficaces de transport en commun... lesquels devront être utilisés par les usagers qui auront modifié leur comportement d'automobiliste. La récente modernisation du train de banlieue et l'aménagement de stationnements incitatifs reliés au métro ou au réseau d'autobus ont pour objectif d'amener ce transfert de l'automobile au transport en commun.

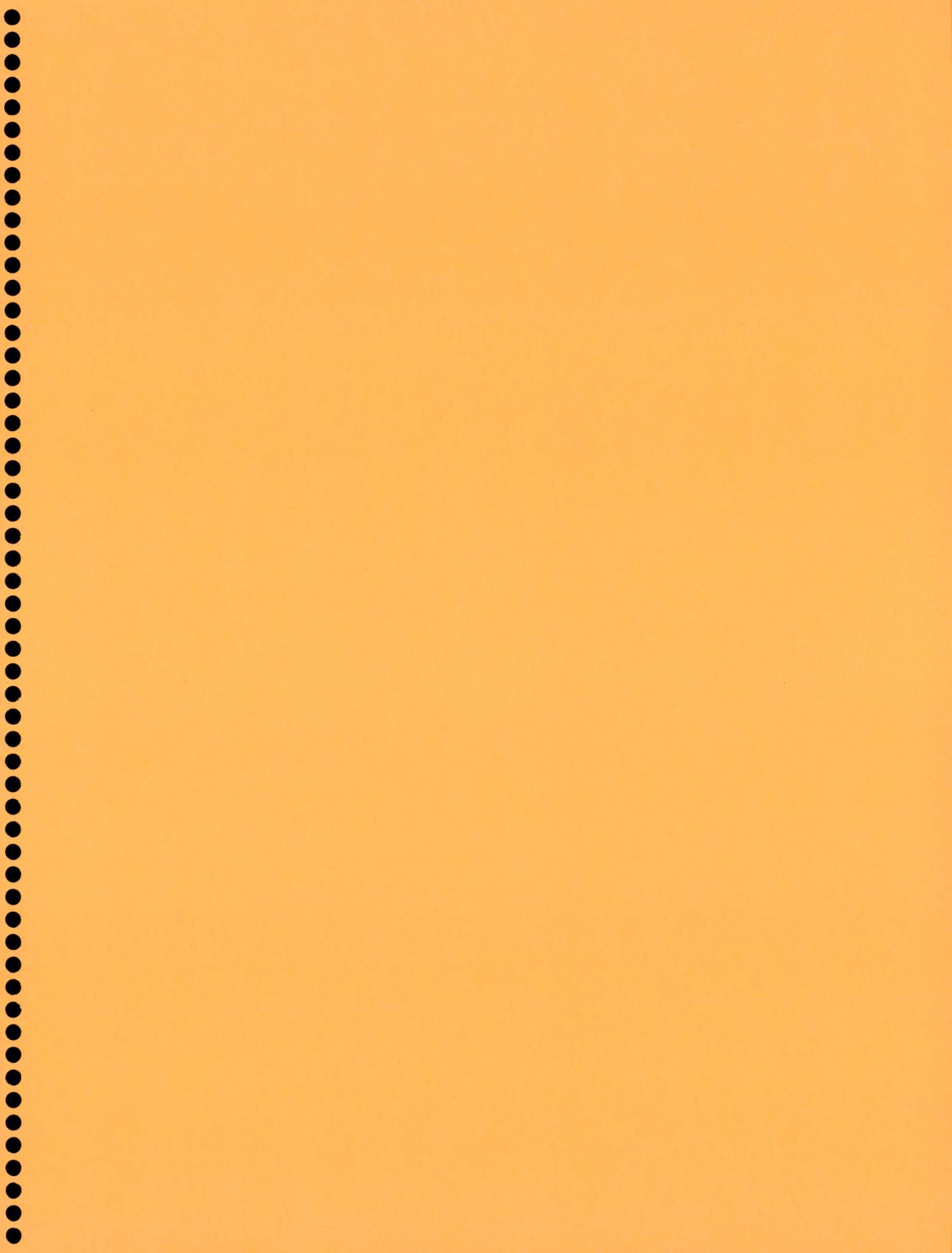
En fait, si nous continuons de travailler ensemble, nous pourrons éviter ce que certains experts qualifient de «catastrophe appréhendée».

«Ensemble», ça veut dire tous les partenaires et les intervenants en transport de la région métropolitaine de Montréal.

«Ensemble», ça veut aussi dire tous les usagers des transports de la région métropolitaine. Et s'il est un message que je voudrais lancer aujourd'hui, c'est que «nous avons besoin de vous», les usagers de la route et du transport en commun.

Nous avons besoin de vous cet été, pour faire en sorte que la saison des travaux se déroule avec le minimum de casse-tête aux heures de pointe et à toute heure du jour ou de la nuit. Je vous invite à mettre en pratique le slogan de notre campagne d'information : **NOUS REDOUBLONS D'EFFORTS, MERCI DE REDOUBLER DE PATIENCE.**

Nous aurons aussi besoin de vous dans le futur, quand il sera temps de décider quel est le meilleur geste à poser pour que les transports ne deviennent pas le casse-tête par excellence de la région métropolitaine.



NOTES POUR L'ALLOCATION
DU MINISTRE D'ÉTAT À LA MÉTROPOLE
MONSIEUR SERGE MÉNARD

À L'OCCASION DE LA
CONFÉRENCE DE PRESSE

SUR LES

INVESTISSEMENTS EN TRANSPORT
DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

MONTRÉAL, LE VENDREDI, 18 AVRIL 1997

HÔTEL RADISSON GOUVERNEURS
Montréal

Mesdames,
Messieurs,

Mon collègue, Jacques Brassard, vient de vous présenter les mesures que le gouvernement du Québec entend prendre afin de maintenir, et même d'améliorer, les infrastructures routières de transport dans la métropole. Dans le contexte actuel des finances publiques, le gouvernement doit couper partout, mais ici, il en rajoute.

Le gouvernement accorde beaucoup d'importance aux transports dans sa métropole : c'est une condition essentielle pour affronter la concurrence avec d'autres grandes régions urbaines du continent.

La capacité de la métropole d'attirer de nouvelles entreprises et la compétitivité des entreprises qui y sont implantées reposent, en bonne partie, sur la qualité de vie qu'on y retrouve et sur la facilité de s'y déplacer.

Se déplacer rapidement dans l'agglomération est une condition importante à la vitalité de la région. Dans le cas de Montréal, nous avons des défis particuliers à relever. La métropole est un archipel, et une pression s'exerce nécessairement sur certains liens plus critiques. Ces liens doivent être fiables et utilisés de façon optimale. Ce sur quoi nous avons travaillé au cours de cette année.

C'est donc avec plaisir que je me joins à mon collègue pour vous faire part tout particulièrement des engagements gouvernementaux en transport en commun. Les projets qui en découlent seront réalisés conjointement avec nos partenaires.

1. AIDE FINANCIÈRE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT EN COMMUN

Tout d'abord, il faut souligner que le gouvernement a décidé de maintenir son aide à l'exploitation des services de transport collectif. Pour l'année 1997-1998 :

- Les organismes municipaux et intermunicipaux de transport de la région métropolitaine recevront 16 M \$.
- Les organismes responsables du transport adapté aux besoins des personnes handicapées recevront, 21 M \$.
- Quant à elles, les commissions scolaires recevront 132 M \$ pour le transport d'écoliers.

L'ensemble des organismes recevront donc une somme de 169 M \$.

Par ailleurs, le gouvernement maintiendra son effort financier d'aide aux investissements faits par les sociétés de transport.

Cet effort financier du gouvernement vise deux cibles importantes :

- Maintenir en bon état nos acquis, notamment le métro.
- Développer le réseau métropolitain de transport en commun.

Cet effort se traduira, avec la participation financière de nos partenaires, par un investissement global de 448 M \$ sur trois ans, soit en 1997, en 1998 et en 1999.

Qui sont ces partenaires ? Bien sûr, le milieu municipal, et plus particulièrement les sociétés de transport. Mais aussi l'Agence métropolitaine de transport (l'AMT), créée il y a un an et dont j'assume la responsabilité.

2. RÔLE DE L'AMT EN MATIÈRE DE PLANIFICATION ET DE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

L'AMT constitue un outil en matière de planification et de financement du transport métropolitain.

Sous l'angle du financement, l'intervention de l'AMT porte sur le soutien aux services offerts sur le réseau métropolitain de transport en commun et sur le développement de ce réseau.

2.1 Soutien financier à l'exploitation des services sur le réseau métropolitain de transport en commun

Parlons d'abord de l'aide au réseau de transport métropolitain.

Ce réseau est un élément central de la réforme qui a amené la création de l'Agence métropolitaine de transport.

En clair, cela signifie que l'on reconnaît que certains services et équipements de transport en commun ont un rayonnement métropolitain, c'est-à-dire, qu'ils profitent à une grande partie, ou à la totalité de la région.

Il s'agit :

- du métro,
- de certains services d'autobus exploités par les sociétés de transport et les Conseils intermunicipaux de transport
- des trains de banlieue que l'AMT exploite elle-même.

Cette reconnaissance se traduit par un soutien financier que l'AMT apporte aux organismes offrant des services sur ce réseau. Ce soutien financier provient de différentes sources perçues dans l'ensemble de la région, dont les bénéficiaires non usagers que sont les automobilistes.

En 1996, l'aide au réseau métropolitain s'est élevée à plus de 51 M \$ et devrait se situer à un niveau comparable en 1997.

2.2 Maintien et développement du réseau métropolitain de transport en commun

En plus de soutenir financièrement les services offerts sur ce réseau, le rôle de l'AMT est de le développer, de façon à promouvoir le transport collectif dans la région et accroître son achalandage. On pense à des voies réservées dans des axes majeurs de déplacement, à des stationnements d'incitation, à des terminus et à diverses interventions liées au métro ou au train de banlieue.

Pour ce faire, l'AMT gère un fonds d'immobilisation. Il est constitué de contributions de l'ensemble des municipalités de la région.

À cela s'ajoute une aide gouvernementale, substantielle, en vertu des programmes d'aide au transport en commun administrés par le ministère des Transports. Cet effort financier sera complété cette année par une partie du programme de 50 M \$ que le ministre des Transports entend consacrer aux mesures d'appui à la décongestion.

Par ce programme d'immobilisation, l'AMT répond aux priorités suivantes : consolider le réseau métropolitain, favoriser les mesures préférentielles et d'incitation et maintenir le patrimoine en transport en commun.

3. LES INVESTISSEMENTS DES TROIS PROCHAINES ANNÉES

Les efforts combinés du gouvernement, des partenaires municipaux et de l'AMT métropolitaine de transport permettront la réalisation d'un nombre impressionnant d'interventions en transport en commun au cours des trois prochaines années.

Les 448 M \$ qui seront investis en transport en commun dans la région métropolitaine sont répartis de la façon suivante :

- 248 M \$ du gouvernement du Québec
- 171 M \$ proviendront des sociétés de transport
- 29 M \$ de l'AMT métropolitaine de transport

Par exemple, la consolidation du réseau métropolitain se traduira par l'agrandissement de stationnements d'incitation le long de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes. Cette intervention renforcera un axe de déplacement, où une croissance de l'achalandage est constatée.

Favoriser les mesures préférentielles et d'incitation se traduira, entre autres, par l'aménagement d'un nouveau stationnement au carrefour des autoroutes 10 et 30, en lien avec la voie réservée du pont Champlain, un axe majeur du transport en commun vers le centre ville.

Différentes voies réservées seront aménagées, à Laval, sur les territoires de la rive-sud et de la CUM. Des interventions sont aussi prévues à plusieurs terminus : au Carrefour Laval, à Repentigny, à Côte-Vertu, et plus particulièrement au terminus Longueuil. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un projet attendu depuis longtemps.

Maintenir le patrimoine se traduira, notamment, par un investissement d'environ 57 M\$, consacré à la rénovation des vingt-six stations du réseau initial du métro.

Notre métro a plus de trente ans et le temps est venu de procéder à cette intervention d'envergure pour le maintenir en bon état. À cela s'ajoutent 24 M \$ qui seront consacrés au remplacement des escaliers mécaniques.

Enfin, des ressources importantes seront consacrées au renouvellement des flottes d'autobus. On prévoit y investir 243 M \$ d'ici trois ans, dont 122 proviendront du ministère des Transports du Québec.

Tous ces projets reflètent l'engagement du gouvernement à consolider nos acquis et à reconnaître le rôle que doit jouer le transport en commun dans l'organisation des déplacements dans la région métropolitaine. Ils reflètent aussi le support de tous nos partenaires, que je veux saluer et remercier.

CONCLUSION

Dans une perspective à plus long terme, l'AMT travaille à l'élaboration de son plan stratégique de développement du transport métropolitain. À ma demande, l'AMT consultera ses partenaires sur les orientations qu'elle propose, lesquelles visent à optimiser l'utilisation du réseau métropolitain et à améliorer l'offre de transport collectif.

J'entends rendre public ce plan qui entrera en vigueur au début de l'été. Il proposera, pour les dix prochaines années, une perspective de développement du transport métropolitain.

Cette perspective de développement du transport en commun, combinée aux orientations gouvernementales en matière de

transport des personnes et des marchandises, seront d'une grande utilité à la future Commission de développement de la métropole. En effet, celle-ci devra élaborer une stratégie intégrée des interventions en matière de transport, d'aménagement du territoire et de développement économique.

En terminant, je voudrais remercier mon collègue Jacques Brassard et son équipe, pour leur contribution au redressement de la métropole.

Ces investissements en transport dans la région métropolitaine sont un autre exemple de politique gouvernementale bien adaptée aux besoins spécifiques de la métropole.

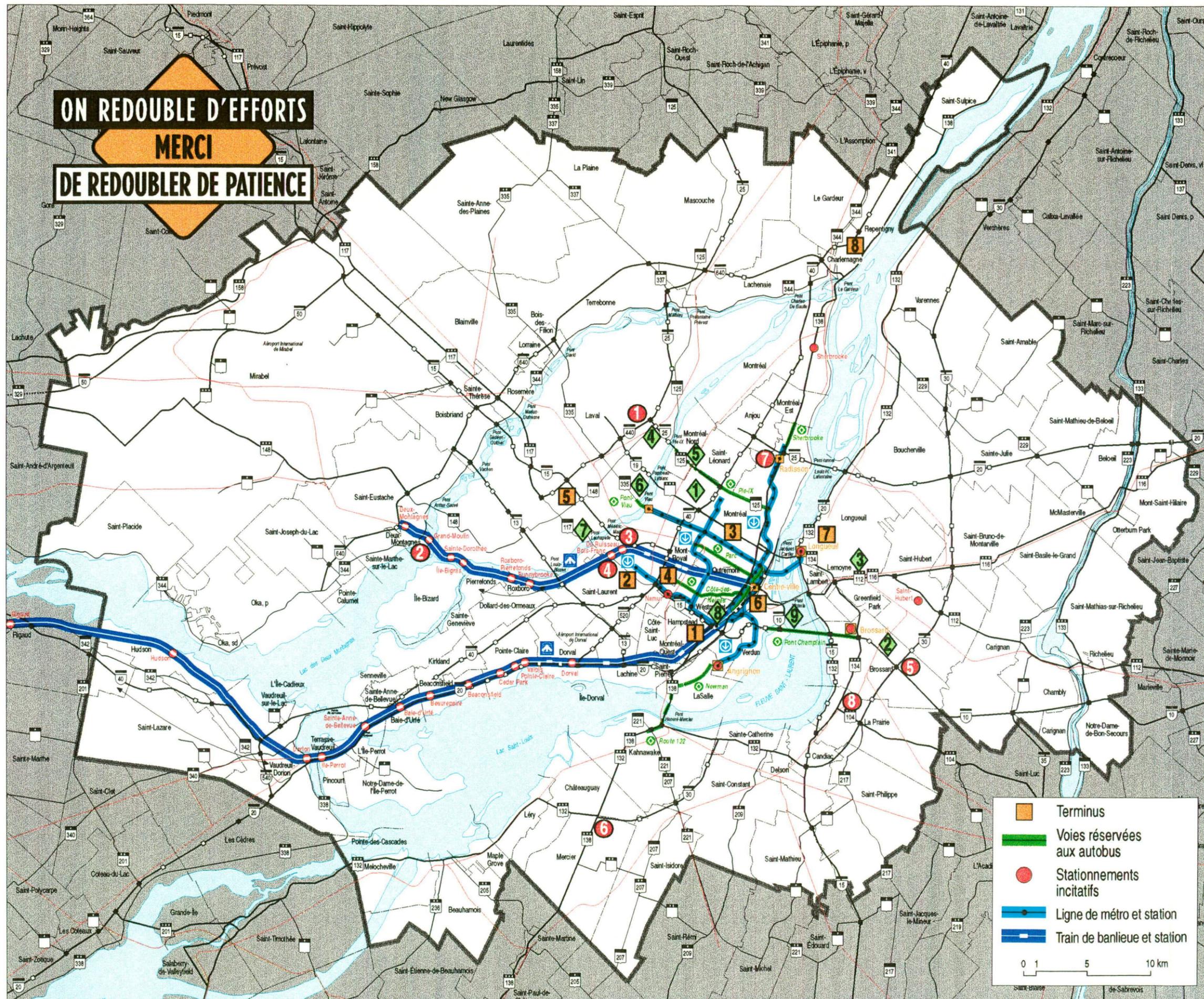


Cartes et tableaux
Région
métropolitaine

Région Métropolitaine
de Recensement 1991
(RMR)

INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU
MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT EN
COMMUN 1997-1999

**ON REDOUBLE D'EFFORTS
MERCÉ
DE REDOUBLER DE PATIENCE**



Terminus

| | |
|-----------------|---------------|
| 1 Villa Maria | 285 000 \$ |
| 2 Côte Vertu | 3 300 000 \$ |
| 3 Rosemont | 1 560 000 \$ |
| 4 Mont-Royal | 1 650 000 \$ |
| 5 Le Carrefour | 375 000 \$ |
| 6 Centre-ville | 2 080 000 \$ |
| 7 Longueuil | 11 780 000 \$ |
| 8 Rive-Nord-Est | 1 650 000 \$ |

Voies réservées

| | |
|------------------------|--------------|
| 1 Saint-Michel | 1 650 000 \$ |
| 2 Lapinière | 285 000 \$ |
| 3 Chemin Chambly | 610 000 \$ |
| 4 Pie IX - Nord | 1 050 000 \$ |
| 5 Pie IX - Sud | 1 300 000 \$ |
| 6 Des Laurentides | 1 630 000 \$ |
| 7 Lachapelle | 450 000 \$ |
| 8 Parc Côte-des-Neiges | 230 000 \$ |
| 9 Pont Clément | 4 560 000 \$ |

Stationnements incitatifs

| | |
|------------------|---------------|
| 1 Pie IX | 1 570 000 \$ |
| 2 Deux-Montagnes | 1 600 000 \$ |
| 3 Du Ruisseau | 850 000 \$ |
| 4 Bois-Franc | 850 000 \$ |
| 5 A-10 / A-30 | 3 250 000 \$ |
| 6 Châteauguay | 375 000 \$ |
| 7 Radisson | 11 600 000 \$ |
| 8 La Prairie | 200 000 \$ |

Autres investissements

| | |
|--|--------------------|
| Achat d'autobus | 121 758 000 \$ |
| Aménagement de points d'attente | 1 050 000 \$ |
| Remise en état des locomotives / Ligne Rigaud | 7 200 000 \$ |
| Terminus légers | 1 050 000 \$ |
| Service de dette - Sociétés de transport | 260 000 000 \$ |
| Subvention aux déficits d'opération des organismes municipaux et inter municipaux de transport et les conseils inter municipaux de transport | 13 000 000 \$ / an |

Terminus (orange square)

Voies réservées aux autobus (green line)

Stationnements incitatifs (red circle)

Ligne de métro et station (blue line)

Train de banlieue et station (dark blue line)

0 1 5 10 km

Programme d'immobilisation présenté par l'AMT

Projets 1997
(en milliers de dollars)

| Projet | Territoire | Coût total | Subvention MTQ | Coût pour l'AMT | Autres partenaires |
|--|----------------|----------------|----------------|-----------------|--------------------|
| Stationnements d'incitation | | | | | |
| L.D.M. - Stationnement Deux-Montagnes | Rive-Nord | 2 133 | 1 600 | 533 | |
| L.D.M. - Stationnement Du Ruisseau (A-15) | CUM | 1 133 | 850 | 283 | |
| L.D.M. - Stationnement Bois-Franc | CUM | 1 133 | 850 | 283 | |
| Stationnement A-10 / A-30 | Rive-Sud | 4 333 | 3 250 | 1 083 | |
| Stationnement Pie-IX - Nord | CUM, Laval | 2 093 | 1 570 | 523 | |
| Stationnement Radisson | CUM | 11 600 | 11 600 | 0 | |
| Stationnement LaPrairie | Rive-Sud | 267 | 200 | 67 | |
| Stationnement Châteauguay | Rive-Sud | 500 | 375 | 125 | |
| Sous-Total | | 23 193 | 20 295 | 2 898 | |
| Voies réservées | | | | | |
| V.R. Boul. Pie IX - Sud | CUM | 1 906 | 1 300 | 433 | 173 |
| V.R. Boul. Pie IX - Nord | Laval | 1 400 | 1 050 | 350 | |
| V.R. Parc/Côte des Neiges/René Lévesque | CUM | 307 | 230 | 77 | |
| V.R. Pont Clément | CUM | 6 080 | 4 560 | 1 520 | |
| V.R. Boul. des Laurentides | Laval | 2 173 | 1 630 | 543 | |
| V.R. Boul. St-Michel | CUM | 2 200 | 1 650 | 550 | |
| V.R. Boul. Lapinière (lié au stat. A10/A30) | Rive-Sud | 380 | 285 | 95 | |
| V.R. Pont Lachapelle | Laval | 600 | 450 | 150 | |
| Chemin Chambly mesures préférentielles | Rive-Sud | 813 | 610 | 203 | |
| Sous-total | | 15 859 | 11 765 | 3 921 | 173 |
| Terminus régionaux | | | | | |
| Terminus Le Carrefour | Laval | 500 | 375 | 125 | |
| Terminus centre-ville | CUM, Rive-Sud | 2 413 | 2 080 | 333 | |
| Terminus Côte-Vertu | CUM | 4 400 | 3 300 | 1 100 | |
| Terminus Repentigny (Rive-Nord-Est) | Rive-Nord-est | 2 200 | 1 650 | 550 | |
| Terminus Longueuil | Rive-Sud | 23 700 | 11 780 | 3 920 | 8 000 |
| Sous-total | | 33 213 | 19 185 | 6 028 | 8 000 |
| Investissements dans le métro de Montréal | | | | | |
| Programme de revitalisation des stations initiales avec la STCUM | CUM | 57 000 | 30 000 | 10 000 | 17 000 |
| Trains | | | | | |
| Ligne Rigaud : Achat de locomotives neuves ou remise en état | CUM, Sud-Ouest | 24 520 | 7 200 | 6 130 | 11 190 |
| Total | | 153 785 | 88 445 | 28 977 | 36 363 |

Note : Ces projets ont été présentés par l'AMT dans son programme triennal d'immobilisation seule ou en partenariat avec une société de transport.

Programme d'immobilisation présenté par la STCUM, la STL et la STRSM

Projets 1997 (en milliers de dollars)

| Projet | Territoire | Coût total | Subvention MTQ | Coût pour l'AMT | Autres partenaires |
|--|------------|----------------|----------------|-----------------|--------------------|
| Investissements dans le métro de Montréal | | | | | |
| Remplacement d'équipements fixes (STCUM) | CUM | 5 140 | 3 855 | 0 | 1 285 |
| Remplacement de 79 escaliers mécaniques (STCUM) | CUM | 32 000 | 24 000 | 0 | 8 000 |
| Remplacement de véhicules spécialisés sur rail (STCUM) | CUM | 2 660 | 1 995 | 0 | 665 |
| Terminus Villa Maria (STCUM) | CUM | 380 | 285 | 0 | 95 |
| Terminus Rosemont (STCUM) | CUM | 2 080 | 1 560 | 0 | 520 |
| Terminus Mont-Royal (STCUM) | CUM | 2 200 | 1 650 | 0 | 550 |
| Rénovation d'édicules- autres rénovations (STCUM) | CUM | 3 260 | 2 445 | 0 | 815 |
| Sous-total | | 47 720 | 35 790 | 0 | 11 930 |
| Autres | | | | | |
| Aménagements de points d'attentes (STCUM) | CUM | 1 400 | 1 050 | 0 | 350 |
| Terminus légers (STCUM) | CUM | 1 400 | 1 050 | 0 | 350 |
| Sous-total | | 2 800 | 2 100 | 0 | 700 |
| Autobus | | | | | |
| STCUM | | 174 500 | 87 250 | 0 | 87 250 |
| STRSM | | 35 600 | 17 800 | 0 | 17 800 |
| STL | | 33 400 | 16 700 | 0 | 16 700 |
| Sous-total | | 243 500 | 121 750 | 0 | 121 750 |
| Total | | 294 020 | 159 640 | 0 | 134 380 |
| Grand Total | | | | | |
| | | 447 805 | 248 085 | 28 977 | 170 743 |

**AGRANDISSEMENT DU STATIONNEMENT D'INCITATION
DEUX-MONTAGNES (LIGNE DE TRAIN DEUX-MONTAGNES)**

Description

Nature : Agrandissement de 487 places du stationnement de la station de train A-640/Deux-Montagnes sur la ligne Deux-Montagnes, soit sur les terrains de l'AMT au sud-ouest de la station (phases 2 et 3 du stationnement)

Localisation : Boul. Deux-Montagnes, Deux-Montagnes

Début des travaux : Printemps 97

État d'avancement : Plan et devis complété

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Maintenir un service adéquat (débordements)
- Favoriser l'accroissement de l'achalandage
- Réduire le nombre d'autos sur les routes
- Optimiser l'usage du train de banlieue

Impacts :

- Impacts environnementaux sur la flore et la faune (zones à protéger)
- Impacts sur la circulation environnante (mesures de mitigation proposée)

Car. métropolitain : Les stationnements étant directement annexés à la ligne de train de banlieue, le caractère métropolitain de l'équipement est démontré en raison de la nature même du service de train de banlieue.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| Total du projet | 2 133 | 1 600 | 533 | |

**AGRANDISSEMENT DU STATIONNEMENT D'INCITATION
DU RUISSEAU (LIGNE DE TRAIN DEUX-MONTAGNES)**

Description

Nature : Agrandissement de 293 places du stationnement de la station de train Du Ruisseau sur la ligne Deux-Montagnes, soit sur les terrains de l'AMT au sud-est de la station

Localisation : Cadran nord-ouest de l'intersection A15 / Boul. Henri-Bourassa, Montréal

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Plans et devis complétés

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Maintenir un service adéquat (débordements)
- Favoriser l'accroissement de l'achalandage
- Réduire le nombre d'autos sur les routes
- Optimiser la système existant

Impacts :

- Aucun impact majeur

Car. métropolitain : Les stationnements étant directement annexés à la ligne de train de banlieue, le caractère métropolitain de l'équipement est démontré en raison de la nature même du service de train de banlieue. Ce stationnement assure toutefois une certaine desserte locale.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-----|-----|--------|
| Total du projet | 1 133 | 850 | 283 | |

**AGRANDISSEMENT DU STATIONNEMENT D'INCITATION
BOIS FRANC (LIGNE DE TRAIN DEUX-MONTAGNES)**

Description

Nature : Agrandissement de 191 places du stationnement de la station de train Bois-Franc sur la ligne Deux-Montagnes, soit sur les terrains de l'AMT au sud-est de la station

Localisation : Cadran nord-ouest de l'intersection Boul. Marcel-Laurin / Boul. Henri-Bourassa, Saint-Laurent

Début des travaux : Printemps 97

État d'avancement : Plans et devis complétés

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Maintenir un service adéquat (débordements)
- Favoriser l'accroissement de l'achalandage
- Réduire le nombre d'autos sur les routes
- Optimiser l'usage du train de banlieue

Impacts :

- Aucun impact majeur (aménagement de nouveaux accès sur le site)

Car. métropolitain : Les stationnements étant directement annexés à la ligne de train de banlieue, le caractère métropolitain de l'équipement est démontré en raison de la nature même du service de train de banlieue.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-----|-----|--------|
| Total du projet | 1 133 | 850 | 283 | |

STATIONNEMENT D'INCITATION A10 / A30

Description

Nature : Stationnement d'incitation de 1200 places avec un aménagement de 4 débarcadères pour autobus.

Localisation : Cadran nord/est de l'intersection A10 / A30, Brossard

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Étude de concept complétée

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Accroître l'intermodalité
- Réduire le nombre d'autos sur le réseau routier
- Optimiser l'usage de la voie réservée Champlain

Impacts :

- Prolongement de la voie réservée sur le boulevard Lapinière
- Acquisition de nouveaux terrains

Car. métropolitain : Ce stationnement desservira toute une clientèle métropolitaine, hors du territoire de la STRSM. Le terminus adjacent pourra être utilisé par plus d'un AOT.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-------|-------|--------|
| Total du projet | 4 333 | 3 250 | 1 083 | |

STATIONNEMENT PIE-IX - NORD

Description

Nature : Projet de stationnement d'incitation suite au prolongement de la voie réservée du boulevard Pie-IX sur le territoire de Laval

Localisation : Intersection des autoroutes 440 et A 25, Laval

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Avant projet

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Établir un lien TC direct et efficace dans les secteurs est des îles Jésus et de Montréal
- Diminuer les temps de parcours TC
- Optimiser l'usage de la voie réservée Pie IX

Impacts :

- Diminution de la capacité routière suite à l'implantation de la voie réservée sur le pont

Car. métropolitain : La portée métropolitaine de ce projet pour plusieurs territoires (Laval et Rive nord) est reconnue.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-------|-----|--------|
| Total du projet | 2 093 | 1 570 | 523 | |

STATIONNEMENT RADISSON

Description

Nature : Remplacement du stationnement d'incitation Radisson (ouvert de 1990-95) situé à proximité du terminus métropolitain, de la station de métro (ligne verte) et du réseau autoroutier de l'est de la CUM

Localisation : À Montréal, sur la rue Sherbrooke à l'ouest de l'autoroute 25

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Terrain à louer ou à acquérir

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Favoriser le transfert modal
- Réduire le nombre d'autos
- Optimiser l'usage du métro
- Accroître la part de marché du TC

Impacts :

- Aucun impact majeur projeté à ce jour.

Car. métropolitain : Le stationnement est métropolitain.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------|--------|-----|--------|
| Total du projet | 11 600 | 11 600 | 0 | |

STATIONNEMENT LAPRAIRIE

Description

Nature : Construction d'un parc de stationnement d'incitation pour les populations de la Rive-sud ouest desservies par les services de transport en commun du CIT Le Richelain.

Localisation : À LaPrairie, sur le boulevard Taschereau à 5 km à l'ouest de la voie réservée du Pont Champlain

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Concept proposé

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Favoriser le transfert modal
- Réduire le nombre d'autos sur le pont Champlain
- Optimiser l'usage de la voie réservée Champlain
- Accroître la part de marché du TC

Impacts :

- Aucun impact majeur projeté à ce jour.

Car. Métropolitain : La portée métropolitaine de ce projet pour plusieurs territoires est examinée par l'AMT.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-----|-----|--------|
| Total du projet | 267 | 200 | 67 | |

STATIONNEMENT CHÂTEAUGUAY

Description

Nature : Le projet de stationnement d'incitation de Châteauguay permettrait d'aménager 125 places et serait desservi par la CITSO. Ce projet de stationnement sera examiné par l'AMT.

Localisation : À Châteauguay, en amont de la réserve de Kanawaké et en lien direct avec la voie réservée Newman.

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Avant projet

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Favoriser le transfert modal
- Réduire le nombre d'autos sur le pont Mercier
- Optimiser l'usager de la voie réservée Newman

Impacts :

- Impact positif projeté sur la circulation.

Car. métropolitain : La portée métropolitaine de ce projet pour plusieurs territoires devra être examinée par l'AMT.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-----|-----|--------|
| Total du projet | 500 | 375 | 125 | |

VOIE RÉSERVÉE PIE-IX (SUD)

Description

Nature : Prolongement de la voie réservée Pie-IX qui consiste à prolonger la voie actuelle sur le boulevard Pie-IX jusqu'au boulevard Henri-Bourassa afin de desservir directement le territoire de Montréal-Nord.

Localisation : Boulevard Pie-IX (Montréal et Montréal-Nord) et boulevard Henri-Bourassa (Montréal-Nord)

Début des travaux : Automne 1996

État d'avancement : Instaurée et en opération

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Améliorer le service (vitesses, régularité)
- Attirer de nouvelles clientèles et accroître la charge
- Réduire le nombre de transferts inter-lignes
- Optimiser l'usage de la voie réservée Pie-IX actuelle

Impacts :

- Pertes de voies de circulation sur les corridors empruntés (contre-pointe)
- Modifications aux circuits 43, 143 et 159

Car. Métropolitain : Ce projet porte sur la bonification d'un équipement décrété métropolitain.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| Total du projet | 1 906 | 1 300 | 433 | 173 |

VOIE RÉSERVÉE PIE-IX NORD

Description

Nature : Le projet consiste à aménager une voie réservée sur l'autoroute 19 afin de prolonger l'actuelle voie réservée Pie-IX pour desservir le stationnement d'incitation Pie-IX Nord

Localisation : Montréal-Nord et Laval

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Concept proposé à étudier

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Augmenter l'achalandage et améliorer le service
- Optimiser la voie réservée Pie-IX
- Diminuer les coûts d'opérations en raison d'une plus grande efficacité de la voie (battements réduits)

Impacts :

- Impacts sur la circulation routière
- Impacts sur la desserte en transport collectif sur le territoire de Laval

Car. métropolitain : En raison du caractère structurant du projet, cette voie réservée a un caractère métropolitain.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-------|-----|--------|
| Total du projet | 1 400 | 1 050 | 350 | |

VOIE RÉSERVÉE CDN/R-LÉVESQUE/PARC

Description

Nature : Uniformisation et renforcement de la signalisation aérienne de la voie réservée en respect avec les indications du MTQ (projet de normes).

Localisation : Chemin de la Côte-des-Neiges, boulevard R-Lévesque et avenue du Parc, Montréal

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : En cours d'installation

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Améliorer la visibilité de la voie et la sécurité des usagers de la route et du TC
- Améliorer le service (vitesse, régularité)
- Diminuer les coûts d'opération en raison d'une plus grande efficacité de la voie (réduction des retards)

Impacts :

- Aucun impact

Car. métropolitain : Ce projet porte sur le réaménagement d'un équipement décrété métropolitain. Ce projet permet d'optimiser l'usage d'un actif métropolitain de l'AMT.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------------|------------|------------|---------------|
| Total du projet | 307 | 230 | 77 | |

VOIE RÉSERVÉE PONT CLÉMENT

Description

Nature : Raccordement de la voie réservée du Pont Champlain à une cinquième voie centrale aménagée sur le Pont Clément suite à son élargissement et prolongement de cette voie vers l'ouest sur l'autoroute Bonaventure

Localisation : Montréal

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Travaux débutés

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Améliorer l'accessibilité à la voie réservée
- Diminuer le temps de parcours des usagers
- Augmenter la sécurité des usagers et des automobilistes par l'élimination des feux de circulation sur l'autoroute 15

Impacts :

- Impact sur les opérations de la SPJCC et sur la circulation

Car. métropolitain : Accès à un équipement métropolitain

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Total du projet | 6 080 | 4 560 | 1 520 | |

VOIE RÉSERVÉE BOUL. DES LAURENTIDES

Description

Nature : Le projet consiste à prolonger la voie réservée en site propre du pont Viau dans l'axe du boulevard des Laurentides, de la rue Grenon à la rue Meunier

Localisation : Boulevard des Laurentides, Laval

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Plan d'aménagement complété

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Augmenter l'achalandage et améliorer le service
- Optimiser la voie réservée Viau
- Diminuer les coûts d'opérations en raison d'une plus grande efficacité de la voie (battements réduits)

Impacts :

- Aucun impact sur la circulation

Car. métropolitain : Ce projet porte sur le réaménagement d'un équipement de nature métropolitaine.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| Total du projet | 2 173 | 1 630 | 543 | |

VOIE RÉSERVÉE BOUL. ST-MICHEL

Description

Nature : Le projet consiste à implanter des mesures préférentielles sur le boulevard Saint-Michel entre le boulevard Gouin et la station de métro Joliette.

Localisation : Boulevard Saint-Michel, Montréal et Montréal-Nord

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Avant-projet

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Augmenter l'achalandage et améliorer le service
- Diminuer les coûts d'opérations en raison d'une plus grande efficacité (battements réduits)

Impacts :

- Améliorations positives pour la circulation

Car. métropolitain : Ce projet présenté par la STCUM est supporté par l'AMT en raison de l'impact sur le développement du transport en commun et la fluidité de la circulation.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| Total du projet | 2 200 | 1 650 | 550 | |

VOIE RÉSERVÉE BOUL. LAPINIÈRE

Description

Nature : Le projet consiste à aménager une voie réservée en rive sur les boulevards Lapinière et Taschereau reliant le futur stationnement d'incitation A10/A30 et le terminus de Brossard, ce dernier relié à la voie réservée Champlain

Localisation : Boulevard Lapinière et Taschereau (entre Milan et Panama), Brossard

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Étude de faisabilité complétée

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Augmenter l'achalandage et améliorer le service
- Optimiser la voie réservée Champlain
- Diminuer les coûts d'opérations en raison d'une plus grande efficacité de la voie (battements réduits)

Impacts :

- Élargissement du boulevard Lapinière (deux voies)
- Suppression du stationnement du boulevard Lapinière (chaussée nord)

Car. métropolitain : En raison du caractère structurant du projet (axe Champlain), cette voie réservée peut être définie à caractère métropolitain.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------------|------------|------------|---------------|
| Total du projet | 380 | 285 | 95 | |

VOIE RÉSERVÉE PONT LACHAPELLE

Description

Nature : Le projet consiste à prolonger la voie réservée du Pont Lachapelle sur le boulevard Chomedey jusqu'au boulevard Cartier

Localisation : Boulevard Chomedey, Laval

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Avant-projet

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Augmenter l'achalandage et améliorer le service
- Optimiser le réseau de train (Bois-Franc)
- Diminuer les coûts d'opérations en raison d'une plus grande efficacité de la voie (battements réduits)

Impacts :

- Impact sur la circulation

Car. métropolitain : Cet équipement présente un caractère métropolitain.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------------|------------|------------|---------------|
| Total du projet | 600 | 450 | 150 | |

MESURES PRÉFÉRENTIELLES SUR LE CHEMIN CHAMBLY

Description

Nature : Implantation de mesures préférentielles sur le chemin Chambly, soit des systèmes de préemption des autobus aux feux de circulation leur accordant une priorité de passage

Localisation : Chemin Chambly, Saint-Hubert et Longueuil

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Étude de faisabilité complétée

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Réduire les temps de parcours
- Assurer la régularité du service
- Réduire les coûts d'opération
- Augmenter l'achalandage

Impacts :

- Impacts sur la circulation des rues secondaires (baisse de capacité)

Car. métropolitain : Ce projet est justifié, opportun et faisable pour les services de la STRSM et les usagers de la Rive-sud

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-----|-----|--------|
| Total du projet | 813 | 610 | 203 | |

TERMINUS LE CARREFOUR

Description

Nature : Réaménagement du terminus existant sur des terrains adjacents au Carrefour Laval, important pôle attracteur et producteur de déplacements et éventuellement le véritable centre-ville de Laval

Localisation : À Laval, sur le boulevard LeCarrefour, à proximité des autoroutes 15 et 440

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Concept proposé à étudier

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Améliorer les conditions de transfert des usagers (attente, sécurité, confort)
- Augmenter la capacité véhiculaire du terminus actuel
- Améliorer la sécurité dans les déplacements véhiculaires
- Concentrer les transferts des usagers de diverses AOT à un seul pôle sur le territoire de Laval

Impacts :

- Impacts positifs sur la circulation et sur l'aménagement

Car. Métropolitain : Ce terminus présente un centre intermodal important.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-----|-----|--------|
| Total du projet | 500 | 375 | 125 | |

TERMINUS CENTRE-VILLE

Description

Nature : Aménagement d'escalier mobile entre les aires d'attente des quais centre/sud du terminus Centre-ville et l'accès principal du 1000 de la Gauchetière

Localisation : 1000 de la Gauchetière, Montréal

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Plans et devis complétés

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Améliorer les conditions d'accès piétonnier

Impacts :

- Aucun impact (aménagement prévu au concept initial du terminus)

Car. métropolitain : Ce projet porte sur le réaménagement d'un équipement décrété métropolitain.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-------|-----|--------|
| Total du projet | 2 413 | 2 080 | 333 | |

TERMINUS CÔTE-VERTU

Description

Nature : Aménagement d'un terminus de surface sur les terrains adjacents à la station de métro

Localisation : Intersection des boulevard Côte-Vertu et Décarie, Saint-Laurent

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Avant projet

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Améliorer les conditions de transfert des usagers (attente, sécurité, confort)
- Augmenter la capacité véhiculaire du terminus
- Améliorer la sécurité dans les déplacements véhiculaires
- Diminuer la congestion sur le boulevard M.-Laurin

Impacts :

- Impacts sur la circulation et sur l'aménagement

Car. Métropolitain : Ce terminus est un centre intermodal important.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|-------|-------|-------|--------|
| Total du projet | 4 400 | 3 300 | 1 100 | |

TERMINUS REPENTIGNY (RIVE NORD EST)

Description

Nature : Aménagement un terminus de surface afin d'y accueillir les autobus provenant des municipalités de Charlemagne, LeGardeur, Repentigny et L'Assomption

Localisation : À Repentigny

Débuts des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : À l'étude

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Permettre les transfert des usagers (attente, sécurité, confort)
- Réduire les coûts d'exploitation des services de transport collectif
- Permettre la correspondance des automobilistes
- Concentrer les transferts des usagers de diverses AOT à un seul pôle

Impacts :

- Impacts sur la desserte des municipalités

Car. métropolitain : Ce terminus et ses stationnements sont un centre intermodal important.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| Total du projet | 2 200 | 1 650 | 550 | |

TERMINUS LONGUEUIL

Description

Nature : Construction d'un nouveau terminus avec quais d'embarquement isolés des intempéries (actuellement les quais ne sont pas isolés) ainsi que d'un stationnement étagé

Localisation : Longueuil (métro)

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Étude de faisabilité

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Augmenter la capacité du terminus
- Augmenter l'achalandage
- Améliorer les conditions d'accès piétonnier

Impacts :

- Impacts positifs sur la circulation et les accès au terminus

Car. métropolitain : Ce projet porte sur le réaménagement d'un équipement décrété métropolitain.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------|--------|-------|--------|
| Total du projet | 23 700 | 11 780 | 3 920 | 8 000 |

REVITALISATION DES STATIONS INITIALES (MÉTRO)

Description

Nature : Rénovation des stations initiales de métro (1967)

Localisation : Stations de métro de la STCUM

Débuts des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Travaux d'entretien majeurs planifiés par la STCUM

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Assurer un confort adéquat aux usagers
- Maintenir en bon état les infrastructures existantes

Impacts :

- Inconvénients temporaires pour les usagers lors des rénovations

Car. métropolitain : Ce projet porte sur la bonification d'un équipement décrété métropolitain. Ce projet permet d'optimiser l'usage d'un actif métropolitain important. Ce projet est présenté par la STCUM en concertation avec l'AMT.

Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|
| Total du projet | 57 000 | 30 000 | 10 000 | 17 000 |

ACHAT DE LOCOMOTIVES (LIGNE RIGAUD)

Description

Nature : Remplacement ou rénovation des locomotives actuelles

Localisation : Ligne Rigaud, région métropolitaine

Début des travaux : Printemps 1997

État d'avancement : Préparation des plans et devis

Justification et caractérisation métropolitaine

Objectifs :

- Maintenir et assurer la fiabilité du service
- Améliorer la performance du service
- Réduire les coûts d'entretien par la réduction du parc de locomotives

Impacts :

- Aucun impact

Car. métropolitain : Ce projet porte sur la bonification d'un équipement décrété métropolitain. Ce projet permet d'optimiser l'usage d'un actif métropolitain de l'AMT.

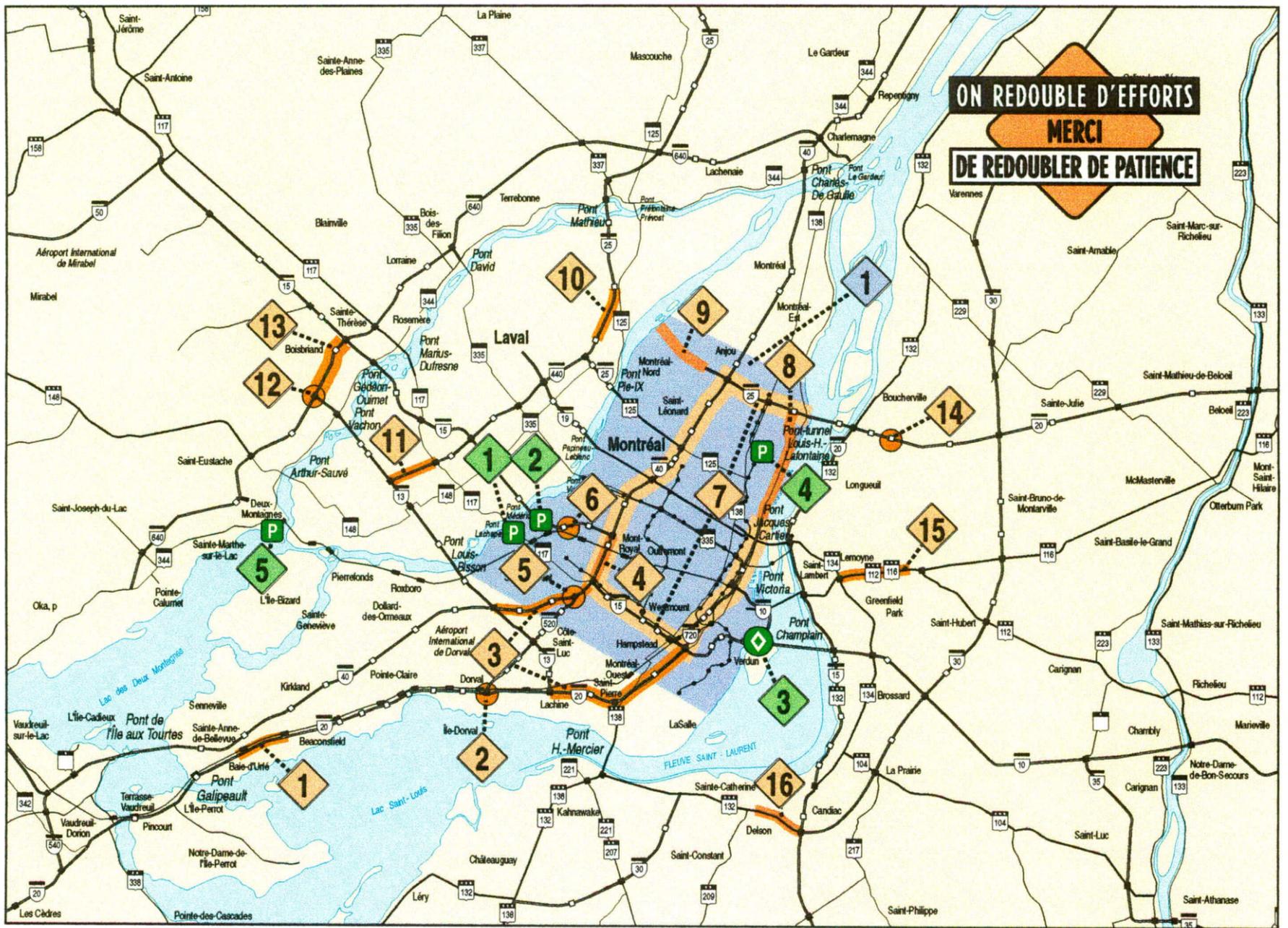
Aspects financiers

| | Total | MTQ | AMT | Autres |
|-----------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| Total du projet | 24 520 | 7 200 | 6 130 | 11 190 |

INVESTISSEMENTS DANS LE MÉTRO DE MONTRÉAL

1997 – 1999

| | |
|---|----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Rénovation de 26 stations de métro et du centre de contrôle Providence | 30 000 000 \$ |
| <input type="checkbox"/> Remplacement d'équipements fixes | 3 855 000 \$ |
| <input type="checkbox"/> Remplacement de 79 escaliers mécaniques | 24 000 000 \$ |
| <input type="checkbox"/> Remplacement de véhicules spécialisés à sur rail | 1 995 000 \$ |
| <input type="checkbox"/> Rénovation d'édicules | 2 445 000 \$ |
| Total des nouveaux investissements | <hr/> 62 295 000 \$ |
| <input type="checkbox"/> Service de dette du métro | 240 000 000 \$ |



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

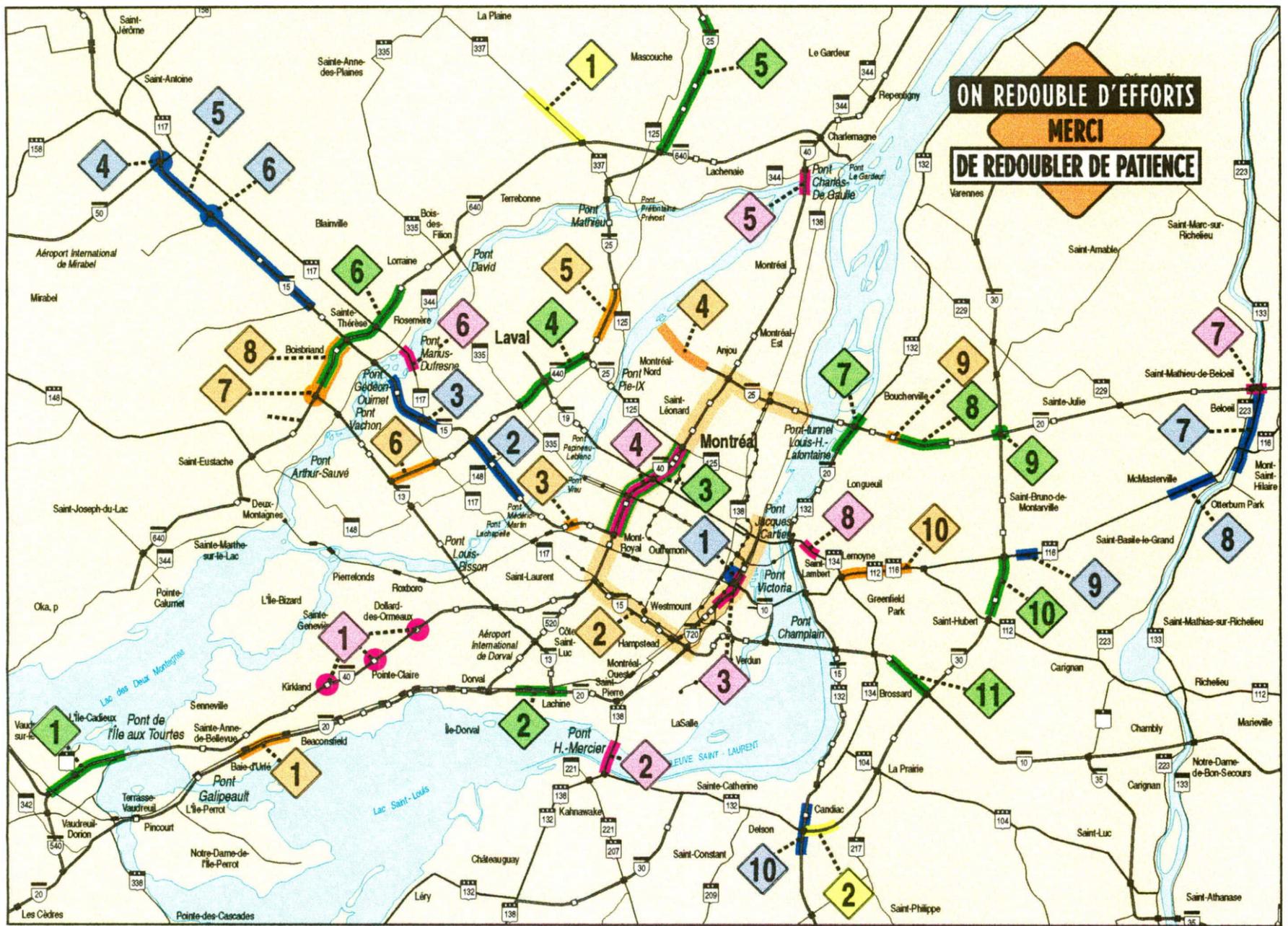
Mesures d'appui à la décongestion 1997-1998 *

Info-travaux (514) 873-4121

| | | | | | |
|----------|---|-----------|--|----------|--|
| 1 | Autoroute 20 1997-98 : 2 000 000 \$ Route : A-20 Woodland - Morgan Étagement des carrefours à niveau Construction des nouveaux échangeurs | 10 | A-440 1997-98 : 6 700 000 \$ Route : A-440 Élargissement de 4 à 6 voies divisées | 1 | Stationnement Bois-Franc 1997-98 : 550 000 \$ Aménagement du stationnement |
| 2 | Échangeur A-20 / A-520 1997-98 : 500 000 \$* Réaménagement d'échangeur *Étude seulement | 11 | Autoroute 440 1997-98 : 11 830 000 \$ Route : A-440 Construction autoroute profil rural et urbain Const. bretelles d'échangeur | 2 | Stationnement Du Ruiseau 1997-98 : 850 000 \$ Aménagement du stationnement |
| 3 | Gestion de la circulation A-40, A-20 1997-98 : 500 000 \$* Extension du système *Étude seulement | 12 | A-640 / A-13 1997-98 : 938 000 \$ Route : A-640 Élargissement des bretelles d'accès | 3 | Pont Clément 1997-98 : 970 000 \$ Mesures préférentielles aux autobus - élargissement |
| 4 | Optimisation A-40 1997-98 : 500 000 \$* Optimisation du corridor A-40 *Étude seulement | 13 | A-640 1997-98 : 1 625 000 \$ Route : A-640 Amélioration de la zone d'entrecroisement Élargissement de bretelles d'accès | 4 | Stationnement Radisson 1997-98 : 100 000 \$ Remplacement du stationnement |
| 5 | Échangeur A-40 / A-520 1997-98 : 760 000 \$* Réaménagement d'échangeur *Étude seulement | 14 | Autoroute 20 1997-98 : 1 000 000 \$ Route : A-20 / boul. de Mortagne Réaménagement des bretelles d'échangeur, élargissement du pont | 5 | Stationnement Deux-Montagnes 1997-98 : 600 000 \$ Aménagement du stationnement |
| 6 | Autoroute 15 1997-98 : 500 000 \$ Route : A-15 Construction bretelles d'échangeur | 15 | Edna-Maricourt 1997-98 : 6 700 000 \$ Route : 112-116 Élargissement de 4 à 6 voies Étagement de passage à niveau Const. d'un pont d'étagement | 1 | Gestion dynamique des feux 1997-98 : 800 000 \$* Système de gestion dynamique des feux *Étude seulement |
| 7 | A-25, A-15, A-40 et A-720 1997-98 : 6 012 000 \$ Gestion de la circulation | 16 | A-30 / R132 1997-98 : 400 000 \$* Route : A-30 Construction des chemins de desserte *Étude seulement | | |
| 8 | Boul. Ville-Marie 1997-98 : 1 200 000 \$* Élargissement de 4 à 6 voies divisées *Étude seulement | | | | |
| 9 | Autoroute 25 1997-98 : 5 000 000 \$ Route : A-25 Construction de voies de services | | | | |

| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | |
|--|----------------------|
|  Réseau routier supérieur | 46 165 000 \$ |
|  Transport en commun | 3 070 000 \$ |
|  Amélioration du réseau routier local | 800 000 \$ |
| TOTAL : | 50 035 000 \$ |

* Montants affichés incluant les activités connexes



**ON REDOUBLE D'EFFORTS
MERCI
DE REDOUBLER DE PATIENCE**

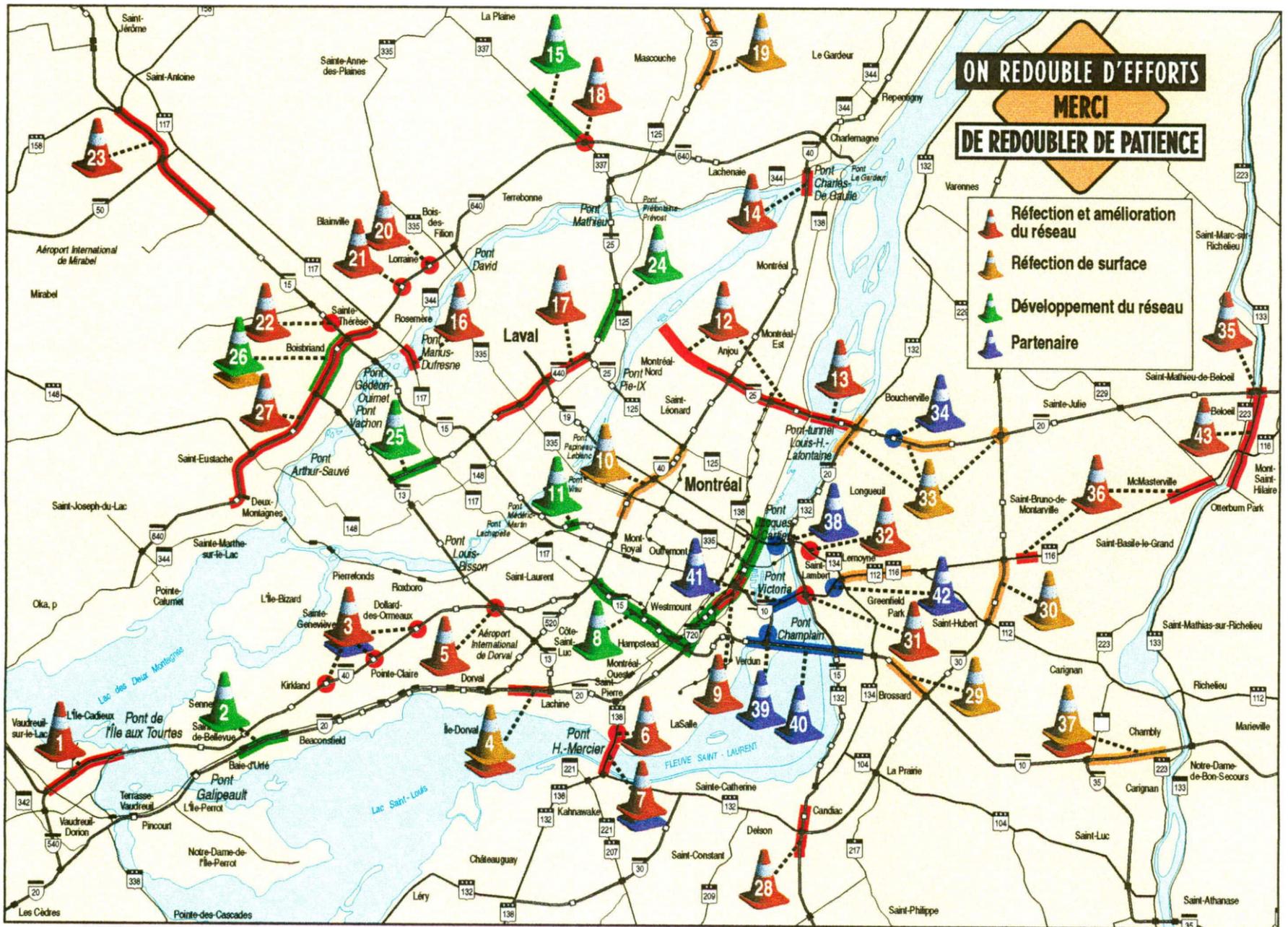
Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Investissements majeurs sur la réseau routiers 1997-1998

Info-travaux (514) 873-4121

| | | | | | | | |
|-----------|---|----------|---|-----------|---|----------------------------------|---|
| 1 | Montée Gascon 1997-98 : 4 980 000 \$ Total du projet (96-98) : 6 375 000 \$ Route : 337 Élargissement de 2 à 4 voies divisées | 2 | Pont Mercier 1997-98 : 1 575 000 \$ Total du projet (97-98) : 1 575 000 \$ Route : 138 Travaux de peinture | 4 | A-440 1997-98 : 3 630 000 \$ Total du projet (97-98) : 7 400 000 \$ Route : A-440 Réparation chaussée béton de ciment | 5 | A-440 1997-98 : 6 700 000 \$ Total du projet (97-98) : 6 700 000 \$ Route : A-440 Élargissement de 4 à 6 voies divisées |
| 2 | Autoroute 30 1997-98 : 2 288 000 \$ Total du projet (95-98) : 13 465 000 \$ Route : A-30 Construction autoroute profil rural Reconstruction route profil rural | 3 | Tunnel Ville-Marie : Phase 1 (97-98) : 8 700 000 \$ Phase 2 (97-98) : 3 350 000 \$ Phase 3 (97-98) : 850 000 \$ Total du projet (97-99) : 13 900 000 \$ Route : A-720 Système électrique et mécanique Réparation tunnel Réparation chaussée - béton | 5 | A-25 1997-98 : 1 000 000 \$ Total du projet (97-98) : 1 000 000 \$ Route : A-25 Réfection surface de roulement Correction, couche d'usure | 6 | Autoroute 440 1997-98 : 11 830 000 \$ Total du projet (97-98) : 11 830 000 \$ Route : A-440 Construction autoroute profil rural et urbain Const. bretelles d'échangeur |
| 1 | Centre de contrôle 1997-98 : 900 000 \$ Total du projet (97-98) : 900 000 \$ Déménagement | 4 | Autoroute 40 1997-98 : 2 000 000 \$ Total du projet (97-98) : 2 000 000 \$ Route : A-40 Enlèvement de panneaux de polymère Réparation éléments tablier - béton - | 6 | A-640 1997-98 : 1 000 000 \$ Total du projet (97-99) : 2 000 000 \$ Route : A-640 Réfection surface de roulement Planage, couche d'usure | 7 | A-640 / A-13 1997-98 : 938 000 \$ Total du projet (97-98) : 938 000 \$ Route : A-640 Élargissement des bretelles d'accès |
| 2 | Autoroute 15 1997-98 : 900 000 \$ Total du projet (97-98) : 900 000 \$ Route : A-15 Aménagement éclairage | 5 | Pont Charles-de-Gaulle 1997-98 : 8 000 000 \$ Total du projet (97-98) : 8 000 000 \$ Route : A-40 Réparation éléments tablier - béton | 7 | Route 132 1997-98 : 300 000 \$ Total du projet (97-98) : 300 000 \$ Route : A-20/132 Réfection surface de roulement Planage, couche d'usure | 8 | A-640 1997-98 : 1 625 000 \$ Total du projet (97-98) : 1 625 000 \$ Route : A-640 Amélioration de la zone d'entrecroisement Élargissement des bretelles d'accès |
| 3 | Autoroute 15 1997-98 : 1 400 000 \$ Total du projet (97-98) : 1 400 000 \$ Route : A-15 Aménagement éclairage | 6 | Pont Marius-Dufresne 1997-98 : 8 085 000 \$ Total du projet (97-98) : 8 085 000 \$ Route : 117 Renforcement du pont capacité limitée Réparation éléments fondation -béton- | 8 | Autoroute 20 1997-98 : 500 000 \$ Total du projet (97-98) : 500 000 \$ Route : A-20 Réfection surface de roulement correction, couche d'usure | 9 | Autoroute 20 1997-98 : 1 000 000 \$ Total du projet (97-98) : 1 000 000 \$ Route : A-20 / boul. de Mortagne Réaménagement des bretelles d'échangeur, élargissement du pont |
| 4 | Autoroute 15 1997-98 : 460 000 \$ Total du projet (97-98) : 460 000 \$ Route : A-15 Correction et couche d'usure | 7 | Autoroute 20 - Riv. Richelieu 1997-98 : 3 000 000 \$ Total du projet : 3 000 000 \$ Route : A-20 Installation système éclairage -pont- Réparation des joints de dilatation | 9 | Éch. A-20/A-30 1997-98 : 800 000 \$ Total du projet (97-98) : 800 000 \$ Route : A-20 / A-30 Réfection du revêtement, planage correction du dévers | 10 | Edna-Marcourt 1997-98 : 6 700 000 \$ Total du projet (97-00) : 36 225 000 \$ Route : 112-116 Élargissement de 4 à 6 voies Étagement de passage à niveau Const. d'un pont d'étagement |
| 5 | Autoroute 15 1997-98 : 1 025 000 \$ Total du projet (96-00) : 3 225 000 \$ Route : A-15 Modification d'éclairage et de drainage | 8 | Route 134 1997-98 : 1 100 000 \$ Total du projet (97-98) : 1 100 000 \$ Route : 134, boul. Desaulniers Réparation : éléments tablier, -béton-, joints de dilatation, système structuraux, -béton- | 10 | Autoroute 30 1997-98 : 450 000 \$ Total du projet (97-98) : 450 000 \$ Route : A-30 Réfection surface du roulement correction, couche d'usure | | TOTAL DES INVESTISSEMENTS 12 751 000 \$ |
| 6 | Autoroute 15 1997-98 : 1 000 000 \$ Total du projet (96-99) : 2 500 000 \$ Route : A-15 Réaménagement géométrique et construction de bretelles d'échangeur | 9 | Autoroute 40 1997-98 : 5 900 000 \$ Total du projet (97-98) : 5 900 000 \$ Route : A-40 Réfection de chaussée - béton de ciment Structure de la chaussée et éclairage | 11 | Autoroute 10 1997-98 : 600 000 \$ Total du projet (97-98) : 600 000 \$ Route : A-10 Réfection surface du roulement planage, couche d'usure | | 19 470 000 \$ |
| 7 | Route 133 1997-98 : 675 000 \$ Total du projet (97-98) : 675 000 \$ Route : 133 Reconstruction de route en profil urbain | 1 | Autoroute 20 1997-98 : 1 600 000 \$ Total du projet (96-00) : 1 600 000 \$ Route : A-20 Réfection du revêtement Planage, couche d'usure | 1 | Autoroute 20 1997-98 : 2 000 000 \$ Total du projet (96-00) : 26 000 000 \$ Route : A-20 Woodland - Morgan Étagement des carrefours à niveau Construction des nouveaux échangeurs | | 42 109 000 \$ |
| 8 | Route 116 1997-98 : 1 875 000 \$ Total du projet (96-99) : 4 500 000 \$ Route : 116 Reconstruction de route en profil rural, Correction fondation Élargissement de la chaussée | 2 | Autoroute 20 1997-98 : 1 600 000 \$ Total du projet (96-00) : 1 600 000 \$ Route : A-20 Réfection du revêtement Planage, couche d'usure | 2 | A-25, A-15, A-40 et A-720 1997-98 : 6 012 000 \$ Total du projet (95-99) : 27 101 000 \$ Gestion de la circulation | | 19 180 000 \$ |
| 9 | Route 116 1997-98 : 400 000 \$ Total du projet (96-98) : 405 000 \$ Route : 116 Construction nouvelle intersection Déplacement passage à niveau Aménagement éclairage | 3 | Autoroute 40 1997-98 : 675 000 \$ Total du projet (97-98) : 675 000 \$ Route : Aut. Métropolitaine Micro-revêtement | 3 | Autoroute 15 1997-98 : 500 000 \$ Total du projet (97-99) : 1 096 000 \$ Route : A-15 Construction bretelles d'échangeur | | 93 510 000 \$ |
| 10 | Autoroute 15 1997-98 : 4 900 000 \$ Total du projet (97-98) : 4 900 000 \$ Route : A-15 Construction de bande centrale Réfection structure de chaussée | 4 | Autoroute 25 1997-98 : 5 000 000 \$ Total du projet (97-99) : 15 000 000 \$ Route : A-25 Construction de voies de services | | | | 46 165 000 \$ |
| 1 | Autoroute 40 1997-98 : 1 200 000 \$ Total du projet (97-99) : 3 000 000 \$ Route : A-40 Réparation éléments tablier, fondation, béton, réparation garde-lous | | | | | TOTAL : 139 675 000 \$ | |

Seuls les investissements représentant des interventions de plus de 1 000 000 \$ de travaux ou des interventions affectant la mobilité du public voyageur sont indiqués sur la carte.



**ON REDOUBLE D'EFFORTS
MERC
DE REDOUBLER DE PATIENCE**

- Réfection et amélioration du réseau
- Réfection de surface
- Développement du réseau
- Partenaire

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Principaux chantiers routiers 1997 - gestion de la circulation Info-travaux (514) 873-4121

Travaux du Ministère des Transports

- | | | | |
|---|--|--|--|
| <p> A-40 VAUDREUIL Entre le pont de l'Île-aux-Tourtes et l'A-540 Réfection de la chaussée</p> <p> A-20 BAIE D'URFÉE, BEACONSFIELD Intersections Woodland et Morgan</p> <p> A-40 KIRKLAND, POINTE-CLAIRE Réfection des structures St-Charles, St-Jean, des Sources</p> <p> A-20 LACHINE Entre l'A-13 et la 55e avenue Échangeur de la 55e avenue et ponceau Bouchard Réparation des murs et d'un ponceau</p> <p> ÉCHANGEUR A-13/A-40 VILLE ST-LAURENT Bretelle A-13 NORD pour l'A-40 OUEST Réparation d'un mur de soutènement</p> <p> R-138 VILLE LASALLE Entre l'A-20 et le pont Mercier Sortie Airlie, reconstruction d'un mur Entre Airlie et Clément, démolition de 4 entrepôts (Seagram) Entre Wanklyn et Jean-Milot Reconstruction du perré</p> <p> R-138 PONT MERCIER, VILLE LASALLE Réfection de joints de dilatation, peinture Administration de la Voie maritime, peinture</p> <p> A-15, A-20, A-720 MONTRÉAL Autoroute Décarie (A-15) Échangeur Turcot (A-15, A-20, A-720) Gestion de la circulation, mise en place de la fibre optique</p> <p> A-720 MONTRÉAL Tunnels Viger et Ville-Marie Chantier 1 : Tunnel Ville-Marie, direction EST Réfection complète Chantier 2 : Tunnels Viger et Ville-Marie, direction OUEST Réfection selon les tronçons, des tuiles, plafond, feux de voie, caméras, portes de secours, chaussée</p> <p> A-40 MONTRÉAL, VILLE MONT-ROYAL, ST-LÉONARD Directions EST et OUEST Chantier 1 : Entre St-Laurent et Pie IX, pavage (micro couche) Chantier 2 : 7 Amortisseurs d'impact Chantier 3 : Réparation des côtés extérieur de la structure de l'A40</p> <p> A-15 MONTRÉAL Autoroute des Laurentides, direction NORD Construction d'une bretelle de raccordement entre l'Acadie et l'A-15 NORD</p> | <p> A-25 MONTRÉAL, ANJOU Chantier 1 : Directions NORD et SUD Entre l'Échangeur Anjou et le boul. Henri-Bourassa Chantier 2 : Directions NORD et SUD Réfection de 8 structures (Les plus importantes : Souigny et Hochelaga) Chantier 3 : À la hauteur des structures Souigny et Hochelaga Réfection et stabilisation de talus Chantier 4 : Direction SUD Entre l'A-40 et le tunnel L.-H. LaFontaine Gestion de la circulation, mise en place de la fibre optique</p> <p> A-25 MONTRÉAL Tunnel Louis-Hippolyte LaFontaine Remplacement des grilles de drainage</p> <p> A-40 MONTRÉAL, LACHENAIE PONT CHARLES-DE-GAULLE Réfection complète de la travée est</p> <p> R-337 TERREBONNE, MASCOUCHE Montée Gascon, entre l'A-640 et le chemin Martin Élargissement de 2 voies à 4 voies</p> <p> R-117 LAVAL, ROSEMÈRE PONT MARIUS-DUFRESNE Reconstruction du pont</p> <p> A-440 LAVAL Entre le boulevard Industriel et l'A-19 Remplacement des dalles de béton</p> <p> A-640/R-337 TERREBONNE, MASCOUCHE Réfection de la structure</p> <p> A-25 MASCOUCHE Pavage, directions NORD et SUD Entre St-Henri et St-Pierre</p> <p> A-640 LORRAINE Réfection de la structure A-640 / de Gaulle</p> <p> A-640 ROSEMÈRE Réfection de la structure A-640 / boul. René-Robert</p> <p> A-15 BOISBRIAND Viaduc Kenworth, à la hauteur de la structure au Nord de l'A-640 Renforcement des glissières</p> <p> A-15 MIRABEL, ST-ANTOINE Chantier 1 : Entre kms 31 et 35 (St-Janvier, aéroport de Mirabel) Systèmes d'éclairage et de drainage Chantier 2 : Entre kms 35 et 39 (aéroport de Mirabel, St-Antoine) Système d'éclairage Chantier 3 : A-50 (sortie 35, aéroport de Mirabel) Réfection de 3 structures</p> | <p> A-25 LAVAL Entre l'A-440 et le boul. 440 Directions SUD et NORD Élargissement de 2 à 3 voies</p> <p> A-440 LAVAL Entre la R-117 et l'A-13 Prolongement de l'autoroute</p> <p> A-640 BOISBRIAND Entre les A-13 et A-15 Direction OUEST, réaménagement de l'échangeur, élargissement de 2 à 3 voies Directions EST et OUEST, pavage</p> <p> A-640 DIVERSES MUNICIPALITÉS De Deux-Montagnes à Ste-Thérèse Pose de glissières de sécurité</p> <p> A-15 CANDIAC Entre les 2 voies ferroviaires (3,5 km) Réaménagement de la bande centrale Réfection de la chaussée, pose d'une glissière rigide</p> <p> A-10 BROSSARD Entre l'A-30 et le boul. Milan Planage et pavage, direction OUEST</p> <p> A-30 ST-HUBERT, ST-BRUNO Entre la R-112 (boul. Cousineau) et la R-116 Planage et pavage, direction EST</p> <p> R-112 ST-LAMBERT Structure au-dessus de la R-132 menant et venant au pont Victoria, réfection complète de la structure</p> <p> R-134 LONGUEUIL Structures au-dessus de la rue Desaulniers Réfection complète des 2 structures Phase 1 : Direction EST (vers Montréal) Phase 2 : Direction OUEST (vers Brossard)</p> <p> ÉCHANGEUR A-20/A-25/R-132 LONGUEUIL, BOUCHERVILLE R-132 LONGUEUIL, BOUCHERVILLE R-132 ST-LAMBERT ÉCHANGEUR A-20/A-30 BOUCHERVILLE Pavage Chantier 1 : A-20 OUEST, entre Montarville et Industriel Chantier 2 : R-132, de part et d'autre de l'A-25 Chantier 3 : R-132, bretelles d'accès et de sorties Notre-Dame Chantier 4 : Bretelles de l'échangeur A-20/A-30 Chantier 5 : R-132 EST bretelle de la sortie Lafayette Élargissement de la bretelle</p> | <p> A-20 BELOEIL PONT ARTHUR-BRANCHAUD Réfection de l'éclairage et des parapets</p> <p> R-116 ST-BRUNO, MC MASTERVILLE Chantier 1 : Aménagement du carrefour Seigneurial (St-Bruno) Chantier 2 : Direction OUEST Reconstruction de la route (Mc Masterville)</p> <p> A-10 CHAMBLY Chantier 1 : Direction OUEST Entre la rivière Richelieu et l'A-35, pavage sur 3 km Chantier 2 : Échangeur A-10/A-35</p> <p> R-134 MONTRÉAL, LONGUEUIL PONT JACQUES-CARTIER Réparation et remplacement partielle de la dalle</p> <p> A-10 VERDUN PONT CLÉMENT, réfection complète de la structure, élargissement du pont</p> <p> A-10, A-15, A-20 VERDUN, BROSSARD PONT CHAMPLAIN et SES APPROCHES Chantier 1 : Entre le pont et l'entrée de la R-132 pour l'A-10 EST Réfection de la chaussée Chantier 2 : À la hauteur de la superstructure du pont, pavage Chantier 3 : À la hauteur de la superstructure, nettoyage et peinture Chantier 4 : Direction Rive-sud Approche du pont (ancien aire du poste de péage) Réfection de la dalle de béton et pavage Chantier 5 : A-15 SUD, SORTIE ATWATER Réfection d'une structure au-dessus de la rue Atwater</p> <p> R-112 MONTRÉAL, ST-LAMBERT PONT VICTORIA, direction Rive-sud</p> <p> R-112 VILLE-LEMOYNE RUE ST-LOUIS, pavage</p> <p> R-133 ST-Hilaire Entre la R-116 et l'A-20</p> |
|---|--|--|--|

Chantiers routiers 1997



A-40 VAUDREUIL
Entre le pont de l'île-aux-Tourtes et l'A-540
Réfection de la chaussée
• Fermeture complète de la chaussée EST
• Contresens à 2 voies par direction sur la chaussée OUEST
• Juin - octobre



A-20 BAIE D'URFÉE, BEACONSFIELD
Intersections Woodland et Morgan
• Entraves pour les résidents
• Travaux préparatoires à l'automne



A-40 KIRKLAND, POINTE-CLAIRE
Réfection des structures St-Charles, St-Jean, des Sources
Sur l'A-40 :
• La nuit, entraves partielles
Sur les structures :
• Phase 1 : 2 voies fermées par direction
• Phase 2 : 1 voie fermée par direction
• Juillet - octobre



A-20 LACHINE
Chantier 1 : Directions EST et OUEST
Entre l'A-13 et la 55e avenue, pavage
• 1 voie sur 3 fermée de jour
• 2 voies sur 3 fermées de nuit
• Possibilité de circulation sur l'accotement au besoin
• Juillet - août
Chantier 2 :
Échangeur de la 55e avenue et ponceau Bouchard
Réparation des murs et d'un ponceau
• Voies réduites dans les bretelles de l'échangeur
• Aucune entrave sur l'A-20
• Juillet - octobre



ÉCHANGEUR A-13/A-40 VILLE ST-LAURENT
Bretelle A-13 NORD pour l'A-40 OUEST
Réparation d'un mur de soutènement
• 1 voie sur 2 fermée
• mi - juillet - mi - août



R-138 VILLE LASALLE
Entre l'A-20 et le pont Mercier
Chantier 1 : Direction EST
• Sortie Airlie, reconstruction d'un mur
• Voie réduite
• Fin juillet - début octobre
Chantier 2 : Directions EST et OUEST
Entre Airlie et Clément, démolition de 4 entrepôts (Seagram)
• Fermeture complète sur 8 nuits
• Dates indéterminées
Chantier 3 : Directions EST et OUEST
Entre Wanklyn et Jean-Milot, reconstruction du perré
• 1 voie sur 2 fermée de nuit et les fins de semaine
• Fin juillet - début octobre



R-138 PONT MERCIER, VILLE LASALLE
Chantier 1 : Directions EST et OUEST
Réfection de joints de dilatation
• Fermeture complète d'une travée
• Circulation à contresens, 1 voie par direction
• Avril - mai (3 fins de semaine)
Chantier 2 : Directions EST et OUEST, peinture
• 2 voies rétrécies (2 à 4 semaines)
• Durée 3 - 4 mois
Chantier 3 :
Administration de la Voie maritime, peinture
• Aucune entrave prévue
• Avril - septembre



A-15, A-20, A-720 MONTREAL
Autoroute Décarie (A-15)
Échangeur Turcot (A-15, A-20, A-720)
Gestion de la circulation, mise en place de la fibre optique
Sur l'A-15
• 1 à 2 voies sur 3 fermées de nuit
• 7 jours par semaine
• Fermures complètes occasionnelles des entrées et sorties, une à la fois
Échangeur Turcot
• Fermures successives des bretelles (5 nuits maximum par bretelle)
• 1 voie sur 4 fermée sur l'A-720
• mi - mai - mi - juillet



A-720 MONTRÉAL
Tunnels Viger et Ville-Marie
Chantier 1 : Tunnel Ville-Marie, direction EST
Réfection complète
• Phase 1 : mi - juin - fin octobre
• 2 voies ouvertes de jour
• Fermeture complète de nuit et les fins de semaine
Note : Durant les travaux de pavage en direction SUD au pont Champlain
2 voies demeureront ouvertes dans le tunnel
• Phase 2 : novembre
• Fermeture complète de nuit



A-40 MONTRÉAL, VILLE MONT-ROYAL, ST-LÉONARD
Chantier 1 : Directions EST et OUEST
Entre St-Laurent et Pie IX, pavage
• Fermures complètes par tronçon de nuit
• Une direction à la fois
• mi - juillet - août
Chantier 2 : Directions EST et OUEST
7 Amortisseurs d'impact
• Fermures successives des sorties, la nuit
• 1 voie fermée sur l'autoroute sur un court tronçon
• Août - septembre
Chantier 3 : Directions EST et OUEST
Réparation des côtés extérieurs de la structure de l'A-40
• Fermures ponctuelles de 1 voie sur les voies de desserte
• Fermeture partielle à complète des rues transversales
• Travaux effectués principalement de nuit
• mi - juillet - mi - octobre



A-15 MONTRÉAL
Autoroute des Laurentides, direction NORD
Construction d'une bretelle de raccordement entre l'Acadie et l'A-15 NORD
• Aucune entrave à la circulation
• Août - septembre



A-25 MONTRÉAL, ANJOU
Chantier 1 : Directions NORD et SUD
Entre l'Échangeur Anjou et le boul. Henri-Bourassa
Construction de voies de desserte
• Entraves prévues sur le réseau municipal
• Travaux préparatoires à l'automne
Chantier 2 : Directions NORD et SUD
Réfection de 8 structures
(Les plus importantes : Souigny et Hochelaga)
Sur l'A-25 : Fermeture de 1 voie, la nuit
Sur les structures Souigny et Hochelaga :
1 voie sur 2 fermée par direction
• 1 voie sur 2 fermée dans les bretelles Hochelaga EST pour l'A-25 NORD et de l'A-25 SUD pour Hochelaga OUEST
• Juillet - août
Chantier 3 :
À la hauteur des structures Souigny et Hochelaga
Réfection et stabilisation de talus
• 1 voie fermée sur l'A-25 la nuit
• Août - septembre
Chantier 4 : Direction SUD
Entre l'A-40 et le tunnel L.-H. LaFontaine
Gestion de la circulation, mise en place de la fibre optique
• 1 à 2 voies sur 3 fermées de nuit
• 7 jours par semaine
• mi - avril - fin mai



A-25 MONTRÉAL
Tunnel Louis-Hippolyte LaFontaine
Remplacement des grilles de drainage
• 2 voies ouvertes rétrécies à 2,9 m chacune les fins de semaine
• Travaux sur 4 fins de semaine (2 par direction)
• Mi-mai à fin juin



A-40 MONTRÉAL, LACHENAIE
PONT CHARLES-DE-GAULLE
Réfection majeure
• Fermeture complète d'une travée
• Circulation à contresens à 4 voies réduites sur la travée opposée
• 3 voies ouvertes dans la direction la plus achalandée en heures de pointe
• 2 voies ouvertes par direction, hors pointe
• 1 à 2 voies ouvertes par direction de soir et de nuit
• 15 juin - fin octobre



R-337 TERREBONNE, MASCOUCHE
Montée Gascon, entre l'A-640 et le chemin Martin
• Élargissement de 2 voies à 4 voies
• Travaux déjà en cours
• Chemin alternatif
• Jusqu'au 7 novembre



R-117 LAVAL, ROSEMÈRE
PONT MARIUS-DUFRESNE,
Reconstruction du pont
• Fermeture complète
• Mise en place de différentes mesures d'atténuation (train, voie réservée aux autobus sur l'A-15 etc...)
• 15 mai - 15 octobre (5 mois)



A-440 LAVAL
Entre le boulevard Industriel et l'A-19
Remplacement des dalles de béton
• Fermeture complète
• Circulation à contresens sur la chaussée opposée
• Juin - septembre (18 semaines)



A-640/R-337 TERREBONNE, MASCOUCHE
Réfection de la structure
• Fermeture complète de l'autoroute
• Déviation par la voie de service
• Juillet - septembre (5 semaines)



A-25 MASCOUCHE
Pavage, directions NORD et SUD
Entre St-Henri et St-Pierre
• Fermeture complète
• Circulation à contresens sur la chaussée opposée, 1 voie par direction
• Juillet - août (4 semaines)



A-640 LORRAINE
Réfection de la structure A-640/ de Gaulle
• 1 voie fermée par direction sur le boul. de Gaulle
• Juillet - septembre (4 semaines)



A-640 ROSEMÈRE
Réfection de la structure A-640 / boul. René-Robert
• 1 voie sur 2 fermée par direction sur l'autoroute (2 semaines)
• Juillet - septembre (4 semaines)



A-15 BOISBRIAND
Viaduc Kenworth, à la hauteur de la structure au Nord de l'A-640, renforcement des garde-fous
• Entraves ponctuelles hors pointe
• Juillet - septembre (5 semaines)



A-15 MIRABEL, ST-ANTOINE
Chantier 1 :
Entre les kms 31 et 35 (St-Janvier, aéroport de Mirabel)
Systèmes d'éclairage et de drainage
• 1 voie sur 3 fermée, hors-pointe
• Juillet
Chantier 2 :
Au km 31
Réaménagement de bretelles
Sortie A-15 NORD et l'entrée A-15 SUD
• 1 voie fermée hors-pointe
• Août - Novembre (10 semaines)
Chantier 3 :
Entre les kms 35 et 39 (aéroport de Mirabel, St-Antoine)
Système d'éclairage
• 1 voie sur 3 fermée occasionnellement, hors-pointe
• Mai - juin



Chantier 4 :
A-50 (sortie 35, aéroport de Mirabel)
Réfection de 3 structures et pavage de la bretelle A-15 NORD pour A-50 OUEST
• 1 voie sur 2 fermée sur les structures
• Aucune entrave prévue sur l'A-15
• Juillet - septembre (6 semaines)
• Pavage août (2 semaines)



A-25 LAVAL
Entre l'A-440 et le boul. 440
Directions SUD et NORD
Élargissement de 2 à 3 voies
• Aucune entrave majeure prévue
• Fin mai - fin août



A-440 LAVAL
Entre la R-117 et l'A-13
Prolongement de l'autoroute
• Aucune entrave prévue
• Juin - fin octobre



A-640 BOISBRIAND
Entre les A-13 et A-15
Direction OUEST, réaménagement de l'échangeur, élargissement de 2 à 3 voies
Directions EST et OUEST, pavage
• Aucune fermeture en heures de pointe
• mi - avril - mi - juillet



A-640 DIVERSES MUNICIPALITÉS
De Deux-Montagnes à Ste-Thérèse
Pose de glissières de sécurité
• 1 voie fermée sur l'autoroute selon certaines périodes
• Horaire à déterminer
• Mai - juin



A-15 CANDIAC
Entre les 2 voies ferroviaires (3,5 km)
Réaménagement de la bande centrale
Réfection de la chaussée, pose d'une glissière rigide
• Circulation déplacée et maintenue à 2 voies par direction
• Sous la voie ferroviaire du C.P., 1 voie ouverte par direction durant 3 semaines
• Avec marquage temporaire
• Juin - novembre



A-10 BROSSARD
Entre l'A-30 et le boul. Milan
Planage et pavage, direction OUEST
Phase 1 :
Avant l'A-30 jusqu'à l'entrée de l'A-30 pour l'A-10 EST
• Fermeture complète de l'A-10
• Circulation sur la voie de service
• mi - juillet (1 semaine)
Phase 2 :
Entre l'entrée de l'A-30 pour l'A-10 EST et le boul. Milan
• 1 voie sur 2 fermée, de soir et de nuit sur semaine et de jour la fin de semaine
• Fin juillet - début août (2 semaines)



A-30 ST-HUBERT, ST-BRUNO
Entre la R-112 (boul. Cousineau) et la R-116
Planage et pavage, direction EST
• Fermeture complète de la chaussée EST
• Circulation à contresens, 1 voie par direction
• Fin juillet - début août (3 semaines)



R-112 ST-LAMBERT
Structure au-dessus de la R-132 menant et venant au pont Victoria, réfection complète de la structure
Sur la R-112 :
• 2 voies ouvertes dans le sens de l'achalandage
• 1 voie par direction hors pointe
Sur la R-132 :
• 2 voies ouvertes par direction
Sur la rue Riverside :
• 1 voie fermée occasionnellement
• Sortie 132 OUEST pour la R-112 EST fermée aux camions
• Début juin - début septembre (9 semaines)



R-134 LONGUEUIL
Structures au-dessus du boul. Desaulniers
Réfection complète des 2 structures
Boul. Desaulniers fermé durant 4 semaines



Phase 1 : Direction EST (vers Montréal)
• Fermeture complète des 3 voies
• Circulation déviée sur les voies de desserte
• 7 juillet - 23 août pour les automobilistes
• 7 juillet - 13 septembre pour les camions
Phase 2 : Direction OUEST (vers Brossard)
• Fermeture complète des 3 voies
• Circulation déviée sur les voies de desserte
• 25 août - au 11 octobre pour les automobilistes
• 25 août - au 1 novembre pour les camions



ÉCHANGEUR A-20/ A-25/ R-132 LONGUEUIL, BOUCHERVILLE R-132 ST-LAMBERT ÉCHANGEUR A-20/ A-30 BOUCHERVILLE
Pavage
Chantier 1 :
A-20 OUEST, entre Montarville et Industriel
• 1 voie sur 2 fermée de soir et de nuit sur semaine
• 1 voie sur 2 fermée la fin de semaine
• Fermatures occasionnelles des bretelles de Mortagne et Industriel
• mi - juin - fin juin (2 semaines)
Chantier 2 :
R-132, de part et d'autre de l'A-25
• 2 voies sur 3 fermées de soir et de nuit sur semaine
• 2 voies sur 3 fermées la fin de semaine
• Bretelles de l'échangeur A-20/ A-25/ R-132
• Fermatures complètes de soir et de nuit (max. 12 heures consécutives)
• mi - mai - mi - juin (3 semaines)



Chantier 3 :
R-132, bretelles d'accès et de sorties Notre-Dame
• Fermeture complète de soir, de nuit sur semaine et la fin de semaine
• mi - mai - fin mai
Chantier 4 :
Bretelles de l'échangeur A-20/ A-30
• Fermeture complète (max. 2 bretelles à la fois)
• Horaire à déterminer
• Fin août - octobre (7 semaines)
Chantier 5 :
R-132 EST bretelle de la sortie Lafayette
Élargissement de la bretelle
• Aucune entrave majeure sauf fermeture complète pour le pavage
• Détour pour les autobus
• Juillet - août (6 semaines)



A-20 BOUCHERVILLE
Structure de Mortagne au-dessus de l'A-20
Élargissement de 2 à 4 voies
• Gestion de la circulation à déterminer
• Période des travaux à déterminer
Juridiction : Ville de Boucherville



A-20 BELOEIL
PONT ARTHUR-BRANCHAUD
Réfection de l'éclairage et des parapets
• 2 voies ouvertes par direction (possibilité de circulation à contresens)
• Juillet - septembre (10 semaines)



R-116 ST-BRUNO, MC MASTERVILLE
Chantier 1 :
Aménagement du carrefour Seigneurial (St-Bruno)
• Circulation à contresens
• Juin - août (12 semaines)
Chantier 2 : Direction OUEST
Reconstruction de la route (Mc Masterville)
• Circulation à 1 voie par direction
• Août - septembre



A-10 VERDUN
PONT CLÉMENT, réfection complète de la structure, élargissement du pont
• 2 voies sur 4 fermées
• 2 voies ouvertes dans la direction la plus achalandée en heures de pointe (détour par la longue approche)
• 1 voie ouverte par direction hors pointe
Juridiction : Les ponts Jacques-Cartier et Champlain
Élargissement : Financement MTQ-AMT



A-10 VERDUN, BROSSARD
PONT CHAMPLAIN et SES APPROCHES (5 chantiers)
Chantier 1 :
Entre le pont et l'entrée de la R-132 pour l'A-10 EST
Réfection de la chaussée
• 1 voie fermée les fins de semaine de jour
• 2 voies fermées la nuit
• Fermatures ponctuelles de la sortie pour la R-132 et de l'entrée de la R-132 pour l'A-10 EST
• mi - avril - début juin (7 semaines)
Chantier 2 :
A la hauteur de la superstructure du pont
Pavage
Direction Rive-sud :
• Fermeture de 2 voies sur 3, 2 fins de semaine
• Fin août - début septembre
Note : Lors de ces travaux, le tunnel Ville-Marie demeurera ouvert à 2 voies
Direction Montréal :
• Fermeture de 2 voies sur 3, 2 fins de semaine
• mi - septembre - fin septembre
Chantier 3 :
A la hauteur de la superstructure, nettoyage et peinture
• 1 voie sur 3 fermée sur semaine
• Fin juillet - fin septembre
Juridiction : Les ponts Jacques-Cartier et Champlain
Chantier 4 : Direction Rive-sud
Approche du pont (ancien aire du poste de péage)
Réfection de la dalle de béton et pavage
• 3 voies ouvertes en heures de pointe
• 2 voies sur 3 fermées les fins de semaine
• Fermatures partielles des bretelles, les fins de semaine
• Fermatures ponctuelles hors pointe
• Fin mai - mi - septembre
Juridiction : Les ponts Jacques-Cartier et Champlain
Chantier 5 : A-15 SUD, SORTIE ATWATER
Réfection d'une structure au-dessus de la rue Atwater
• Fermeture complète de la sortie
• Détour par la sortie précédente (de La Vérendrye)
• mi - juin - mi - septembre (13 semaines)
Juridiction : Les ponts Jacques-Cartier et Champlain



R-112 MONTRÉAL, ST-LAMBERT
PONT VICTORIA, direction Rive-sud
• Entraves partielles ponctuelles
• Fermeture complète durant environ 5 heures, de jour, un samedi matin
• Fin mai
Juridiction : CN



R-112 VILLE-LEMOYNE
RUE ST-LOUIS, pavage
• Fermeture complète
• Détour par les rues avoisinantes
• Juin
Juridiction : Ville Lemoyné



R-133 ST-HILAIRE
Entre la R-116 et l'A-20
Reconstruction de route en profil urbain
Circulation en alternance par tronçons



R-134 MONTRÉAL, LONGUEUIL
PONT JACQUES-CARTIER
Réparation et remplacement partielle de la dalle





Réfection des tunnels Ville-Marie et Viger



INFO-TRAVAUX

Montréal : (514) 873-4121

CANTEL : *878 (sans frais)

PHASE 1 : MI-JUIN À FIN AOÛT

DIRECTION OUEST (de Papineau au tunnel Ville-Marie)

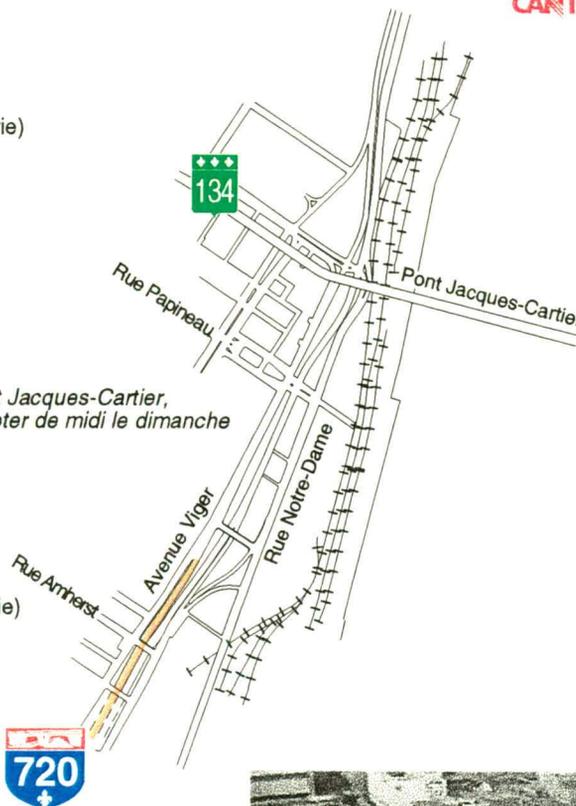
LE JOUR

- 3 voies ouvertes
- aucune sortie fermée

LE SOIR, LA NUIT ET LES FINS DE SEMAINE

- fermeture complète
- de 20h à 5h30 du lundi au mercredi
- de 22h jeudi à 5h30 vendredi
- de 22h vendredi à 5h30 lundi

Note : Lors des travaux de fins de semaine (5) au pont Jacques-Cartier, les voies seront ouvertes dans le tunnel à compter de midi le dimanche



PHASE 2 : SEPTEMBRE À FIN NOVEMBRE

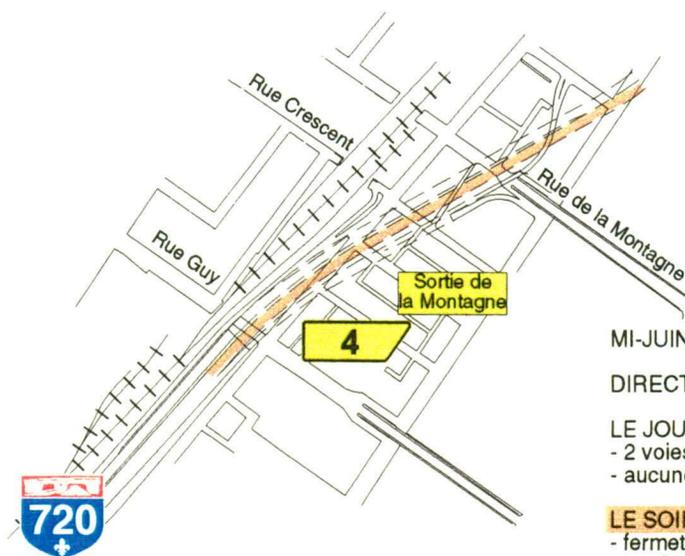
DIRECTION OUEST (de Papineau au tunnel Ville-Marie)

LE JOUR

- aucune fermeture

LE SOIR, LA NUIT ET LES FINS DE SEMAINE

- fermeture complète occasionnelle
- de 20h à 5h30 du lundi au mercredi
- de 22h jeudi à 5h30 vendredi
- de 22h vendredi à 5h30 lundi



MI-JUIN À FIN NOVEMBRE

DIRECTION EST (du tunnel Ville-Marie à la rue Papineau)

LE JOUR

- 2 voies réduites
- aucune sortie fermée

LE SOIR, LA NUIT ET LES FINS DE SEMAINE

- fermeture complète
- de 20h à 5h30 du lundi au mercredi
- de 22h jeudi à 5h30 vendredi
- de 22h vendredi à 5h30 lundi

Note : Lors des travaux de pavage de fins de semaine (2) au pont Champlain en direction Sud, 2 voies seront ouvertes dans le tunnel



NATURE DES TRAVAUX:

Réfection complète du tablier du pont

DURÉE:

Juin - Octobre

PRINCIPE DIRECTEUR:

Fermeture complète de la travée Est
4 voies aménagées sur la travée Ouest

INFO-TRAVAUX

Montréal : (514) 873-4121

CANTEL : *878 (sans frais)

CONSTRUCTION

Pont Charles-De Gaulle 

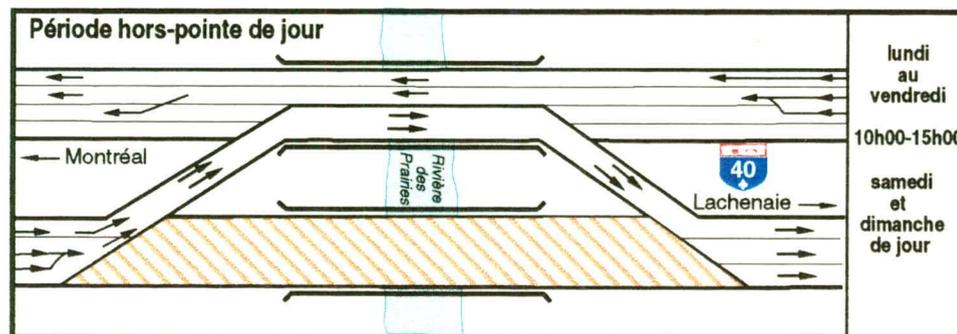
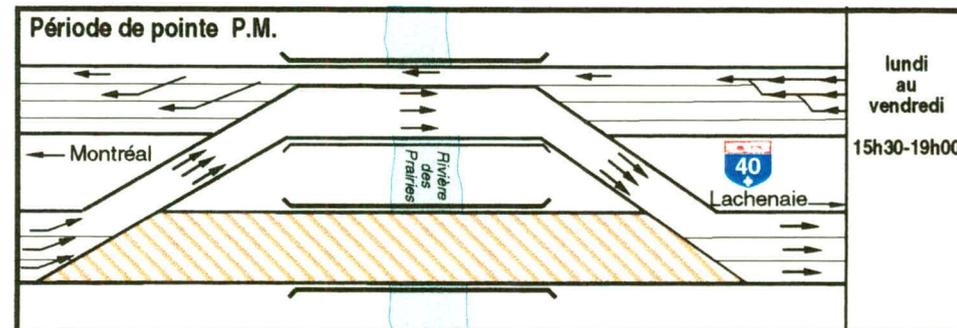
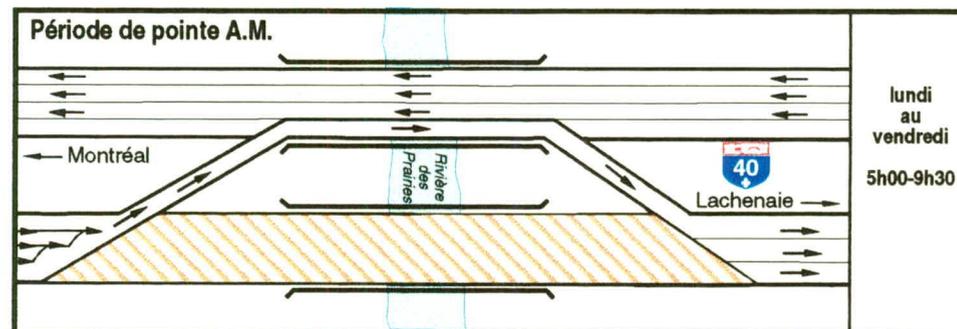
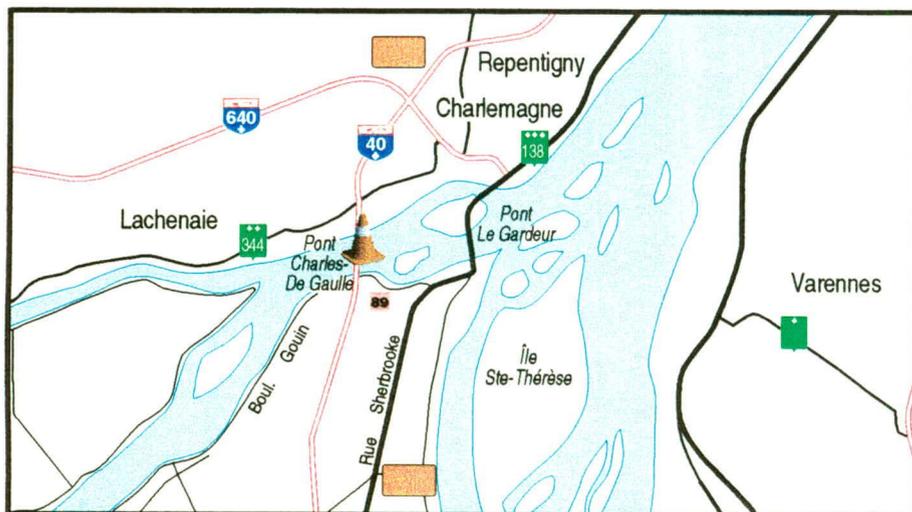
← 3,2 m →

Juin à Octobre

lundi au vendredi
direction EST 5h00-9h30
direction OUEST 15h00-19h00

LOCALISATION:

direction EST avant la sortie boulevard Henri-Bourassa
direction OUEST avant l'autoroute 640



* de soir et de nuit 1 à 2 voies ouvertes par direction



Localisation : entre le pont de l'Île-aux-Tourtes et l'A-540 (5,5 km)

Nature des travaux : réfection de la travée en direction EST

Durée : juin à octobre 1997

Note : projet pilote, respect des limites de vitesse

INFO-TRAVAUX

Montréal : (514) 873-4121

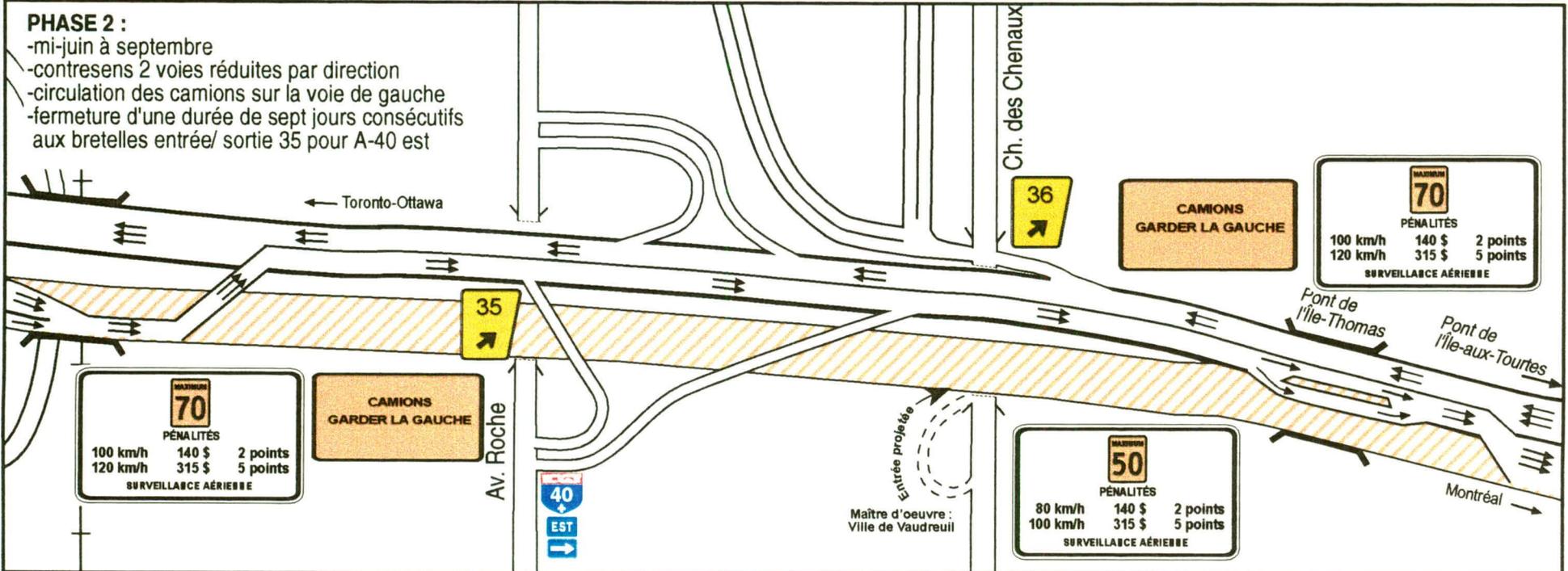
CANTEL : *878 (sans frais)

PHASE 1:

- 1 à 3 semaines
- 1 voie sur 3 fermée par direction

PHASE 3 :

- 3 semaines
- retour graduel de la circulation sur la travée en direction EST





Réfection de la structure Desaulniers

INFO-TRAVAUX

Montréal : (514) 873-4121
CANTEL : *878 (sans frais)

PHASE 1 : du 7 juillet au 13 septembre

R-134 DIRECTION EST (vers Montréal)

- fermeture complète : 7 juillet au 23 août
- détour par les voies de service entre Green et Logan

BOUL. DESAULNIERS

- fermeture complète durant 2 semaines du 14 juillet au 27 juillet

Note : Aménagement de 2 voies sur la voie de service



PHASE 2 : du 25 août au 1er novembre

R-134 DIRECTION OUEST (vers Brossard)

- fermeture complète : du 25 août au 11 octobre
- détour par les voies de service entre Patenaude et Green

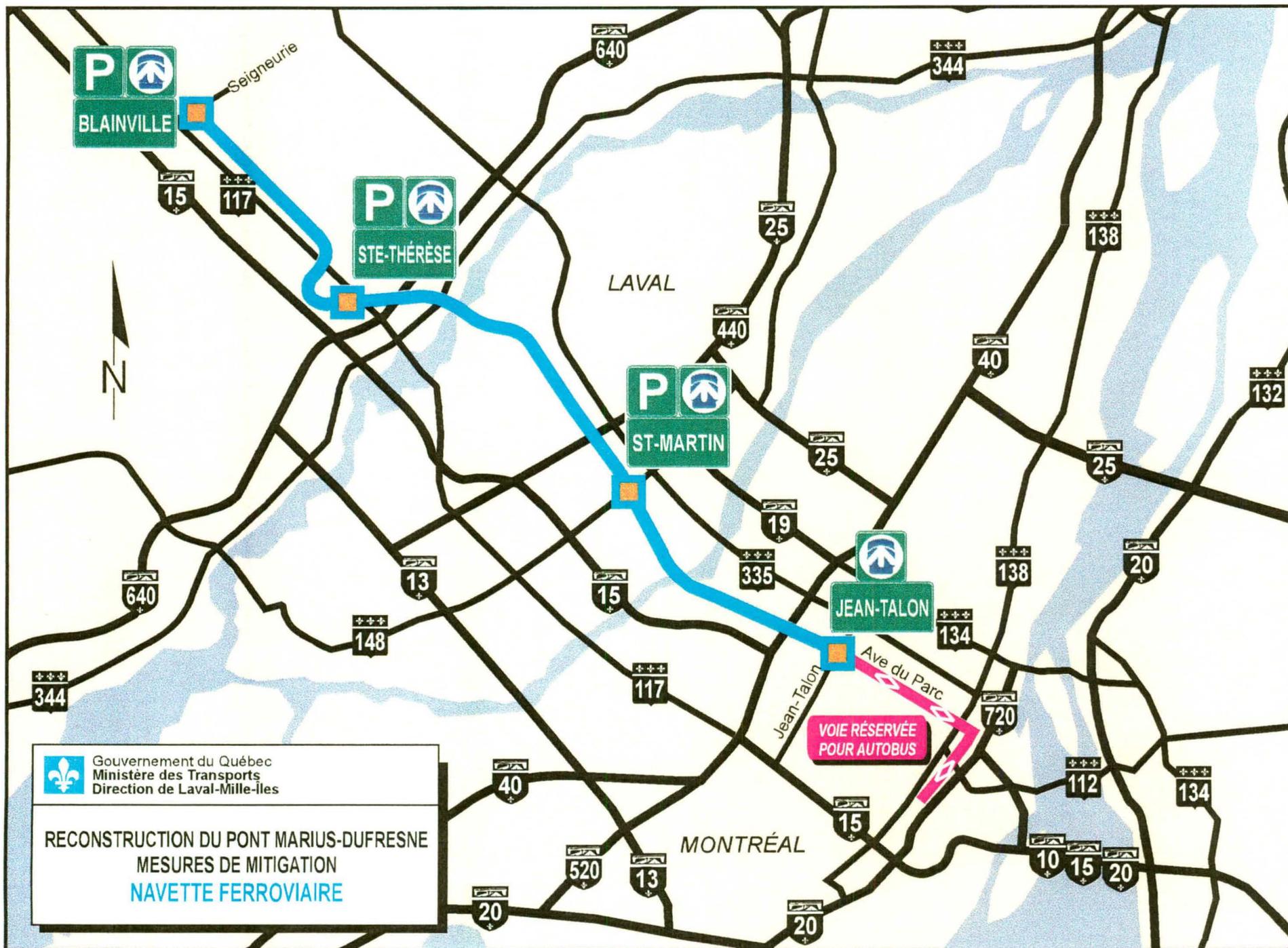
BOUL. DESAULNIERS

- fermeture complète durant 2 semaines du 25 août au 7 septembre

DURÉE TOTALE DES TRAVAUX :

- 17 semaines
- du 7 juillet au 1er novembre

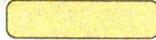


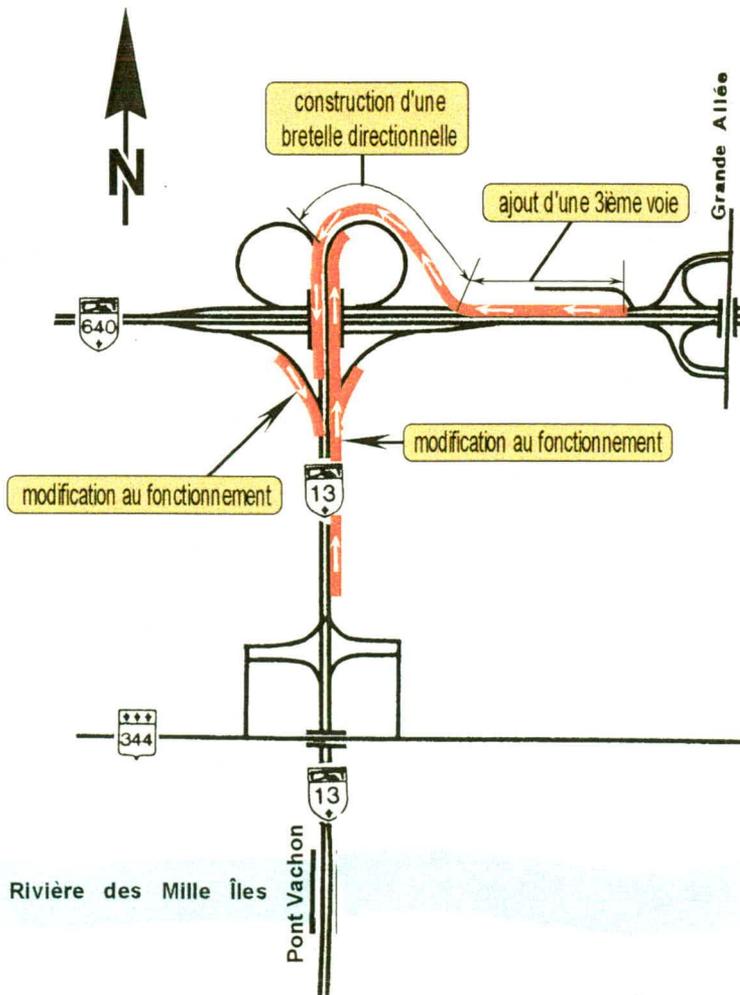


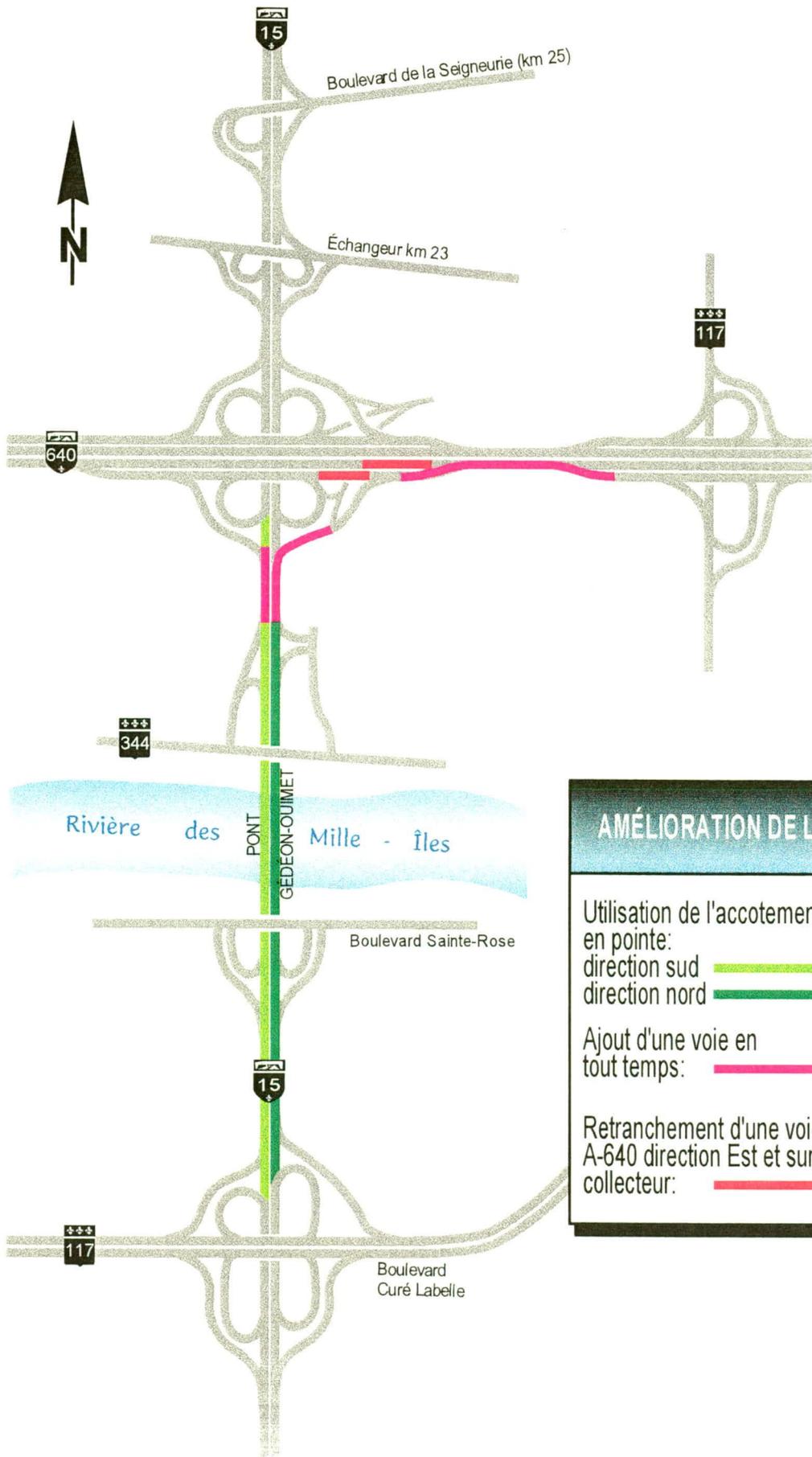

 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Direction de Laval-Mille-Îles

RECONSTRUCTION DU PONT MARIUS-DUFRESNE
 MESURES DE MITIGATION
NAVETTE FERROVIAIRE

AMÉLIORATIONS DE L'AXE A-15 \ A-640 \ A-13

-  Localisation des améliorations
-  Type d'amélioration





AMÉLIORATION DE L'AXE A-15

Utilisation de l'accotement
en pointe:
direction sud 
direction nord 

Ajout d'une voie en
tout temps: 

Retranchement d'une voie sur
A-640 direction Est et sur le
collecteur: 

LISTE DES PROJETS

Île de Montréal

Mesures d'appui à la décongestion (Réseau routier)

| LOCALISATION | MUNICIPALITÉ | CEP | INTERVENTION | PLANIFICATION DES COÛTS (000 \$) | | | |
|---|--------------|-----------------|---|----------------------------------|-----------|------------|--------|
| | | | | Antérieur | 1997-1998 | Postérieur | Total |
| Construction des voies de service de l'A-25 entre l'A-40 et le boul. Perras | Montréal | Lafontaine | Construction de voies de service à deux voies | | 5 000 | 10 000 | 15 000 |
| A-15 - Échangeur Henri-Bourassa | Montréal | Acadie | Construction de bretelles d'échangeur | | 500 | 500 | 1 000 |
| Gestion de la circulation : A-15, A-20, A-25, A-40 et A-720 | Divers | Divers | Gestion de la circulation | | 6 012 | 3 985 | 9 997 |
| A-20 et intersections Woodland et Morgan | Beaconsfield | Jacques-Cartier | Étagement, carrefour à niveaux, construction d'échangeurs | | 2 000 | 23 500 | 25 500 |

LISTE DES PROJETS

Île de Montréal

Amélioration du réseau routier

| LOCALISATION | MUNICIPALITÉ | CEP | INTERVENTION | PLANIFICATION DES COÛTS (000 \$) | | | |
|--|---------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|-----------|------------|-------|
| | | | | Antérieur | 1997-1998 | Postérieur | Total |
| A-19, station météoroutière | Montréal | Crémazie | Autres travaux - parc routier | 108 | 31 | | 139 |
| Échangeur A-25/Hochelaga | Montréal | Bourget | Stabilisation de talus | | 345 | | 345 |
| Route 138 | LaSalle | Marquette | Stabilisation de talus | | 300 | | 300 |
| A-40, échangeur Anjou à voies élevées | Saint-Léonard | Jeanne-Mance | Installation atténuateur d'impact | | 150 | | 150 |
| Déménagement centre contrôle, tunnel Ville-Marie | Montréal | Westmount-St-Louis | Centre de contrôle | | 900 | | 900 |
| Intersection A/520 et A/20, rond-point Dorval | Dorval | Jacques-Cartier | Coordination de feux lumineux | | 75 | | 75 |

LISTE DES PROJETS

Île de Montréal

Conservation des chaussées et autres

| LOCALISATION | MUNICIPALITÉ | CEP | INTERVENTION | PLANIFICATION DES COÛTS (000 \$) | | | |
|--|--------------|----------------------|---|----------------------------------|-----------|------------|-------|
| | | | | Antérieur | 1997-1998 | Postérieur | Total |
| A-19 de H.-Bourassa à la fin du pont Papineau | Montréal | Crémazie | Réfection surface de roulement, couche d'usure, planage | 326 | 18 | | 344 |
| A-20 de l'échangeur A-13 à 55e avenue | Lachine | Marquette | Réfection du revêtement, planage et couche d'usure | | 1 600 | | 1 600 |
| A-40, du boul. Saint-Laurent à boul. Pie IX | Montréal | Viau | Réfection surface de roulement, micro-revêtement (BB, BC) | | 675 | | 675 |
| A-720, direction Est, tunnel Ville-Marie au tunnel Viger | Westmount | Westmount-St-Louis | Réfection surface de roulement, couche d'usure, planage | | 400 | | 400 |
| A-720 du tunnel Viger au boul. Papineau | Montréal | Ste-Marie/St-Jacques | Réfection de chaussé, structure de chaussée et réparation de chaussée béton de ciment | | 450 | | 450 |

LISTE DES PROJETS

Île de Montréal

Conservation des structures

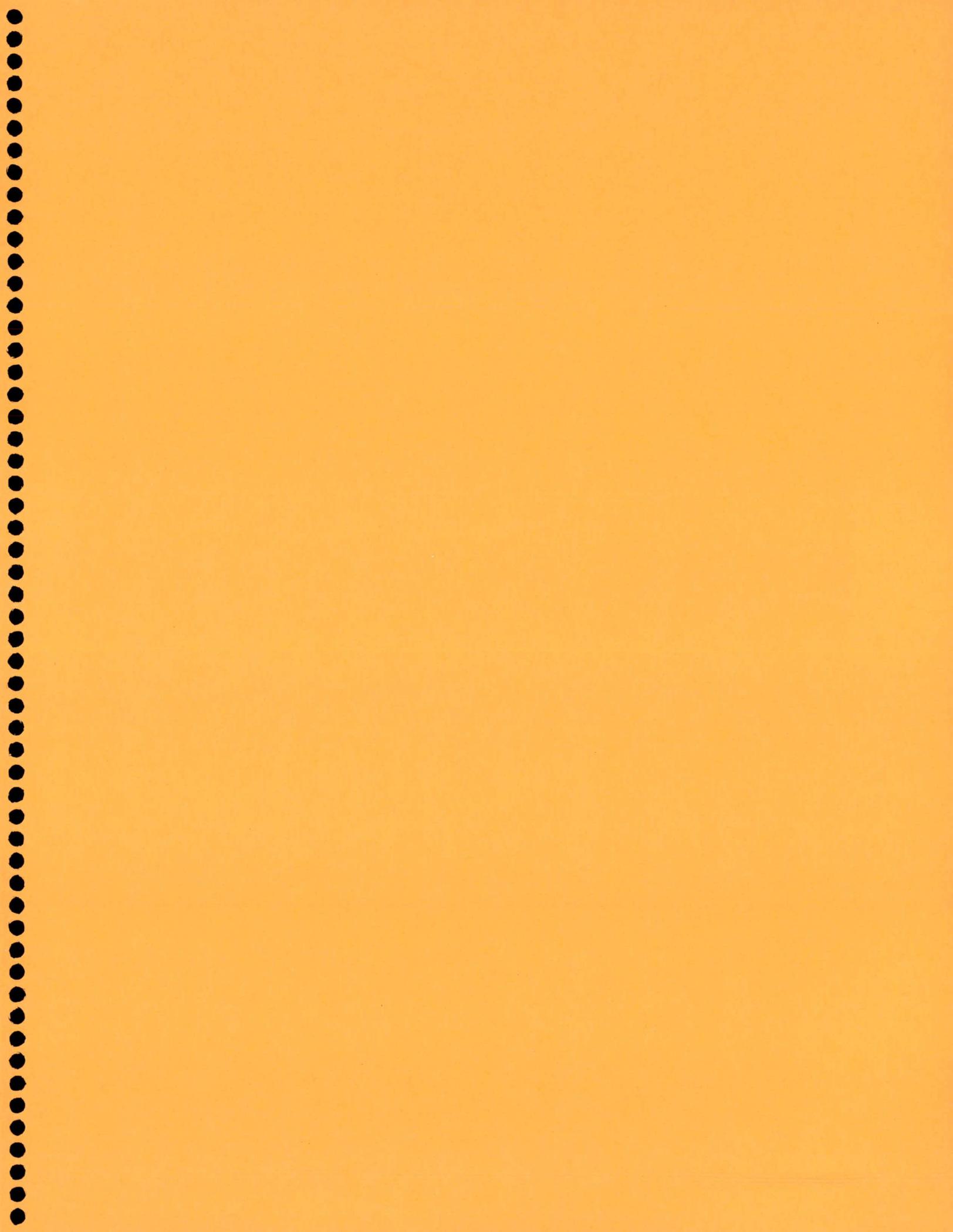
| LOCALISATION | MUNICIPALITÉ | CEP | INTERVENTION | PLANIFICATION DES COÛTS (000 \$) | | | |
|-----------------------------------|---------------|-----------------|---|----------------------------------|-----------|------------|-------|
| | | | | Antérieur | 1997-1998 | Postérieur | Total |
| Ponceau Ruisseau Bouchard et A-20 | Dorval | Jacques-Cartier | Réparation éléments tablier - béton | | 150 | | 150 |
| Route 138 | LaSalle | Marquette | Réparation du mur | | 560 | | 560 |
| Route 138/Airlie | LaSalle | Marquette | Réparation du mur | | 200 | | 200 |
| A-20 et 14e avenue | Lachine | Marquette | Réparation passerelle et reconstruction mur | | 200 | | 200 |
| A-13 et A-40 | Saint-Laurent | Saint-Laurent | Réparation du mur | | 100 | | 100 |

LISTE DES PROJETS

Île de Montréal

Conservation des structures

| LOCALISATION | MUNICIPALITÉ | CEP | INTERVENTION | PLANIFICATION DES COÛTS (000 \$) | | | |
|--------------------------------|--------------|--------------------|---|----------------------------------|-----------|------------|-------|
| | | | | Antérieur | 1997-1998 | Postérieur | Total |
| Boul. Pie IX intersection A-40 | Montréal | Viau | Réparation station de pompage, inst. Système électrique et mécanique | 308 | 100 | | 408 |
| Rue Souigny/A-25 | Montréal | Bourget | Réparation éléments tablier - béton, réparation systèmes structuraux - béton | 2 270 | 500 | | 2 770 |
| A-40, pont Charles De-Gaulle | Montréal | Lafontaine | Réparations éléments tablier - béton | | 8 000 | | 8 000 |
| A-720, tunnel Ville-Marie | Montréal | Westmount-St-Louis | Réparation tunnel et système mécanique et électrique | | 8 700 | | 8 700 |
| A-720, tunnel Ville-Marie | Montréal | Westmount-St-Louis | Réparation du tunnel | | 3 350 | 1 000 | 4 350 |
| Échangeur A-13/A-40 | Kirkland | Nelligan | Réparation éléments tablier - béton, éléments fondations - béton et garde-fous, bande centrale et glissière | | 1 200 | 1 800 | 3 000 |
| A-40 | Montréal | Viau | Réparation éléments tablier - béton | | 2 000 | | 2 000 |



**NOTES POUR L'ALLOCATION DU MINISTRE DES
TRANSPORTS DU QUÉBEC,
MONSIEUR JACQUES BRASSARD,**

**EN VUE DE L'ANNONCE DE LA PROGRAMMATION DE
TRAVAUX ROUTIERS POUR L'ANNÉE
FINANCIÈRE 1997-1998**

Québec, le 17 avril 1997
La version prononcée prévaut

Mesdames, messieurs,

Permettez-moi d'abord de vous souhaiter la bienvenue au Musée du Québec et de vous confirmer que ce dépaysement, loin des salles traditionnelles de conférence de presse, est annonciateur de bonnes nouvelles.

Si j'avais à résumer en une phrase l'événement d'aujourd'hui, je vous dirais : «Le ministère des Transports entre dans une période stimulante, il redoublera d'efforts, il multipliera les chantiers et il investira un peu plus de 1 milliard de dollars sur le réseau routier québécois en 1997-1998».

A – ON A CE QU'IL FAUT POUR TRAVAILLER!

Cela veut dire que vous verrez plus de chantiers un peu partout cet été. Cela veut dire qu'une grande corvée commence. Cet effort s'étendra sur plusieurs années, il nous permettra de «retaper» le réseau routier québécois qui ne pouvait plus subir une autre année de sous financement.

Lorsque j'ai rencontré mon collègue Bernard Landry, au moment de préparer le budget de cette année, je l'ai convaincu de nous accorder les ressources financières dont nous avons besoin, pour donner un coup de barre du côté de la conservation et de l'amélioration de nos routes.

Ce coup de barre s'exprime par la garantie d'un niveau d'investissements croissants pour une période de trois ans. Ce qui permettra au Ministère de maintenir le niveau requis d'investissements annuels pour conserver et améliorer le réseau routier. Cette année, nous disposerons pour nos travaux d'une somme de 515 millions, soit une augmentation de 155 millions du budget de base de l'an dernier. Pour les deux exercices financiers suivants, des montants de 574 millions (1998-1999) et de 638 millions (1999-2000) apparaîtront au livre des crédits sous la rubrique «Travaux».

Précisons maintenant les grandes dépenses couvertes par ce milliard de dollars. En 1997-1998, le ministère des Transports dépensera 1,029 milliard de dollars sur les routes du Québec; dont 515 millions de dollars pour des travaux de construction, 389,2 millions pour l'entretien du réseau auxquels s'ajoute la voirie locale pour un montant de 125 millions de dollars.

Nos objectifs demeureront les mêmes :

- * le déplacement sécuritaire des usagers de la route;
- * la mobilité des usagers;
- * le soutien au développement économique du Québec et ses régions;
- * la protection du patrimoine routier.

Nous devons réaliser que 1,029 milliard de dollars injectés dans l'économie québécoise, cela se traduit par la vitalité de milliers d'entreprises. Cela veut dire, un soutien considérable, au maintien et à la création de milliers d'emplois. Un budget de 1,029 milliard de dollars d'investissements dans le réseau routier permettra le devancement de certains projets, l'amélioration de la sécurité routière, l'ouverture de dizaine de nouveaux chantiers. Tout cela indique de plus toute la valeur et l'importance que nous accordons à ce patrimoine inestimable que constitue le réseau routier québécois.

J'insiste ici sur le fait que s'il nous a été possible d'obtenir de nouveaux budgets, c'est justement que les efforts consacrés au redressement des finances publiques commencent à porter ses fruits. Nous avons toujours prétendu qu'après avoir atteint certains objectifs de réduction des dépenses, il nous sera dorénavant possible de recommencer à investir. Les nouveaux crédits alloués aux Transports confirment que nous avons raison. D'autant plus que la mise en chantier contribuera à notre objectif de création d'emplois.

B – ON A DES PROJETS!

Un ministre qui a des sous est toujours un ministre heureux, mais cela ne suffit pas, il faut avoir des projets. Considérant les besoins du réseau routier québécois, il est clair que ce ne sont pas les idées en projet qui nous manquent. Continuellement au ministère, nous travaillons à la mise à jour de nos données. Nous évaluons les besoins de déplacement et nous planifions la gestion du réseau routier. Nous sommes donc prêts à intervenir, à actualiser notre plan d'actions en fonction des nouveaux budgets. Nous n'improvisons pas. Nous savons où nous allons et cela, d'autant plus que le ministère des Transports a une tradition de consultation des populations et des élus. Nous avons sur nos tables à dessin, de nombreux projets de conservation, d'amélioration et même de développement. Dans plusieurs cas, ce sont des projets que les usagers de la route attendaient depuis plusieurs années, des projets qui nous sont souvent venus du milieu. Il peut s'agir de correction de courbes sur la route 138 sur la Côte-Nord, ou encore le doublement de l'autoroute 55 dans les Bois-Francs.

Je tiens à vous confirmer que si nous mettions en chantier tous les projets que nous avons en tête ou qu'on nous propose, nous manquerions encore d'argent. En fait, les projets sont tellement nombreux qu'il est nécessaire de choisir. Choisir, c'est arbitrer et certains principes guident nos choix, nos actions.

B – LES PRINCIPES QUI NOUS GUIDENT

1. La sécurité des usagers... selon une approche globale

Le premier de ces principes est la sécurité des usagers de la route.

Pour améliorer la sécurité des infrastructures, nous corrigeons des courbes et des pentes prononcées, nous élargissons des voies et des accotements trop étroits, nous améliorons la signalisation, nous posons des glissières de sécurité pour protéger l'automobiliste contre les objets fixes. Nous corrigeons aussi des sites «à risques plus élevés», mieux connus sous le nom de «points noirs», et bien d'autres choses encore.

Ce qu'il faut mentionner, également, c'est que nous abordons de plus en plus la sécurité des infrastructures selon **une approche globale**. Un bon exemple de cela c'est le doublement de l'autoroute 55 que j'ai annoncé au début du mois à Drummondville. J'ai souligné à ce moment-là que ma décision de procéder immédiatement reposait essentiellement sur des notions de sécurité routière et de protection des usagers de la route.

J'ai aussi précisé que le seul doublement de la 55 ne suffisait pas et j'ai annoncé également tout un plan d'action pour améliorer la sécurité routière tout au long de cette route.

C'est ainsi que nous élargirons une bretelle d'accès, que nous ferons de la réfection de chaussées sur le tronçon existant, que nous améliorerons l'éclairage et que cet été nous procéderons à une expérience pilote de signalisation. Tout cela pour poursuivre le doublement de l'autoroute et améliorer, à court terme, la sécurité des déplacements. Il faut donc comprendre que de plus en plus, nous travaillerons dans une approche de développement, de planification stratégique des axes routiers.

2. Le développement socio-économique du Québec

Si la sécurité des usagers de la route est un principe moteur important dans notre planification de travaux routiers, le développement socio-économique du Québec est un autre fil conducteur essentiel de notre action.

Le ministère des Transports du Québec est responsable des autoroutes, des routes nationales, régionales et collectrices qui forment notre réseau routier supérieur. Cela représente plus de 28 mille kilomètres de route qui assurent des liens souples et rapides entre les communautés et les régions du Québec, et qui permettent aussi d'en sortir et d'y venir. Cela est vrai pour le transport des personnes comme pour celui des marchandises.

Sait-on que près de 4 millions et demi de personnes sont titulaires d'un permis de conduire, que 110 mille véhicules lourds circulent sur nos routes, que bon an mal an plus de 40 millions de kilomètres sont parcourus au Québec

Comment avec de tels chiffres nier le poids économique du transport des personnes et des marchandises dans un Québec moderne. Comment ne pas confirmer toute l'attention qu'on accorde au développement socio-économique dans mon ministère. Dans le domaine du transport des marchandises, pensons seulement au fait qu'en région par exemple, une desserte de qualité est souvent déterminante pour le développement socio-économique, surtout lorsque le transport constitue une part importante du coût des denrées qui sont consommées et des biens qui sont produits.

Et ce que l'on ne doit surtout pas oublier, c'est que le camionnage est essentiel aux activités de livraison de biens et services partout au Québec, en plus de jouer un rôle déterminant en appui au «Québec exportateur».

65% des exportations de marchandises vers les provinces canadiennes se font par camion, ce qui représente **27 milliards et demi de dollars** annuellement.

63% des exportations de marchandises du Québec vers les États-Unis se fait également par transport routier, pour une activité annuelle de **36 milliards de dollars**.

Le domaine du transport des personnes a lui aussi des répercussions tangibles sur l'économie québécoise. Réalisons-nous qu'une gamme d'industries et de commerces puisent leur raison d'être par l'utilisation d'un véhicule de promenade! Savons-nous que des entreprises québécoises fabriquent des véhicules de transport en commun, assurant ainsi des centaines d'emplois! Imaginons-nous bien, que des milliers d'automobilistes utilisent quotidiennement notre réseau routier pour se rendre à leur lieu de travail, pour visiter leur famille ou pour participer à une activité de loisir ou de consommation.

Voilà pourquoi au ministère des Transports, nous prenons un soin particulier :

- des autoroutes qui traversent le Québec;
- des axes routiers conduisant aux industries lourdes et aux matières premières, l'un des meilleurs exemples étant sans doute la route 117 vers l'Abitibi;
- des routes qui, avec le réseau de camionnage, sont privilégiées pour le transport des marchandises et cela avec l'obsession constante de la sécurité routière, comme la 155 de la Mauricie au Lac-Saint-Jean.

En fait, à l'heure de la globalisation des marchés et des livraisons juste à temps, à l'heure où il faut se déplacer pour gagner sa vie, c'est la compétitivité d'une portion importante de l'économie québécoise qui dépend de l'efficacité du transport routier. Nul doute, dans ce contexte, que nos opérations annuelles d'entretien, de conservation, d'amélioration et de développement du réseau routier revêtent un caractère stratégique fondamental. Lorsque j'affirme avec fierté que nos investissements contribuent d'une manière ou d'une autre au développement socio-économique du Québec, je le fais avec toute la conscience que nous devons, au ministère des Transports, chercher à atteindre l'équilibre qui permet aux régions comme à la Capitale nationale et à la Métropole, de tirer un meilleur profit de cette capitalisation que nous faisons chez elle.

C – LE CHANTIER 1997

Votre intérêt principal et légitime ce matin, c'est probablement de savoir comment et où sera dépensé ce milliard de dollars. Vous retrouverez dans le document que nous publions aujourd'hui des annexes et des tableaux qui expliquent clairement le plan d'actions du Ministère. Aussi, je vous brosserai à grands traits le portrait global de nos interventions.

107,3 millions de dollars seront consacrés à la conservation des chaussées. Ce sont des travaux ayant pour but de contrer la détérioration des chaussées provoquée par les conditions climatiques et la sollicitation qu'elles subissent au fil des années.

On parle par exemple de réfection des surfaces de roulement et de réfection des fondations des routes.

69,9 millions de dollars seront investis dans la conservation des structures, à savoir les ponts, les viaducs et les autres types de structures, généralement en béton, que nous retrouvons sur notre réseau routier.

108 millions de dollars ont été prévus pour l'amélioration du réseau routier. C'est ici que l'on retrouve beaucoup d'initiatives ayant pour but d'améliorer la sécurité des routes. Je vous parlais tout à l'heure de correction de courbes et de pentes, ou de pose de glissières de sécurité. On peut aussi inclure des travaux comme l'ajout de voies de virage ou l'ajout de feux de circulation à certaines intersections.

47,4 millions de dollars seront aussi consacrés prochainement au développement du réseau routier. Les travaux de développement permettent d'augmenter la desserte routière, que ce soit par la construction de nouvelles routes, par l'ajout de voies et l'aménagement de nouveaux échangeurs. Il est ainsi possible de décongestionner les tronçons les plus achalandés, de désenclaver certains secteurs non desservis ou de compléter certains tronçons routiers pour rendre le réseau plus fonctionnel.

Aux coûts, comme tels, de conservation, d'amélioration et de développement du réseau routier, il faut ajouter un montant de **132,4 millions de dollars**, affecté à ce que nous appelons les activités connexes.

Ce sont *grosso modo* des coûts de préparation des travaux. Ils incluent diverses études touchant l'opportunité et la conception du projet, l'élaboration des plans et devis, certaines acquisitions, les études environnementales...

Pour atteindre les **515 millions** annoncés dans le Discours du budget, on doit encore additionner les **50 millions de dollars** prévus pour la décongestion du réseau routier dans la région métropolitaine de Montréal que j'aurai le plaisir d'annoncer demain avec mon collègue Serge Ménard.

S'agit-il d'un portrait complet des efforts déployés par le ministère des Transports du Québec sur notre réseau routier?

La réponse est «non» : en plus de voir à la conservation et à l'amélioration des infrastructures, il est essentiel de procéder à leur entretien. **389,2 millions de dollars** seront consacrés cette année à l'entretien des infrastructures de transport qui relèvent de mon ministère. Il s'agit notamment de l'entretien d'été, mais surtout du déneigement et du déglacage des chaussées en hiver.

Si l'on ajoute à tous ces montants les **125 millions de dollars** que nous versons en aide à la voirie locale, le grand total des dépenses du Ministère sur notre réseau routier s'élève cette année à **1 milliard 29 millions de dollars**.

CONCLUSION

C'est donc un vaste chantier qui va naître au Québec. Un chantier où seront mis à contribution l'expérience et le professionnalisme de nos fonctionnaires, la collaboration et l'expertise de nos partenaires et associés et, je le dis franchement, la patience et la courtoisie des usagers.

J'ai le goût d'ajouter que ces divers chantiers permettront aux Québécois et aux Québécoises de réaliser que leurs taxes travaillent dans le bon sens, que nos investissements sont pertinents et judicieux. Que leur sécurité, leur mobilité et leur qualité de vie sont au coeur de nos préoccupations.

Aussi, je veux prendre les dernières minutes de mon allocution pour, si je peux m'exprimer ainsi, «faire oeuvre pédagogique». On réalise mal ce qu'il y a derrière un chantier, ce qui se cache derrière un tracé de route. Quelques kilomètres de route représentent un exercice de planification extraordinaire. Une fois que le besoin a été exprimé, une fois que l'on a bien compris la demande et qu'avec nos partenaires nous décidons de «passer la route», il faut dans le langage sophistiqué du Ministère, franchir quatre étapes :

- 1) l'étude d'opportunité;
- 2) la conception;
- 3) les plans et devis et l'acquisition;
- 4) la construction.

Dans mon langage à moi, je vous expliquerais qu'avant d'en arriver au plan et devis et de procéder à la première pelletée de terre, avant de voir les premiers «**Bulls**». Il faut prévoir les acquisitions, les expropriations, le déplacement des utilités publiques. On ne construit pas une route, on n'améliore pas un tronçon dans l'anarchie. On se doit de tenir compte des questions environnementales, obtenir des autorisations. Il arrive que nous devions prévoir des mesures de mitigations pour protéger le milieu naturel. Il arrive aussi que nous devions faciliter la vie des usagers qui circulent sur un chantier en ouvrant une route temporaire, en déviant la circulation ou en favorisant des mesures de transport en commun. Il faut s'assurer de la sécurité aux abords des chantiers, installer une signalisation efficace et sécuritaire, et assumer notre responsabilité par la surveillance des travaux et le contrôle de qualité. Tout cela s'ajoute aux coûts mêmes des travaux. Nous devons aussi comptabiliser la main-d'oeuvre interne, les dépenses aussi réelles que le téléphone, la photocopie, les locaux. C'est ce que nous appelons au ministère les activités connexes; elles sont imputables aux travaux, elles se rattachent directement aux chantiers.

Ma conclusion, vous l'aurez probablement devinée, sera de rappeler toute l'importance de nos activités dans la vie sociale et économique des Québécois et Québécoises.

C'est **plus d'un milliard** qui a un impact direct, je le répète, sur la sécurité des déplacements, le soutien au développement socio-économique de nos régions et donc, ultimement, sur la qualité de vie des Québécois et des Québécoises.

Dans quelques semaines, les chantiers de travaux se mettront à «pousser» sur les routes du Québec. Comme à toutes les années, nous demandons aux usagers de la route d'être prudents... et patients, à l'approche de ces chantiers.

Comme à toutes les années, toutes les mesures d'atténuation possibles seront mises en place pour faciliter les déplacements, malgré la présence de machinerie, malgré le nécessaire partage de certaines voies de circulation, pendant que la voie d'à côté est en réfection. Surtout, qu'il y aura des ouvriers de voirie à protéger durant tout le temps des travaux.

Je demande donc aux automobilistes et aux camionneurs québécois leur pleine collaboration. En acceptant d'investir un peu de temps, de patience et de courtoisie dans les travaux routiers, ils deviendront la valeur ajoutée aux efforts consentis pour l'amélioration du réseau routier québécois.



Communiqué



POUR DIFFUSION IMMÉDIATE
CNW, Québec code 01
EMBARGO 11H00

**EN 1997-1998, UN MILLIARD SUR LES ROUTES DU QUÉBEC
JACQUES BRASSARD**

Québec, le 17 avril 1997 - C'est au Musée du Québec que le ministre des Transports du Québec, monsieur Jacques Brassard, dévoilait les dépenses de son ministère sur le réseau routier québécois pour l'année 1997-1998. D'entrée de jeu, le Ministre affirmait : « Le ministère des Transports entre dans une période stimulante, il redoublera d'efforts, il multipliera les chantiers et dépensera, cette année, plus de 1 milliard de dollars sur le réseau routier du Québec ».

Précisant sa pensée, le ministre des Transports ajoutait : « Lorsque j'ai rencontré mon collègue Bernard Landry, au moment de préparer le budget de cette année, je l'ai convaincu de nous accorder les ressources financières dont nous avons besoin pour donner un coup de barre du côté de la conservation et de l'amélioration de nos routes. Ce coup de barre s'exprime par la garantie d'un niveau d'investissements croissants pour une période de trois ans. Ce qui permettra au Ministère de maintenir le niveau requis d'investissements annuels pour conserver et améliorer le réseau routier. Cette année, nous disposerons pour nos travaux d'une somme de 515 millions, soit une augmentation de 155 millions du budget de base de l'an dernier. Pour les deux exercices financiers suivants, des montants de 574 millions (1998-1999) et de 638 millions (1999-2000) apparaîtront au livre des crédits sous la rubrique **Travaux** ».

Le Ministre a confirmé son obsession pour la sécurité routière et son ambition de contribuer au développement économique d'un Québec moderne. Le ministère des Transports dépensera 1,029 milliard de dollars sur les routes du Québec. 515 millions de dollars pour des travaux de construction, 389,2 millions de dollars pour l'entretien du réseau auxquels s'ajoute la voie locale pour un montant de 125 millions de dollars.

Monsieur Brassard précisait : « Nos objectifs demeureront les mêmes : le déplacement sécuritaire des usagers de la route, la mobilité des usagers, le soutien au développement économique du Québec et ses régions et la protection du patrimoine routier.

.../2

Nous devons réaliser que 1,029 milliard de dollars injectés dans l'économie québécoise, cela se traduit par la vitalité de milliers d'entreprises. Cela veut dire, un soutien considérable au maintien et à la création de milliers d'emplois. Un budget de 1,029 milliard de dollars d'investissements dans le réseau routier permettra le devancement de certains projets, l'amélioration de la sécurité routière, l'ouverture de dizaine de nouveaux chantiers ».

Le Ministre a présenté la répartition des dépenses prévues par poste budgétaire de la façon suivante :

107,3 millions de dollars seront consacrés à la conservation des chaussées;

69,9 millions de dollars seront investis dans la conservation des structures;

108 millions de dollars ont été prévus pour l'amélioration du réseau routier;

47,4 millions de dollars seront investis prochainement dans le développement du réseau routier;

132,4 millions de dollars seront affectés aux activités connexes;

50 millions de dollars seront utilisés pour la décongestion du réseau routier dans la région métropolitaine;

389,2 millions de dollars seront consacrés cette année à l'entretien des infrastructures de transport (hiver/été);

125 millions de dollars iront à la voirie locale.

Le Ministre des Transports a aussi dévoilé le tableau des dépenses dans chacune des régions du Québec. Monsieur Brassard concluait son intervention sur la nécessaire collaboration des usagers de la route. « Je demande donc aux automobilistes et aux camionneurs québécois leur pleine collaboration. En acceptant d'investir un peu de temps, de patience et de courtoisie dans les travaux routiers, ils deviendront la valeur ajoutée aux efforts consentis pour l'amélioration du réseau routier québécois ».



Investissement
sur le réseau routier

Exercice financier
1997-1998

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

EN MILLIONS DE \$

BUDGET

RÉSEAU ROUTIER (Ensemble du Québec)

| | | |
|---|--|--------------|
| ▶ | Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 107,3 |
| ▶ | Axe 2 Conservation des structures | 69,9 |
| ▶ | Axe 3 Amélioration du réseau | 108,0 |
| ▶ | Axe 4 Développement du réseau | 47,4 |
| ▶ | Activités connexes | <u>132,4</u> |
| | Sous-total (travaux) | 465,0 |

DÉCONGESTION - MONTRÉAL

| | | |
|---|--|--------------------|
| ▶ | Infrastructures routières (F.C.A.R.R.) | 33,3 |
| ▶ | Infrastructures - transport en commun | 2,7 |
| ▶ | Infrastructures - voirie locale | 0,8 |
| ▶ | Activités connexes | 13,2 |
| | Sous-total | <u>50,0</u> |

TOTAL (TRAVAUX) 515,0

ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES 389,2

AIDE À LA VOIRIE LOCALE 125,0

GRAND TOTAL (INVESTISSEMENTS) 1 029,2

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 01 — BAS-ST-LAURENT

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 8 086,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 1 202,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 8 870,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 5 605,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 10 136,0 |
| Sous-total (travaux) | 33 899,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 25 157,2 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 11 937,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 70 993,2 |

1997.04.16

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 02 — SAGUENAY/LAC-ST-JEAN

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 5 126,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 1 561,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 5 435,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 8 373,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 9 581,0 |
| Sous-total (travaux) | 30 076,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 19 298,5 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 4 236,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 53 610,5 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 03 — QUÉBEC

BUDGET
(000 \$)

RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

| | | |
|---|--|-----------------|
| ▶ | Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 5 125,0 |
| ▶ | Axe 2 Conservation des structures | 4 237,0 |
| ▶ | Axe 3 Amélioration du réseau | 9 146,0 |
| ▶ | Axe 4 Développement du réseau | 1 305,0 |
| ▶ | Activités connexes (prorata) | 8 030,0 |
| | Sous-total (travaux) | 27 843,0 |

ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES 35 585,3

AIDE À LA VOIRIE LOCALE 6 700,0

TOTAL DES INVESTISSEMENTS 70 128,3

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 04 — MAURICIE/BOIS-FRANCS

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 11 727,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 4 251,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 7 236,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 41,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 7 844,0 |
| Sous-total (travaux) | 31 099,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 34 021,0 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 14 316,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 79 436,0 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 05 — ESTRIE

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 9 162,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 2 400,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 6 815,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 5 320,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 9 623,0 |
| Sous-total (travaux) | 33 320,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 23 506,1 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 12 504,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 69 330,1 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 06 — MONTRÉAL

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 3 143,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 22 287,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 7 017,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 12 172,0 |
| Sous-total (travaux) | 44 619,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 26 721,2 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 5 761,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 77 101,2 * |

* Excluant 50 M\$ prévus pour la décongestion

1997.04.16

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 07 — OUTAOUAIS

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 4 700,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 1 351,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 4 890,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 2 969,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 5 816,0 |
| Sous-total (travaux) | 19 726,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 16 992,3 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 12 957,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 49 675,3 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 08 — ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 6 701,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 1 257,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 8 392,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 5,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 6 157,0 |
| Sous-total (travaux) | 22 512,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 23 461,2 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 8 837,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 54 810,2 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 09 — CÔTE-NORD

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 5 688,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 855,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 5 286,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 170,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 4 344,0 |
| Sous-total (travaux) | 16 343,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 22 943,5 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 899,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 40 185,5 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 10 — NORD-DU-QUÉBEC

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 4 993,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 168,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 1 241,0 |
| Sous-total (travaux) | 6 402,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 14 955,4 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 569,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 21 926,4 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 11 — GASPÉSIE/ÎLES-DE-LA-MADELEINE

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 3 923,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 1 499,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 7 766,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 5 287,0 |
| Sous-total (travaux) | 18 475,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 19 655,8 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 3 187,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 41 317,8 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 12 — CHAUDIÈRES-APPALACHES

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 10 195,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 4 967,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 8 667,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 3 856,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 10 797,0 |
| Sous-total (travaux) | 38 482,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 34 632,3 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 15 756,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 88 870,3 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 13 — LAVAL

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 3 630,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 4 326,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 2 652,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 576,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 4 055,0 |
| Sous-total (travaux) | 15 239,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 5 380,7 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 20 619,7 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 14 — LANAUDIÈRE

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 5 337,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 4 472,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 3 240,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 6 650,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 8 526,0 |
| Sous-total (travaux) | 28 225,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 12 142,0 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 4 232,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 44 599,0 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 15 — LAURENTIDES

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 7 681,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 6 100,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 6 660,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 8 733,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 12 624,0 |
| Sous-total (travaux) | 41 798,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 27 716,1 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 10 516,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 80 030,1 |

INVESTISSEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER

EXERCICE FINANCIER 1997-1998

RÉGION 16 — MONTÉRÉGIE

| | <u>BUDGET</u> (000 \$) |
|--|---------------------------|
| RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR | |
| ▶ Axe 1 Conservation des chaussées et des autres éléments | 12 111,0 |
| ▶ Axe 2 Conservation des structures | 9 143,0 |
| ▶ Axe 3 Amélioration du réseau | 15 810,0 |
| ▶ Axe 4 Développement du réseau | 3 715,0 |
| ▶ Activités connexes (prorata) | 16 181,0 |
| Sous-total (travaux) | 56 960,0 |
| ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 47 068,2 |
| AIDE À LA VOIRIE LOCALE | 12 592,0 |
| TOTAL DES INVESTISSEMENTS | 116 620,2 |

COÛT DÉTAILLÉ D'UN PROJET ROUTIER

EXEMPLE:

| | |
|-----------------------------------|---|
| Projet: | Autoroute 20 (Rimouski) |
| Longueur: | 6,9 kilomètres |
| Nature des travaux: | Construction d'une chaussée d'autoroute |
| Coût des travaux: | 19 300 000 \$ |
| Coût pour les activités connexes: | 4 576 000 \$ |

ÉTAPES DE PRÉPARATION D'UN PROJET:

ÉTAPE 1

| | |
|-----------------------------------|-------------------|
| ▶ Étude d'opportunité | <u>336 000 \$</u> |
| . Inventaires | 67 200 \$ |
| . Études de solutions | 100 800 \$ |
| . Études de faisabilité technique | 168 000 \$ |

ÉTAPE 2

| | |
|----------------------------|-------------------|
| ▶ Conception | <u>840 000 \$</u> |
| . Étude d'avant-projet | 336 000 \$ |
| . Études environnementales | 504 000 \$ |

ÉTAPE 3

| | |
|--------------------------------------|---------------------|
| ▶ Plans et devis et acquisition | <u>3 400 000 \$</u> |
| . Préparation des plans et devis | 1 700 000 \$ |
| . Préparation du plan d'acquisition | 100 000 \$ |
| . Expropriation (2 chaussées) | 1 400 000 \$ |
| . Déplacement des utilités publiques | 200 000 \$ |

ÉTAPE 4

| | |
|---------------------------------------|----------------------|
| ▶ Construction | <u>19 300 000 \$</u> |
| . Travaux | 16 800 000 \$ |
| . Surveillance et contrôle de qualité | 2 500 000 \$ |

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 112 658