

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

ORIENTATION MINISTÉRIELLE SUR LE CHOIX DES TYPES DE CHAUSSÉES

AVRIL 2025



Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l'innovation avec la collaboration de la Direction générale du laboratoire des chaussées et éditée par la Direction générale des communications du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable au www.transports.gouv.qc.ca

© Gouvernement du Québec – Avril 2025

ISBN 978-2-555-00079-7 (PDF)

Dépôt légal – 2025

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

AVANT-PROPOS

L'*Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées* constitue un document essentiel à la gestion du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable. L'orientation ministérielle détermine les types de chaussées qui représentent le meilleur investissement à long terme lors de la reconstruction d'une route à partir d'analyses **économiques, sociales et environnementales**. Ces dernières tiennent également compte d'éléments à caractère opérationnel. Avec cette orientation, le Ministère vise à harmoniser les pratiques et à soutenir les gestionnaires du réseau lors de la construction et de la réhabilitation des chaussées et lors de la planification et de la programmation des travaux routiers.

Le Plan québécois des infrastructures prévoit d'importants investissements consacrés au maintien et à l'amélioration des infrastructures routières. Il vise ainsi à assurer la mobilité durable des personnes et des marchandises avec un réseau de transport efficace et sécuritaire sur tout le territoire. Dans cette perspective, la détermination, au préalable, des types de chaussées offrant le meilleur rendement contribue à la gestion globale du réseau. Elle facilite notamment la planification des projets routiers contribuant au développement économique du Québec.

La présente orientation, la troisième à être produite, remplace l'*Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées 2010-2015*. Elle a été actualisée en fonction des réalités territoriales, de la variation des coûts relatifs aux chaussées et à leur exploitation et des nouvelles connaissances environnementales. L'orientation respecte les diverses politiques, stratégies et priorités du Ministère. La prise en considération de la dimension environnementale répond également aux exigences que s'est fixées le Ministère en matière de développement durable dans le respect de la Loi sur le développement durable.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
OBJECTIFS	6
MÉTHODOLOGIE	7
Outils d'aide à la décision	7
Analyse des coûts sur le cycle de vie des chaussées	8
Analyse du cycle de vie	8
Analyse multicritère	10
Application des résultats sur le réseau routier	11
Démarche consultative	12
RÉPARTITION DES TYPES DE CHAUSSÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DU MINISTÈRE	13
MODALITÉS D'APPLICATION	14
Définition des catégories d'intervention	14
Modalités d'application pour les routes existantes	16
Modalités d'application pour les nouvelles routes	16
CONCLUSION	17
ANNEXES	I
1. CAS TYPES	II
2. SÉQUENCES DES INTERVENTIONS	III
3. RÉPARTITION DES CHAUSSÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE	IV
4. DESCRIPTION DU RÉSEAU DE CHAUSSÉES EN BÉTON	VI

INTRODUCTION

Le réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable est composé d'environ 31 000 kilomètres de routes¹, à chaussées souples ou rigides. Les chaussées souples sont soit en enrobé ou en gravier. Les chaussées rigides, quant à elles, sont construites en béton à surface exposée ou recouverte d'enrobé. Chaque type de chaussée réagit différemment aux diverses conditions de trafic. Le comportement mécanique des types de chaussées se distingue par une réponse différente aux effets des charges lourdes. Ainsi, la répartition des charges sous une chaussée varie selon le type de surface de roulement. L'épaisseur de la structure granulaire de la chaussée est formée de la fondation et de la sous-fondation. Au Québec, elle est établie, entre autres, en fonction de la protection souhaitée contre le gel. La nature du trafic, par ailleurs, influence directement le choix des revêtements et leur épaisseur. Les deux types de chaussées permettent d'atteindre les objectifs de performance et de sécurité du Ministère. Dans ce contexte, le Ministère reconnaît que chaque type de chaussée représente une option viable et qu'il importe de privilégier le produit qui offre le meilleur investissement à long terme.

L'*Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées* détermine le type de chaussée qui doit être privilégié lors de la reconstruction de la route sur le réseau routier du Ministère en fonction de critères économiques, sociaux, environnementaux et opérationnels. Pour cette version de l'orientation, l'analyse des coûts sur le cycle de vie (ACCV), l'analyse du cycle de vie (ACV) et l'analyse multicritère ont été révisées. Ce document présente l'ensemble de la démarche, mais somme toute, la proportion du réseau où les chaussées en béton et en enrobé s'avèrent de meilleurs investissements à long terme demeure semblable à celle de version précédente.



¹ Cette longueur tient compte du nombre de chaussées, mais pas du nombre de voies. Elle comprend les bretelles, les voies de desserte et les structures.



OBJECTIFS

En adoptant la présente orientation, le Ministère poursuit quatre objectifs :

- Déterminer les types de chaussées les mieux adaptés aux conditions d'utilisation du réseau routier sous sa responsabilité;
- Favoriser et optimiser la planification à long terme des interventions en utilisant une approche axée sur le réseau;
- Faciliter le développement de l'expertise des équipes de conception de chaussées et d'exploitation du réseau;
- Intégrer concrètement les principes de développement durable dans le processus décisionnel.

MÉTHODOLOGIE

Outils d'aide à la décision

L'orientation est basée sur une méthodologie comportant des analyses objectives, rigoureuses et appuyées sur des données et des éléments éprouvés. Ce processus d'analyse doit être applicable à l'ensemble du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

La méthodologie repose sur trois outils d'aide à la décision (figure 1) :

- Une analyse économique connue sous le nom d'analyse des coûts sur le cycle de vie (ACCV ou LCCA²) des chaussées;
- Une analyse du cycle de vie (ACV) qui considère les impacts environnementaux des différents types de chaussées;
- Une analyse multicritère qui tient compte des aspects difficiles à quantifier financièrement et qui intègre les résultats de l'ACV.

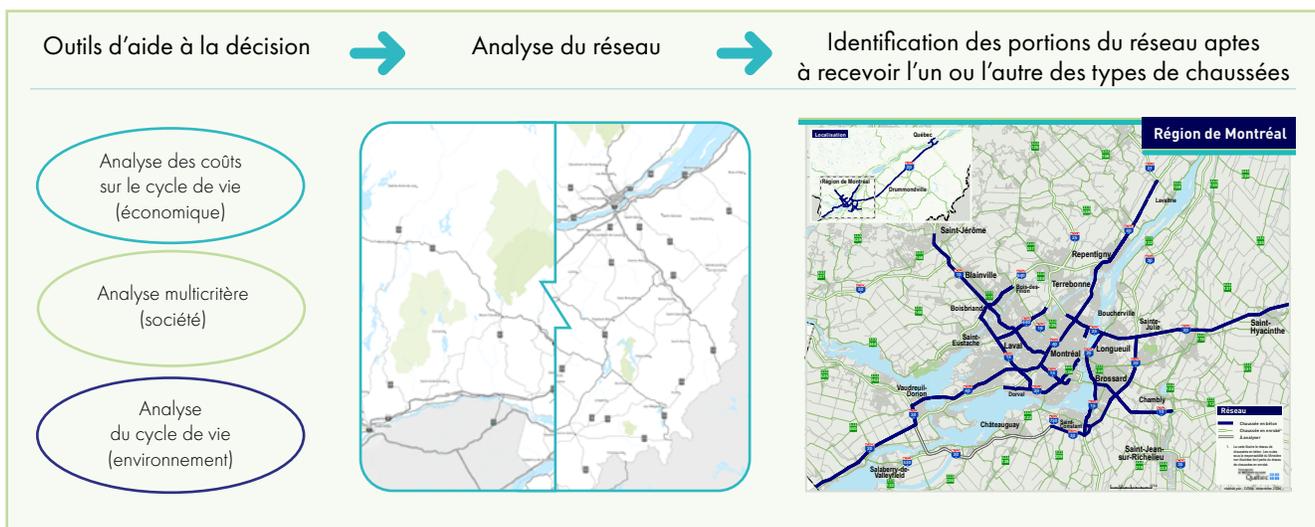


Figure 1 : Outils d'aide à la décision.

Les trois analyses mentionnées ont été révisées dans leur ensemble. Les méthodologies sont présentées aux pages suivantes.

² Le sigle LCCA signifie « Life Cycle Cost Analysis ».

Lors de la première version de l'orientation, le Ministère a défini 16 cas types d'autoroutes. Ils ont été établis en fonction de différents critères ayant une incidence sur le dimensionnement structural de la chaussée et sur son entretien ultérieur, soit :

- Le débit de la circulation (débit journalier moyen annuel des véhicules (DJMA));
- Le nombre de voies;
- Le type de trafic lourd (local ou de transit), qui détermine :
 - La proportion de véhicules lourds (en pourcentage),
 - Leur coefficient d'agressivité moyen (C.A.M.).

Ces cas types, qui demeurent d'actualité, sont présentés à l'annexe 1 et ont été utilisés dans le cadre des analyses suivantes.

Analyse des coûts sur le cycle de vie des chaussées

L'analyse des coûts sur le cycle de vie (ACCV) des chaussées permet de comparer l'investissement, sur une période prédéterminée, pour différentes techniques d'intervention relatives aux chaussées. Ce type d'analyse, généralement utilisé en mode projet, a été adapté à l'application d'une approche axée sur le réseau.

Ainsi, pour chaque cas type de chaussée souple ou rigide, un scénario d'investissement a été élaboré afin de déterminer les coûts de construction et de réhabilitation actualisés d'un tronçon de cinq kilomètres.

Les critères de conception et les séquences d'intervention respectent les pratiques reconnues par le Ministère et s'appuient sur l'expérience des dernières années. Quant aux coûts unitaires des matériaux et des interventions, ils ont été établis à partir des informations contenues dans le système de bordereaux et de demandes de paiement (BDP).

Le choix le plus économique à long terme correspond au type de chaussée qui possède la valeur actualisée nette la plus basse.

Analyse du cycle de vie

Le Ministère a mandaté le Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG) de Polytechnique Montréal, affiliée à l'Université de Montréal, pour la révision de l'ACV. Il s'agit d'un organisme indépendant et reconnu pour son expertise dans le domaine. Ce type d'analyse permet d'évaluer les impacts environnementaux potentiels d'un produit sur l'ensemble de son cycle de vie.

Dans le contexte de la présente orientation, l'ACV évalue l'ensemble des ressources utilisées et des émissions produites durant la période d'analyse choisie. Le cycle de vie d'une chaussée comprend l'extraction des matières premières, la production et le transport des matériaux, les activités de construction, d'entretien et d'exploitation ainsi que la gestion des déchets à la fin de sa vie utile (figure 2). La compilation de ces composantes est ensuite transposée en impacts potentiels sur l'environnement.

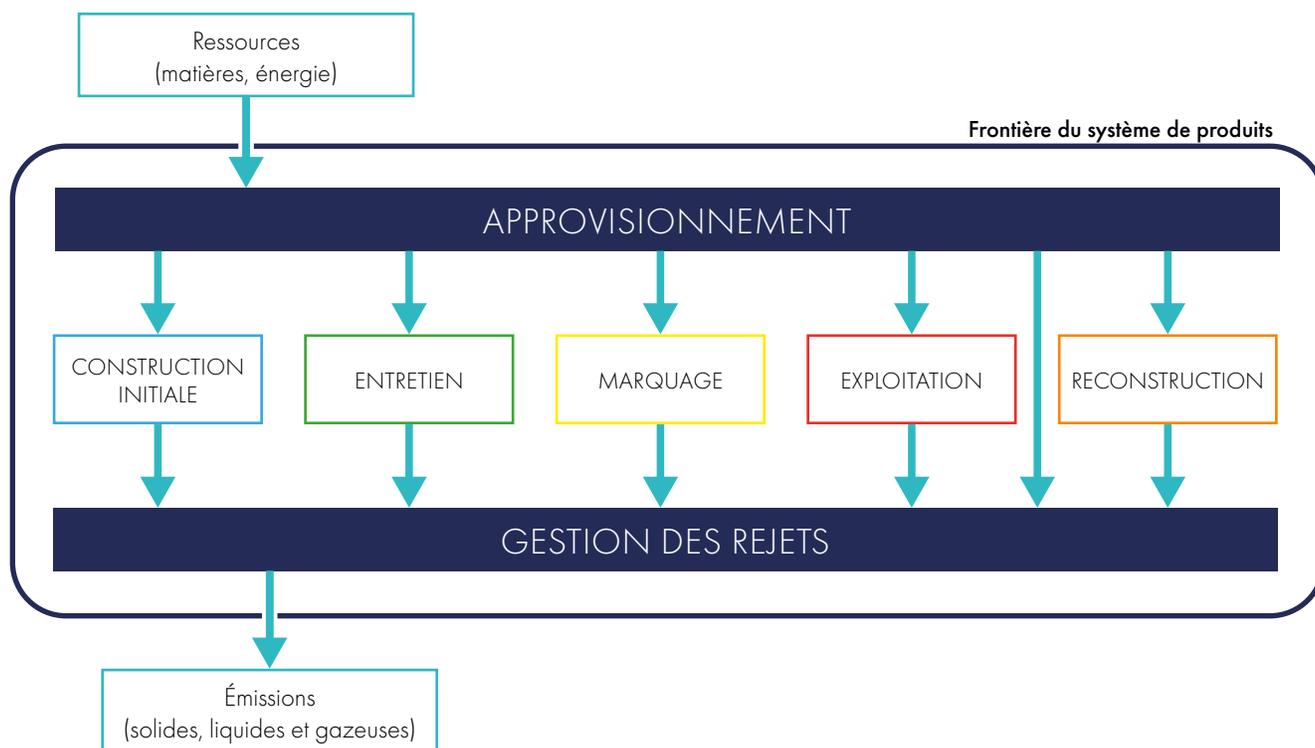


Figure 2 : Cycle de vie d'une chaussée.

Les 16 cas types ont fait l'objet d'une ACV. Ces analyses ont permis de comparer les performances environnementales des types de chaussées regroupées en cinq catégories de dommages ou d'impacts :

- La santé humaine;
- La qualité des écosystèmes;
- L'utilisation de ressources fossiles et nucléaires;
- L'utilisation de ressources minérales;
- Les changements climatiques à court terme.

Le Ministère a eu recours à l'ACV pour tenir compte, dans le processus décisionnel, des impacts énergétiques et environnementaux.

Analyse multicritère

L'analyse multicritère permet de considérer plusieurs critères exerçant une influence que l'on ne peut quantifier financièrement, mais qu'il est tout de même possible d'apprécier et de pondérer en comparant les critères entre eux. À cet effet, un comité de personnes expertes réunissant des membres du Ministère et des consultants spécialisés en la matière a été formé dans le cadre de la présente orientation. Son mandat consistait à fixer les critères et leur importance relative dans le processus de sélection du type de chaussée. Il devait de plus déterminer dans quelle mesure les chaussées en béton et en enrobé peuvent remplir ces critères. Les critères retenus devaient répondre aux quatre conditions suivantes :

- **Significatif** : définition et importance relative du critère; être utilisable dans une approche axée sur le réseau. Les cas trop particuliers ne sont pas retenus;
- **Discriminant** : permettre d'établir une différence suffisante pour avantager une option par rapport à une autre;
- **Éprouvé** : être suffisamment démontré dans la pratique;
- **Non redondant** : ne pas apporter une information déjà formulée par un autre critère.

Les critères ont été regroupés en cinq catégories. Une pondération a ensuite été attribuée à chacune selon son importance relative dans le processus de sélection et les valeurs du Ministère. Les cinq catégories sont les suivantes :

1. Impact sur l'environnement;
2. Impact sur les usagers et usagères;
3. Intervention en exploitation;
4. Intervention en construction;
5. Planification, conception et gestion.

L'analyse multicritère a permis de comparer les deux types de chaussées sur différents aspects. Elle est un complément à l'analyse économique (ACCV).

Application des résultats sur le réseau routier

Lors de la précédente version de l'orientation³, les résultats de l'analyse économique avaient été combinés à ceux de l'analyse multicritère. Cela avait permis de déterminer la portion du réseau routier sur laquelle chaque type de chaussée offrait le meilleur rendement à long terme.

Les réseaux ainsi proposés répondaient le mieux aux principes de la répartition des types de chaussées que s'était fixés le Ministère, soit la prise en considération :

- Des réseaux actuels de chaussées en béton et en enrobé;
- De la continuité des réseaux ayant le même type de chaussée;
- Des effets des réseaux recommandés sur l'exploitation.

La répartition des types de chaussées sur le réseau routier (annexes 3 et 4) est renouvelée dans son ensemble. Les résultats obtenus à la suite de la mise à jour des analyses ne justifiaient pas la modification de la carte du réseau de chaussées en béton pour les raisons suivantes :

- L'évolution des coûts au cours des dernières années amène une large variabilité dans les résultats des analyses économiques. L'écart de prix entre les options est souvent faible et assorti d'une importante marge d'erreur.
- Les résultats de l'analyse multicritère sont semblables à ceux de la version précédente.
- Les conclusions de l'ACV, prises en compte dans l'analyse multicritère, sont semblables à celles de la version précédente. La chaussée en enrobé s'avère moins dommageable pour les catégories « santé humaine », « qualité des écosystèmes », « utilisation de ressources minérales » et « changement climatique ». Quant à la chaussée en béton, elle est moins dommageable pour la catégorie « utilisation de ressources fossiles et nucléaires ».

³ L'Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées 2010-2015 détaille la méthodologie utilisée pour la combinaison des analyses.

Démarche consultative

Dans un souci d'amélioration continue, les directions générales territoriales ont été consultées à l'aide d'un questionnaire. Les commentaires ont été compilés et pris en compte dans le processus de révision de l'orientation.

Afin d'assurer la transparence du processus de révision de l'orientation, le Ministère a informé les personnes représentant l'industrie de l'actualisation et des résultats de l'*Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées*.



RÉPARTITION DES TYPES DE CHAUSSÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DU MINISTÈRE

Dans le cadre des interventions de réhabilitation des routes sous sa responsabilité, le Ministère a déterminé deux réseaux précisant les types de chaussées à utiliser⁴ :

- Un réseau de 1 231 km de chaussées en béton;
- Un réseau de 27 218 km de chaussées en enrobé.

Les gestionnaires du Ministère et les équipes de conception doivent se référer à l'orientation ministérielle pour choisir le type de chaussée et les interventions ultérieures selon la séquence des interventions, propre à chaque type de chaussée, prévue à l'annexe 2. La séquence des interventions doit être adaptée en fonction de la performance mesurée de la chaussée, des défauts à corriger et des contraintes techniques et logistiques.

Les cartes jointes à l'annexe 3 illustrent le réseau de chaussées en béton. Une localisation descriptive de ce réseau est également présentée à l'annexe 4.



⁴ Ces longueurs tiennent compte du nombre de chaussées, mais pas du nombre de voies. Elles comprennent les bretelles, les voies de desserte et les structures.

MODALITÉS D'APPLICATION

L'Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées s'inscrit dans le cheminement de réalisation des projets. Elle doit être consultée à l'étape de l'étude d'opportunité lors de la planification des projets.

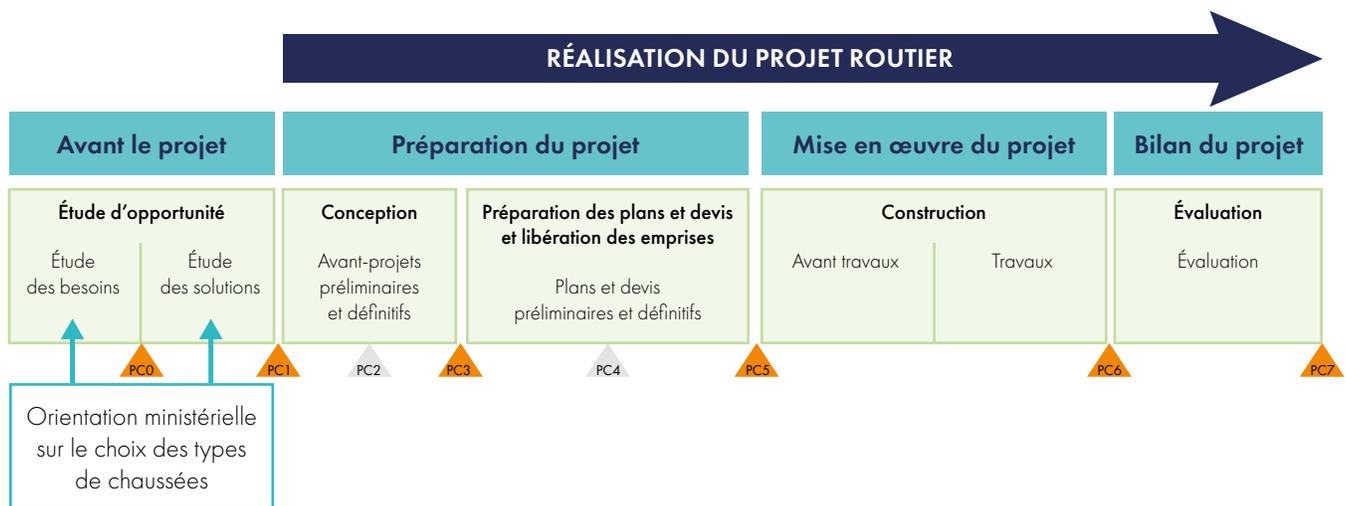


Figure 3 : Cheminement ministériel de réalisation de projets routiers.

La stratégie d'intervention sur les chaussées doit être priorisée et l'orientation doit être réalisée en complément de celle-ci.

Définition des catégories d'intervention

Pour les besoins de l'application de la présente orientation, les différentes interventions sont regroupées en trois catégories.

- **Les interventions d'entretien**, qui comprennent les interventions préventives et curatives, dont l'ampleur est limitée et dont la mise en œuvre peut débuter assez rapidement afin d'assurer la sécurité des usagers et usagères ou l'intégrité de la route. Elles incluent :
 - Le scellement de fissures;
 - Le scellement des joints;
 - Le traitement de surface;
 - Le rapiécage manuel ou mécanisé;
 - Le planage fin;
 - Le grenailage.



- **Les interventions de réfection de surface**, qui regroupent les interventions préventives et curatives dont l'ampleur est plus étendue que les interventions d'entretien, et qui touchent la partie supérieure du revêtement. Elles incluent :
 - Les réparations en béton;
 - Le regarnissage des joints;
 - Le resurfaçage mince, avec ou sans planage;
 - Le meulage au diamant;
 - Le resurfaçage avec ou sans planage;
 - Le recyclage de la partie supérieure de l'enrobé (RFE);
 - Le renforcement avec de l'enrobé de 100 mm et moins d'épaisseur, avec ou sans planage.

- **Les interventions de réhabilitation**, qui sont des interventions permettant la remise en état d'une chaussée, c'est-à-dire qu'elles visent à corriger, de façon durable, les dégradations de la chaussée. Ces interventions sont généralement plus lourdes et plus durables que les interventions d'entretien et de réfection de surface. Elles incluent :
 - Le renforcement avec de l'enrobé sur plus de 100 mm d'épaisseur, avec ou sans planage;
 - Le recouvrement avec du béton d'une chaussée en béton ou en enrobé;
 - Le rechargement granulaire suivi de la pose d'un nouveau revêtement (enrobé ou béton);
 - Le remplacement complet du revêtement;
 - Le retraitement en place;
 - La reconstruction partielle ou totale de la chaussée, avec ou sans isolation.

Modalités d'application pour les routes existantes

Les mesures varient selon les catégories d'intervention.

• Interventions de réhabilitation

Lorsqu'une chaussée a atteint la fin de sa vie utile, les interventions de réhabilitation doivent être réalisées en respectant les types de chaussées indiqués sur les cartes de l'annexe 3.

Les projets de réhabilitation qui sont adjacents au réseau de chaussées en béton et pour lesquels le volume moyen de camions devrait dépasser 5 000 véhicules par jour durant les 5 années suivant les travaux doivent faire l'objet d'une analyse complémentaire⁵.

• Interventions d'entretien ou de réfection de surface

Pour les interventions d'entretien ou de réfection de surface, le type de chaussée retenu doit être le même que celui de la chaussée existante.

Les travaux d'élargissement (ex. : ajout de voie, élargissement de voie ou d'accotement, etc.) ou d'amélioration géométrique qui touchent directement la plate-forme de la chaussée existante doivent être exécutés avec le même type de chaussée que celui de la chaussée principale (souple, béton à surface exposée ou béton recouvert d'enrobé), à moins qu'une intervention de réhabilitation soit requise en raison de l'état de la chaussée.

Modalités d'application pour les nouvelles routes

Pour les travaux de construction de nouvelles routes, une étude détaillée basée sur les analyses ACCV et multicritère doit être réalisée afin de déterminer le type de chaussée offrant le meilleur rendement de l'investissement⁵.



⁵ Pour plus d'information sur la procédure, veuillez contacter la Direction des chaussées.



CONCLUSION

L'*Orientation ministérielle sur le choix des types de chaussées* vise à harmoniser les pratiques au sein du Ministère et à soutenir les gestionnaires du réseau routier lors de la conception et de la planification des travaux. La mise en œuvre de cette nouvelle orientation implique l'adoption d'une stratégie d'intervention qui favorise le prolongement de la durée de vie des chaussées existantes. Pour y arriver, le Ministère fait appel à différents modes d'entretien, de réfection de surface et de réhabilitation d'un nombre de chaussées établi en fonction de l'enveloppe budgétaire annuelle.

Cette orientation doit s'intégrer aux stratégies d'intervention en chaussées, au cadre financier pluriannuel et aux priorités émergentes liées au développement durable et à la sécurité des usagers et usagères. En exploitant les techniques appropriées, elle permet d'optimiser la programmation des interventions de réfection de surface et de réhabilitation.

Ces choix doivent également créer les conditions nécessaires au maintien et au développement du savoir-faire dans le domaine des chaussées. C'est grâce à ce savoir-faire que la durabilité des infrastructures sera assurée et que des solutions innovatrices et performantes pourront être trouvées.

Le Ministère prévoit d'exercer un suivi des principaux paramètres pouvant influencer le rendement des types de chaussées. Il se réserve le droit de revoir les conclusions de l'orientation à la suite d'une évolution importante des coûts des matériaux, des conditions de trafic, de la durée de vie des interventions ou de toute autre situation indépendante de sa volonté.

ANNEXES

1. Cas types
2. Séquences des interventions
3. Répartition des chaussées sur le réseau routier du ministère des Transports et de la Mobilité durable
4. Description du réseau de chaussées en béton

1. CAS TYPES

Tableau 1 : Matrice des cas types

		Type de trajet du trafic lourd	Local	Local	Transit	Transit
		Camions (%)	5	10	10	25
		C.A.M. ¹	1,0	1,0	2,0	3,2
Nombre de voies par direction	DJMA (2 directions)	Cas type				
		1	2	3	4	
2	20 000	1	2	3	4	
2	40 000	5	6	7	8	
3	50 000	9	10	11	12	
3	90 000	13	14	15	16	

¹ Il s'agit du coefficient d'agressivité moyen des camions pour les chaussées souples.

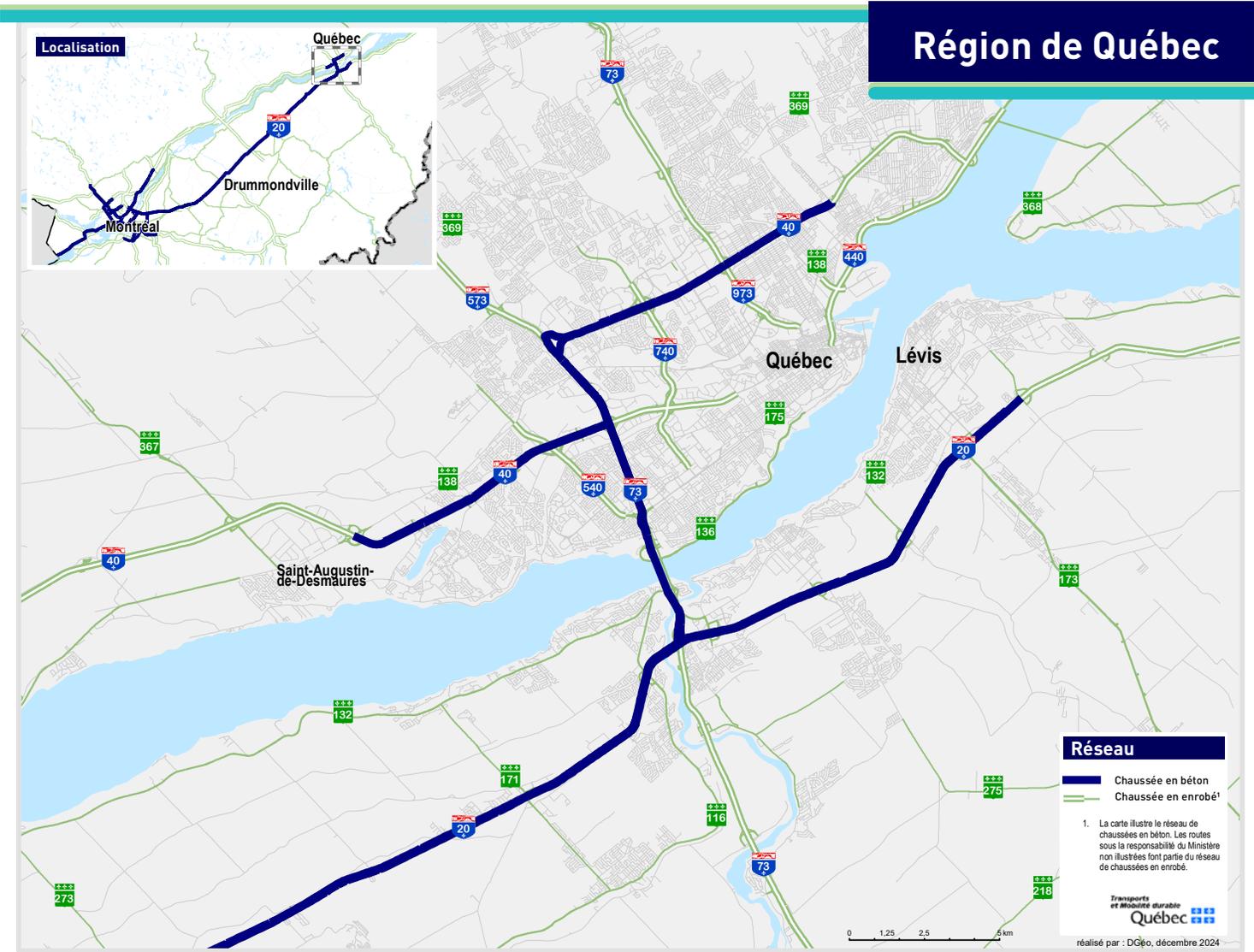
2. SÉQUENCES DES INTERVENTIONS

La séquence des interventions varie en fonction des 16 cas types.

Tableau 2 : Séquence d'intervention sur une période de 50 ans

Chaussées en enrobé						Chaussées en béton	
		Année de l'intervention selon les cas types				Année de l'intervention	
N°	Intervention	Cas 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 13, 14	Cas 4, 7, 11, 15	Cas 8, 12	Cas 16	Intervention	Tous les cas types
1	(Re)construction et marquage	0	0	0	0	(Re)construction d'une chaussée rigide en dalles courtes goujonnées (DCG) et marquage	0
2	Planage 40 mm et resurfaçage 40 mm (voies et accotements) et marquage	14	10	9	8	Colmatage des joints sur chaussée rigide (100 % des joints longitudinaux et 5 % des joints transversaux), grenailage sur chaussée rigide (100 % de la surface des voies) et marquage	10
3	Planage 50 mm et resurfaçage 50 mm (voies et accotements) et marquage	24	19	17	15	Réparation en surface (0,25 %) et réparations en profondeur (0,50 %) en béton, meulage au diamant (100 %), colmatage des joints (100 %) et marquage	19
4	Planage 50 mm et resurfaçage 50 mm (voies et accotements) et marquage	36	30	27	24	Réparation en surface (2 %) et réparations en profondeur (2 %) en béton, meulage au diamant (25 %), grenailage (75 %), colmatage des joints (25 %) et marquage	29
5	Planage 50 mm et resurfaçage 50 mm (voies et accotements) et marquage	-	-	36	32	Recouvrement en enrobé sur chaussée rigide et marquage	39
6	Remplacement complet du revêtement et marquage	47	40	44	39	Remplacement du revêtement par une chaussée rigide et marquage	Entre 46 et 50
7	Planage 40 mm et resurfaçage 40 mm (voies et accotements) et marquage	-	-	-	47	-	-

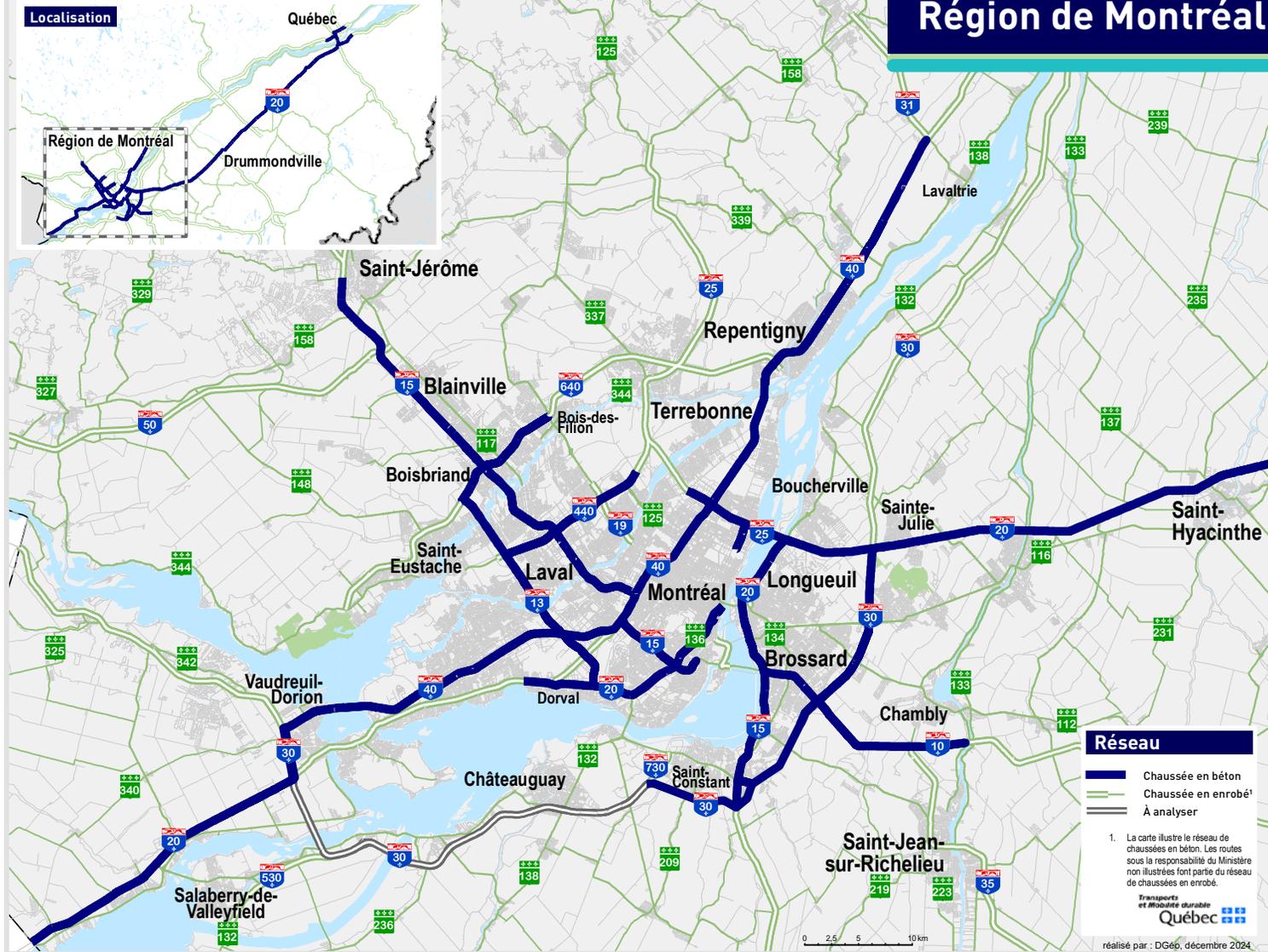
3. RÉPARTITION DES CHAUSSÉES SUR LE RÉSEAU ROUTIER DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE



Localisation



Région de Montréal



4. DESCRIPTION DU RÉSEAU DE CHAUSSÉES EN BÉTON

Tableau 3 : Description du réseau de chaussées en béton par route

Autoroute	Localisation
A-10	Du pont Champlain (Rive-Sud) jusqu'au joint ouest du pont de la rivière Richelieu
A-13	De l'autoroute 20 à Montréal jusqu'à l'autoroute 640 à Boisbriand
A-15	De l'autoroute 30 à Saint-Constant jusqu'à l'autoroute 10 à Brossard Du pont Champlain (Rive-Nord) jusqu'à 190 mètres au nord de la rue De Martigny Ouest à Saint-Jérôme
A-20	De la frontière de l'Ontario jusqu'à la jonction avec l'autoroute 30 à Vaudreuil-Dorion Du boulevard des Sources à Dorval jusqu'à la jonction avec la route 136 De l'autoroute 10 à Brossard jusqu'à l'autoroute 25 à Longueuil De la jonction avec l'autoroute 25 à Longueuil jusqu'à la route Monseigneur-Bourget à Lévis
A-25	De la jonction avec l'autoroute 20 à Longueuil jusqu'au boulevard Henri-Bourassa Est à Montréal
A-30	De l'autoroute 20 à Boucherville jusqu'à la jonction avec l'autoroute 730 à Saint-Constant De l'autoroute 20 jusqu'à l'autoroute 40 à Vaudreuil-Dorion
A-40	De l'autoroute 30 à Vaudreuil-Dorion jusqu'à l'autoroute 31 à Lavaltrie De la route 138 à Saint-Augustin-de-Desmaures (sortie 298) jusqu'à l'avenue du Bourg-Royal à Québec
A-73	De l'autoroute 20 à Lévis jusqu'à l'autoroute 40 à Québec
A-440	De l'autoroute 13 jusqu'à la jonction avec la montée Saint-François à Laval
A-640	De l'autoroute 13 jusqu'au boulevard Louis-Joseph-Papineau à Bois-des-Filion
Route 136	De la jonction avec l'autoroute 20 jusqu'à la rue Panet à Montréal
Avenue Souigny	De l'autoroute 25 jusqu'à la rue Dickson à Montréal

