

BILAN DE L'ÉTAT DES STRUCTURES

SOUS LA RESPONSABILITÉ DU
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

2023



Votre  gouvernement

Québec 

BILAN DE L'ÉTAT DES STRUCTURES

SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

2023

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	2
1. La gestion du parc de structures	3
2. La qualité des données	5
3. Les indicateurs	7
4. La stratégie d'intervention	10
5. Les investissements en structures	11
6. L'indice d'état gouvernemental et le déficit de maintien d'actifs	12
7. Le suivi de la réalisation des activités d'entretien préventif	14
Annexe	
Sommaire des indicateurs par territoire	15



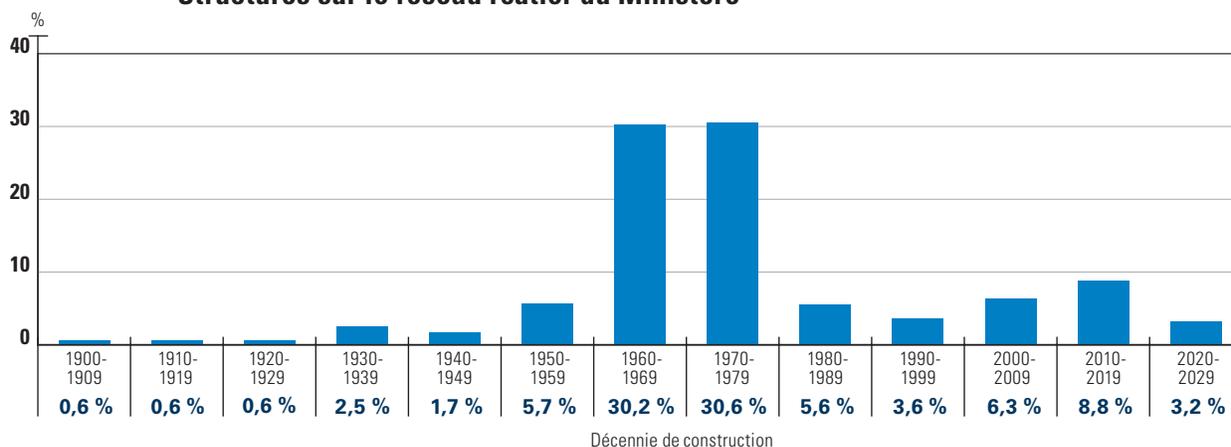
Introduction

En 2023, le réseau routier dont la gestion incombe au ministère des Transports et de la Mobilité durable comprend 5633 ouvrages d’art dont la surface atteint plus de 5 millions de mètres carrés, soit l’équivalent d’une route à deux voies faisant trois fois la distance de Québec à Montréal. Le Ministère assure et gère les travaux nécessaires à la conservation de ces ouvrages.

Le Ministère assume également la gestion de 4258 ponts sur le réseau municipal, ce qui représente une surface de plus de 750 000 m², soit près de 13 % de la superficie sous sa responsabilité. Ces ouvrages ont été repris par décret en décembre 2007. Près de la moitié de ces structures sont des ponts acier-bois, c’est-à-dire des ponts à poutres d’acier avec un platelage en bois.

Près des deux tiers de l’actif (structures sur le réseau routier du Ministère) ont été construits entre 1960 et 1980. Puisque des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d’un ouvrage, les besoins d’entretien et de réparation atteignent actuellement une pointe importante.

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction
Structures sur le réseau routier du Ministère



P-10861
Municipalité de Sainte-Marie, en Beauce,
au-dessus de la rivière Chaudière

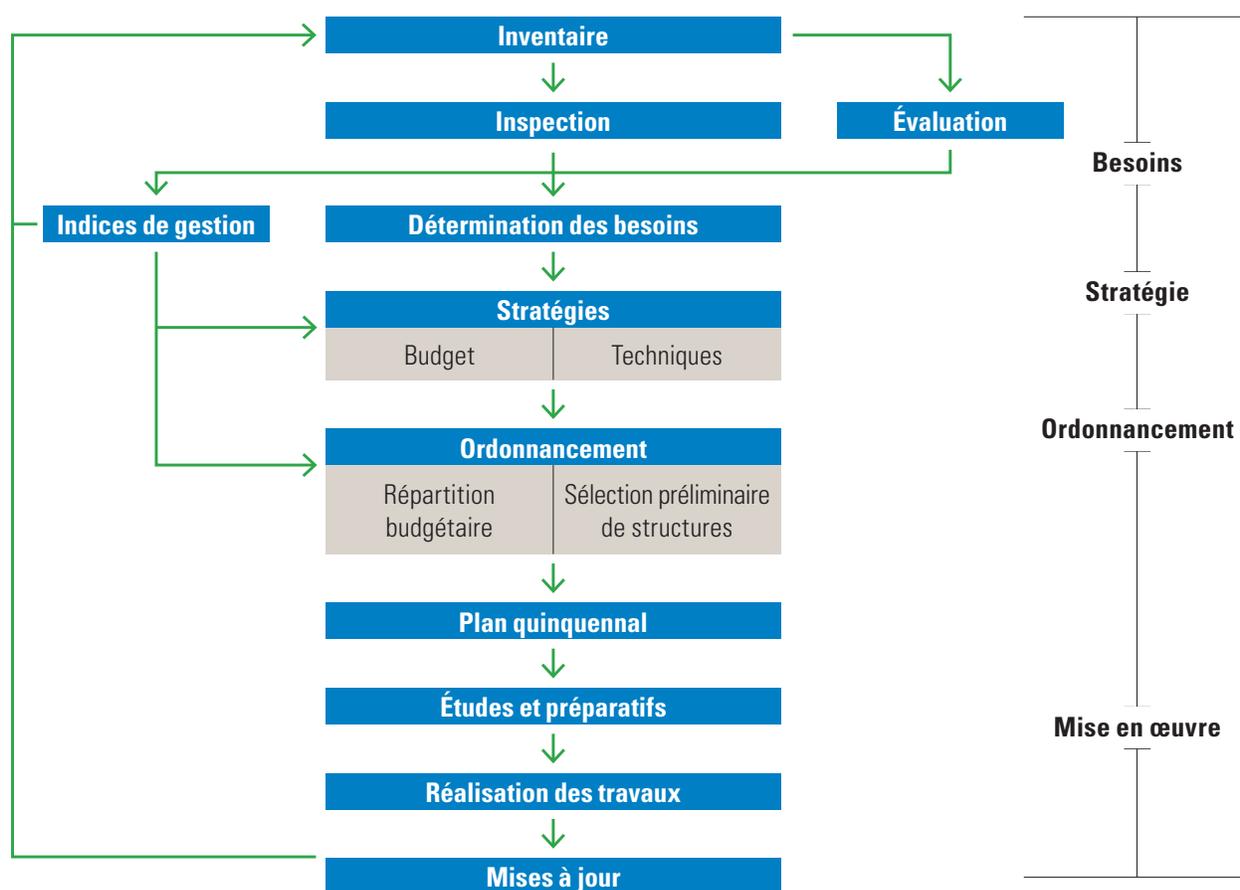
Toutes les structures en service sont sécuritaires. De plus, 78,0 % des structures sur le réseau routier du Ministère sont considérées comme étant en bon état. Quant aux autres, elles nécessiteront des travaux au cours des cinq prochaines années. Le défi à relever consiste à déterminer le plus efficacement possible les travaux devant être réalisés sur une structure donnée. Par la suite, il importe de statuer sur le meilleur moment pour réaliser l’intervention en fonction du cycle de vie de l’ouvrage, mais également en tenant compte du maintien des services aux usagers. Sur le réseau municipal, la proportion de structures en bon état atteint 62,7 %.



1. La gestion du parc de structures

La gestion efficace d'un parc de structures aussi important que celui du Québec demande la mise en place d'activités précises, bien encadrées et gérées de façon à optimiser les investissements en vue des interventions d'entretien et de conservation.

La base d'un système de gestion structuré repose sur la connaissance fine de l'état de chacune des structures qui composent le parc. Le programme d'inspection en place renseigne les gestionnaires sur l'état de chaque structure et donne un aperçu des besoins en ce qui a trait aux travaux à court, moyen et long terme. Aux fins de la planification, un horizon de cinq ans facilite l'établissement d'un ordre de grandeur des besoins d'interventions et des montants correspondants. Cet horizon permet surtout de planifier les étapes préalables d'analyses plus poussées menant aux plans et devis précis.



Cycle de gestion des structures

Durant sa vie utile, un ouvrage peut être sujet à plusieurs types d'inspections.

L'inspection annuelle vise essentiellement à détecter tout changement dans l'état de la structure. Il importe de mentionner qu'une structure s'endommage de manière graduelle et ne devrait pas présenter d'accélération marquée de dégradation d'une année à l'autre. Par contre, il survient des cas où la structure est heurtée, par exemple par des véhicules, des embarcations, des blocs de glace ou des embâcles, sans que ces incidents soient rapportés. Les inspections annuelles servent à informer les gestionnaires de ce type de situation et assurent un suivi plus particulier de l'état d'un élément d'une structure pour signaler un taux de détérioration inhabituel.

Les inspections générales sont réalisées en moyenne tous les trois ans. Un pont récemment construit demande moins d'attention qu'un autre qui date de plusieurs années ou qu'un ouvrage qui présente un comportement différent de celui normalement attendu. Par exemple, un ouvrage neuf pourra être soumis à une inspection générale tous les quatre ans, alors qu'un ouvrage plus âgé sera inspecté tous les deux ans.

Dans des cas particuliers, des inspections plus rapprochées peuvent être effectuées pour suivre l'évolution d'un défaut déjà détecté. On dit alors que le pont est placé en observation. Des technologies d'instrumentation évoluées sont également offertes pour suivre le comportement



P-14679
Pont des Piles
Construit en 1978
sur l'autoroute 55,
au-dessus de la
rivière Saint-Maurice,
à Shawinigan

des ouvrages dans le temps et confirmer l'efficacité des méthodes de réparation retenues.

Les inspections générales sont dites « le doigt sur la pièce ». Les inspecteurs doivent donc disposer de tous les moyens nécessaires pour avoir accès à toutes les pièces d'un ouvrage. La conception de nouveaux ouvrages doit en tenir compte.

D'autres types d'inspections peuvent également devenir nécessaires, selon les caractéristiques des ouvrages et leur état.

Inspection
« le doigt sur
la pièce »



Inspection
à l'aide d'une
nacelle



Inspection
en appui
sur cordes



2. La qualité des données

La qualité des données représente un élément essentiel dans la gestion des structures. Pour s'assurer de cette qualité et de la fiabilité des analyses subséquentes, le Ministère a choisi d'encadrer l'inspection des structures au moyen d'un processus ISO 9001:2015 certifié par un organisme externe, et ce, pour chacune des directions générales territoriales.

De plus, les ingénieurs et techniciens affectés à cette activité ont été dûment formés pour être en mesure d'inspecter des structures données. Par exemple, une structure complexe sera inspectée par des ingénieurs qui ont réussi quatre cours de formation spécifique et qui ont réalisé bon nombre d'inspections (60 000 m²). Ils procèdent toujours aux inspections accompagnés d'une ou un collègue.

Aux fins des inspections, le parc de structures a été divisé en trois classes selon la complexité des ouvrages. Chacune de ces classes demande des compétences bien définies de la part des inspecteurs responsables. Le tableau suivant rend compte de ces exigences.

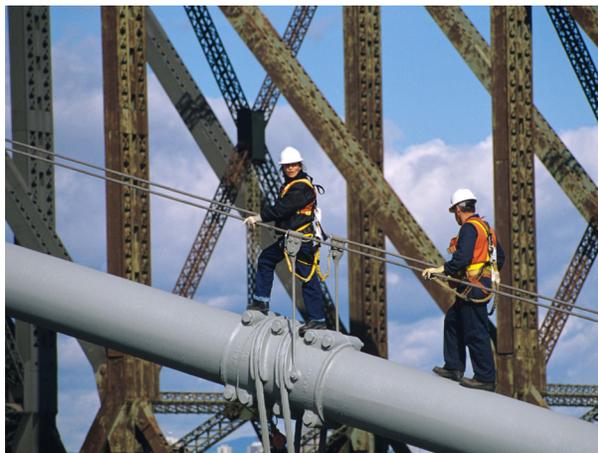
Niveaux des structures :

- niveau 1 :** inspecteur A1 accompagné d'un inspecteur B1 ou B2
- niveau 2 :** inspecteur A2 accompagné d'un inspecteur B1 ou B2
- niveau 3 :** inspecteur B1 accompagné d'un inspecteur B2

Classe d'inspecteur	Exigences	Classe d'inspecteur	Exigences		
A1	<ul style="list-style-type: none"> • Ingénieur • Formation théorique de base en inspection des structures • Réaliser 60 000 m² d'inspection 	<ul style="list-style-type: none"> • Réussir les formations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - <i>Conception des structures</i> - <i>Entretien des structures</i> - <i>Inspection des structures d'acier</i> 	B1	<ul style="list-style-type: none"> • Technicien • Formation théorique de base en inspection des structures • Réaliser 60 000 m² d'inspection 	<ul style="list-style-type: none"> • Réussir la formation suivante : <ul style="list-style-type: none"> - <i>Entretien des structures</i>
A2	<ul style="list-style-type: none"> • Ingénieur • Formation théorique de base en inspection des structures 	<ul style="list-style-type: none"> • Réussir la formation suivante : <ul style="list-style-type: none"> - <i>Entretien des structures</i> • Formation pratique accompagnée d'un ingénieur A1 pour une structure de chacun des types se trouvant dans la direction générale territoriale 	B2	<ul style="list-style-type: none"> • Technicien • Formation théorique de base en inspection des structures 	<ul style="list-style-type: none"> • Formation pratique accompagnée d'un ingénieur A1 pour une structure de chacun des types se trouvant dans la direction générale territoriale

Les rapports d'inspection doivent par la suite être validés avant d'être enregistrés dans le système de gestion des structures.

Une fois les données recueillies et saisies, des analyses plus globales peuvent être effectuées. L'information concernant une structure donnée étant disponible, les étapes suivantes consistent à comparer l'état de cette structure à celui des autres structures du parc. L'objectif est de gérer non pas une seule structure, mais un ensemble d'ouvrages dont le maintien en service et la qualité influent directement sur la mobilité des usagers de la route.



P-04296
Inspectrice et inspecteur circulant sur les câbles porteurs du pont Pierre-Laporte





3. Les indicateurs

Plusieurs indicateurs doivent être calculés afin de permettre au Ministère de planifier les interventions de réparation. Le plus connu est le pourcentage de structures en bon état, qui représente la proportion du parc de structures qui ne nécessitera aucune intervention d’entretien importante d’ici cinq ans. Pour les structures où une intervention est nécessaire, celle-ci peut être de nature ou d’ampleur diverses. Il peut s’agir du remplacement d’un appareil d’appui, d’une réparation de chevêtre, de dalle ou de tout autre élément ou encore d’un renforcement, voire du remplacement de la structure proprement dite. Cet indicateur, combiné à la connaissance précise des structures du parc, permet de planifier efficacement les interventions.

Il est à noter qu’une intervention donnée sur une structure peut amener la correction d’un élément particulier. Ainsi, en 2023, ce sont 295 structures qui étaient visées par des interventions sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère. Parmi celles-ci, 99 ont vu leurs déficiences complètement corrigées. Sur le réseau municipal, des interventions étaient planifiées sur 141 structures, et les déficiences ont été complètement corrigées sur 91 d’entre elles. Il importe de tenir compte des travaux en cours sur les structures dont la fin n’est prévue qu’au cours des prochaines années : tant que les réparations ne seront pas terminées, les structures seront considérées comme nécessitant une intervention d’ici cinq ans.

	Structures en bon état Année 2020		Structures en bon état Année 2021		Structures en bon état Année 2022		Structures en bon état Année 2023	
	Nombre	% du nombre						
Réseau du Ministère	4 239	77,3 %	4 400	77,9 %	4 379	77,6 %	4 385	78,0 %
Réseau municipal	2 589	60,8 %	2 633	61,9 %	2 632	61,9 %	2 664	62,7 %

Toutes les structures ne peuvent pas être réparées simultanément. En effet, le Ministère doit conserver et assurer une certaine fluidité du réseau routier en limitant le nombre d’entraves, leur durée et leur récurrence. Ainsi, les échangeurs nord et sud des ponts de Québec et Pierre-Laporte ne devraient pas faire l’objet de travaux simultanés. Il importe d’introduire une séquence de travaux qui permettra de maintenir une fluidité acceptable et d’assurer une offre de transport adaptée aux besoins de la population. Il importe également de synchroniser l’action du Ministère avec celle des autres administrations chargées d’optimiser les interventions sur leur propre réseau. Des discussions constantes, notamment avec les instances municipales, sont nécessaires afin d’éviter toute situation difficile pour les usagers.

Des choix s’imposent donc dans la sélection des interventions. Répondre aux questions « quand », « où » et « comment » intervenir n’a jamais été aussi stratégique, notamment à cause de la distribution irrégulière de l’âge des infrastructures québécoises.

À la suite de ses vérifications concernant le déficit de maintien d'actifs des infrastructures publiques, le Vérificateur général du Québec faisait la recommandation suivante au Ministère dans son rapport à l'Assemblée nationale pour l'année 2012-2013 :

Publier des indicateurs permettant de suivre l'amélioration de l'état des structures, dont un qui tient compte de l'estimation des coûts des interventions prévues.

Le Ministère a ainsi élaboré un nouvel indicateur appelé « indice des investissements à réaliser pour la remise en état » pour combler le besoin.

L'indicateur « pourcentage de structures en bon état » est reconnu pour sa simplicité, ce qui en fait l'un des indices les plus utilisés par les administrations routières. Il ne prend pas en compte certains éléments comme l'envergure des structures et l'ampleur des travaux nécessaires pour qu'un ouvrage soit considéré en bon état. L'indicateur « indice des investissements à réaliser pour la remise en état » corrige l'évaluation de l'état du parc de structures par l'introduction de deux paramètres supplémentaires :

- un nombre d'« unités de structure » est attribué à chaque ouvrage, selon son envergure. Une unité de structure est attribuée par tranche de 10 millions de dollars de valeur. Ainsi, une structure comme le pont Pierre-Laporte vaut plus de 30 unités de structure, alors qu'un ponceau en acier pourrait ne valoir que 0,05 unité;
- un nombre d'« unités de structure en bon état » équivalant au nombre d'« unités de structure » est ensuite pris en compte. Ce nombre est réduit par la suite si des travaux sont nécessaires pour remettre l'ouvrage en bonne condition. Ainsi, le nombre d'unités de structure en bon état perdues serait moins important pour une réparation de 500 000 \$ que pour une reconstruction de 50 millions de dollars.

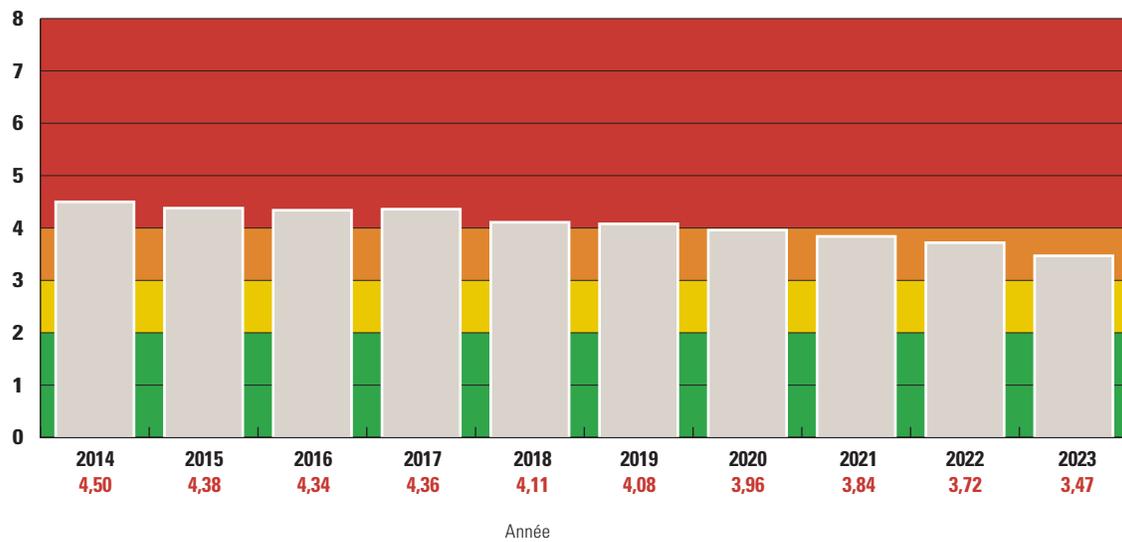
Le ratio entre le nombre d'unités de structure en bon état et le nombre total d'unités de structure est ramené sous la forme d'un indice entre 0 et 10 qui reflète l'ampleur des investissements nécessaires pour remettre le parc de structures en bon état.

Les résultats peuvent être interprétés de la façon suivante :

Valeur de l'indice	Interprétation
0	Investissements nécessaires pour l'entretien régulier
Entre 0,1 et 2,0	Investissements modérés pour maintenir l'état du parc (5 % de la valeur de remplacement)
Entre 2,1 et 3,0	Investissements appréciables pour maintenir l'état du parc (10 % de la valeur de remplacement)
Entre 3,1 et 4,0	Investissements importants pour maintenir l'état du parc (20 % de la valeur de remplacement)
Entre 4,1 et 9,9	Investissements très importants pour maintenir l'état du parc (30 % de la valeur de remplacement)

Le graphique suivant présente l'évolution de l'indice des investissements au cours des 10 dernières années pour les structures sur le réseau routier du Ministère. Le résultat se situe maintenant entre 3,1 et 4,0, des investissements importants étant toujours nécessaires pour maintenir l'état du parc.

Indice des investissements à réaliser





4. La stratégie d'intervention

L'obtention de budgets conséquents à la situation actuelle des structures du Québec est certes une bonne réponse aux besoins répertoriés.

L'utilisation judicieuse de ces budgets s'inscrit dans les responsabilités premières des gestionnaires routiers. L'efficacité des interventions au regard des différents indicateurs est un élément clé des choix d'intervention retenus.

D'abord, toutes les structures du réseau routier québécois sont sécuritaires et doivent le demeurer. Il arrive que des restrictions de charge soient imposées à la suite d'une inspection. Dès lors, cette perte de fonctionnalité de l'ouvrage est répertoriée, et des mesures appropriées sont prises pour élaborer le mode d'intervention le plus efficace afin de lui redonner toute sa fonctionnalité.

2023	Nombre de ponts		
	Affichés « À tonnage réduit » 	Affichés « Interdit aux surcharges » 	Fermés 
Total – Québec Réseau du Ministère	63	98	19
Total – Québec Réseau municipal	827	430	60

Dans les faits, les priorités sont accordées aux éléments de sécurité, à la conservation des ouvrages, aux éléments de capacité portante et, enfin, aux ajouts de fonctionnalité.

Critère	2023-2024 – Répartition des budgets Réseau du Ministère	2023-2024 – Répartition des budgets Réseau municipal
Sécurité	67 %	59 %
Maintien de l'état	33 %	41 %

L'utilisation stratégique de ces budgets devrait permettre de faire face à la progression des besoins et, surtout, de mieux répartir dans le temps les interventions ultérieures.

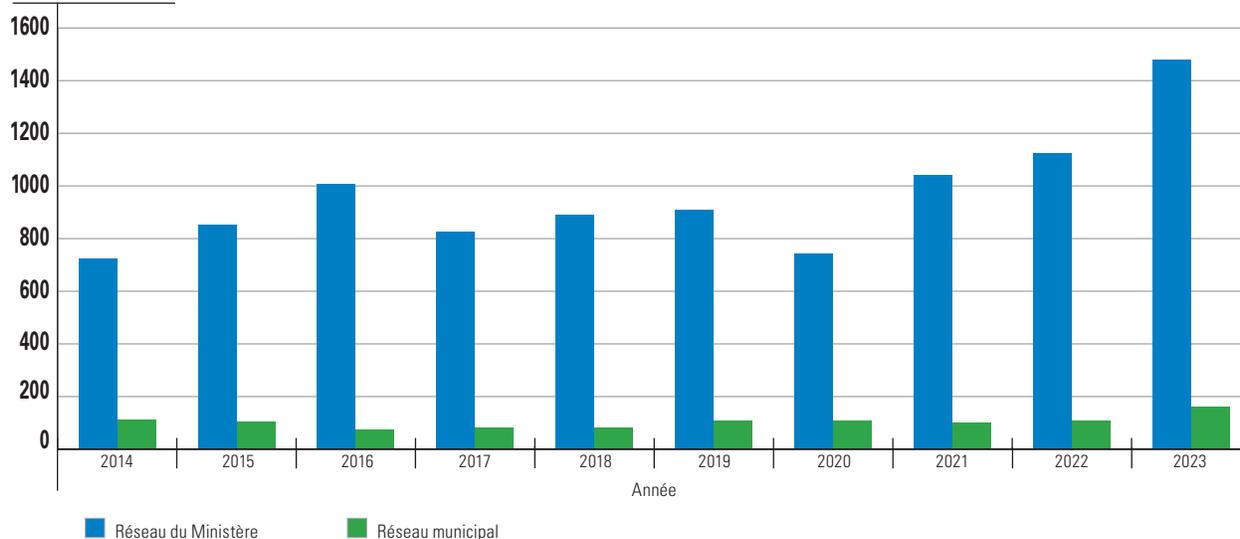


5. Les investissements en structures

Les sommes allouées à la conservation des structures sur le réseau routier du Ministère se maintiennent à un niveau très élevé. Quant aux ponts du réseau municipal, le Ministère leur consacre environ 10 % de son budget total, soit presque l'équivalent de leur superficie par rapport à l'ensemble des structures sous sa responsabilité.

Évolution des budgets

Investissements en M\$



Il semble opportun de distinguer les structures d'envergure des autres structures. L'objectif est d'élaborer et d'adopter des plans d'intervention propres aux ouvrages d'envergure. Pensons aux 59 structures de l'autoroute Métropolitaine et à la circulation quotidienne de 200 000 véhicules. Il apparaît clair que l'efficacité des interventions sur ces ouvrages dépend non seulement des méthodes de réparation retenues, mais également de la capacité du Ministère à synchroniser son action avec les différentes instances responsables des réseaux de transport adjacents.

Les interventions à la pièce sont exclues d'office. Les investissements requis sont d'envergure sur le plan des travaux et également en ce qui a trait aux mesures d'atténuation pour assurer la mobilité des usagers.



6. L'indice d'état gouvernemental et le déficit de maintien d'actifs*

La Loi sur les infrastructures publiques, adoptée par le gouvernement à l'automne 2013, prévoit que chaque ministre doit, à compter de 2015-2016, élaborer un plan annuel de gestion pour les investissements publics consacré aux infrastructures par son ministère et les organismes publics dont il a la responsabilité, le tout dans une perspective de reddition de comptes auprès des parlementaires. Bien que le dépôt de ces plans à l'Assemblée nationale incombe à la présidente ou au président du Conseil du trésor, leur élaboration relève de chacun des ministres responsables.

Ces plans brossent un premier portrait de l'inventaire, de l'état et du déficit de maintien d'actifs des infrastructures appartenant aux organismes publics désignés par le gouvernement, auxquels est allouée plus de la majorité des investissements prévus au Plan québécois des infrastructures 2019-2029.

Cette évaluation est basée sur l'indice d'état gouvernemental et les lignes directrices élaborées par le Secrétariat du Conseil du trésor, lesquelles définissent notamment le maintien d'actifs et le déficit de maintien d'actifs.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Inventaire des infrastructures*

Par type et catégorie d'infrastructure

	Quantité	Dimension	Âge moyen (ans)	Inspections réalisées (%)	Indice d'état (%)			Indice d'état moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
					ABC	D	E		
Ouvrages de génie civil									
Structures Réseau supérieur	5 633	5 112 892 m ²	42	98	Selon le nombre			C	8 920
					78	7	15		
					Selon la valeur				
					58	6	36	C	
Ponts Réseau municipal	4 258	753 708 m ²	ND	98	Selon le nombre			C	733
					63	8	29		
					Selon la valeur				
					60	9	31	C	

*La présente section est tirée du document *Les infrastructures publiques du Québec* (Secrétariat du Conseil du trésor), auquel la lectrice ou le lecteur est invité à se référer notamment pour connaître la définition de l'indice d'état gouvernemental d'une infrastructure.

Méthodologie

Indice d'état

Depuis plusieurs années, le Ministère utilise différents indicateurs pour suivre la sécurité, la fonctionnalité et l'état général des structures. Le principal indicateur employé par la très grande majorité des administrations routières est la proportion du nombre de structures en bon état qui, aux fins du calcul de l'indice d'état gouvernemental, correspond à l'ensemble des indices d'état au-dessus du seuil, soit A, B et C (très bon, bon et satisfaisant), tandis que les ouvrages considérés comme étant à réparer se répartissent selon les indices d'état D et E (mauvais et très mauvais).

Au Ministère, cet indicateur est notamment basé sur les données d'inspection en ciblant les éléments principaux dont l'état requiert une intervention d'ici les cinq prochaines années. Des indicateurs complémentaires sont aussi utilisés, comme :

- l'indice de fonctionnalité d'une structure, qui détermine si un ouvrage répond aux besoins des usagers;
- l'indice de comportement de la structure, qui est un reflet de la stabilité et de la sécurité d'une structure.

La combinaison des résultats de ces différents indices permet de sélectionner les interventions les plus avantageuses pour le réseau.

L'indicateur « proportion du nombre de structures en bon état » est formulé en nombres, ce qui facilite son interprétation. Cette façon de faire a cependant le désavantage d'attribuer le même poids à chacun des ouvrages, quelle que soit son envergure. Une autre façon de présenter l'information, celle qui figure au tableau précédent, est en pourcentage de la valeur des structures. Cette façon de rendre compte de l'état des structures a l'avantage de mettre en relation le besoin d'intervention et l'importance des structures. Par contre, les structures de grande importance ont une forte influence à la baisse sur le portrait global lorsqu'elles sont en mauvais état.



7. Le suivi de la réalisation des activités d'entretien préventif

Le Ministère ne ménage pas ses efforts dans l'entretien préventif de ses ouvrages afin de maintenir en bon état son parc de structures. À la suite du rapport du Vérificateur général du Québec de l'automne 2015, le Ministère a modernisé ses façons de faire en ce qui a trait à la gestion des activités d'entretien préventif. Des plans d'entretien préventif ont été élaborés pour toutes les structures, et un suivi serré de leur réalisation a été mis en place.

La reddition de comptes effectuée montre que 80 % des activités prévues en 2023 ont été prises en charge. Le résultat est légèrement en deçà de la cible de 90 %. Le Ministère entend poursuivre son processus d'amélioration afin d'atteindre la cible fixée.

Annexe

Sommaire des indicateurs par territoire

Ensemble de la province

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction
Structures sur le réseau routier du Ministère

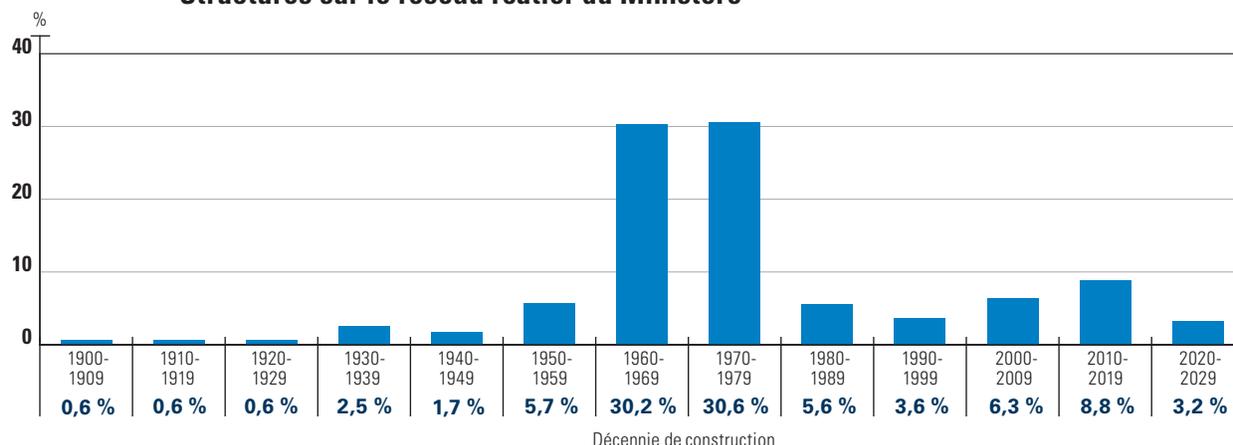


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	5 663	41,7	180	63	98	19
Municipal	4 258	s. o.	1 317	827	430	60

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état Qc
Supérieur	78,0 %
Municipal	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	3,47	C	8 920
Municipal	s. o.	C	733

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE

Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

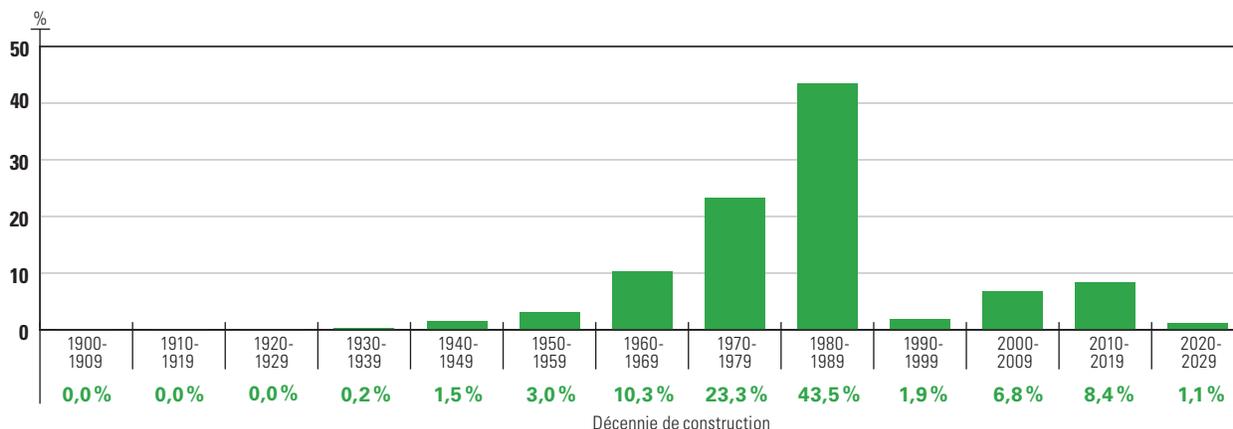


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	277	37,7	11	5	6	0
Municipal	169	s. o.	46	34	12	0

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	79,4 %	78,0 %
Municipal	68,6 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	3,01	C	64
Municipal	s. o.	C	13

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE

Centre-du-Québec

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

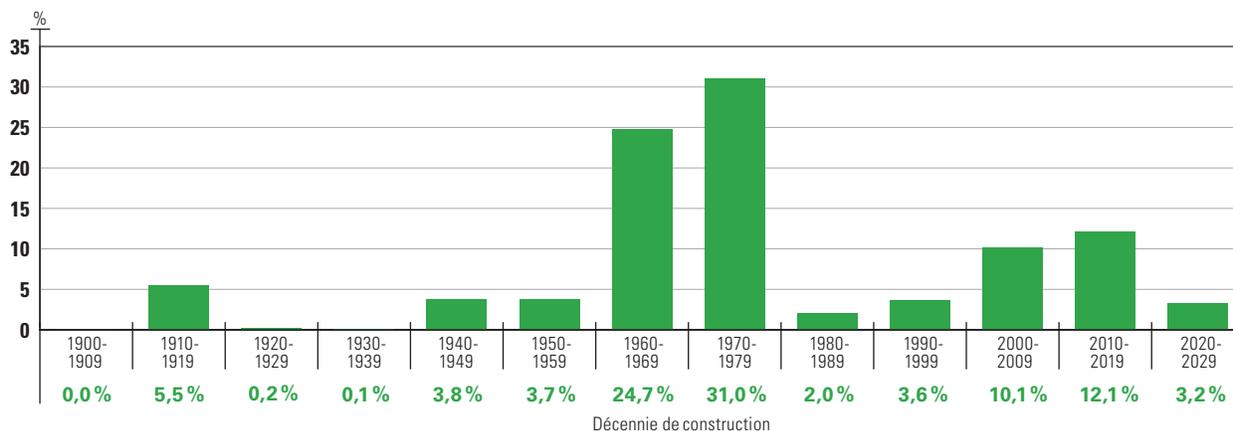


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	236	44,6	7	3	4	0
Municipal	301	s. o.	96	55	37	4

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	79,2 %	78,0 %
Municipal	63,1 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	1,69	C	124
Municipal	s. o.	C	64

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE

Bas-Saint-Laurent

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

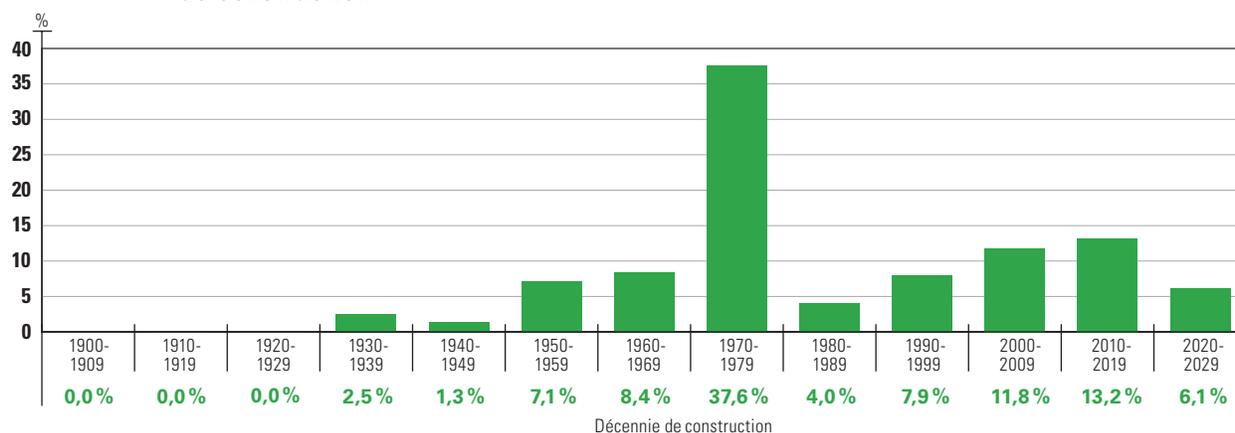


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	390	38,7	9	3	4	2
Municipal	334	s. o.	93	54	39	0

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	84,4 %	78,0 %
Municipal	58,7 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	2,11	B	57
Municipal	s. o.	C	79

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE

Chaudière-Appalaches

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

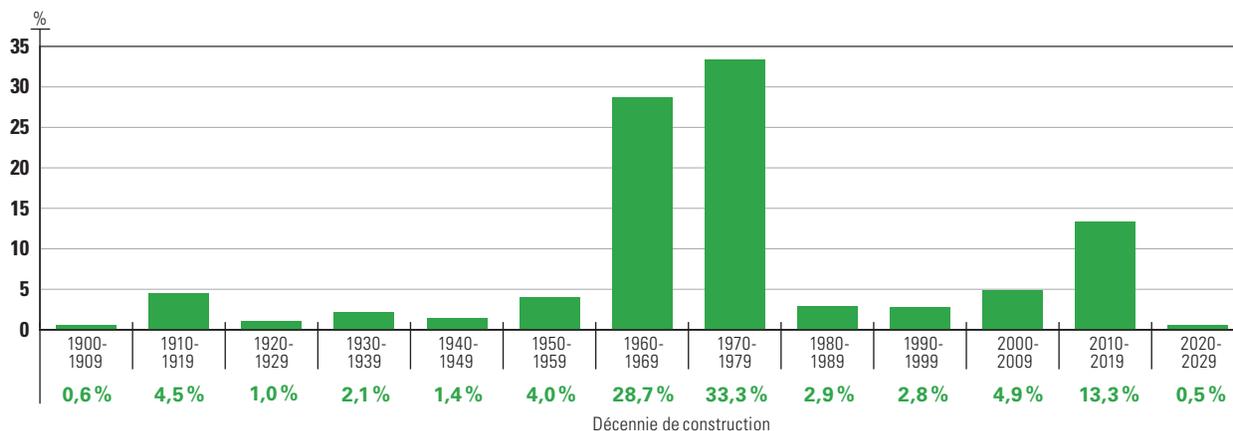


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	517	45,3	10	2	8	0
Municipal	659	s. o.	197	119	76	2

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	85,7 %	78,0 %
Municipal	65,6 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	2,73	B	493
Municipal	s. o.	C	48

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE Côte-Nord

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

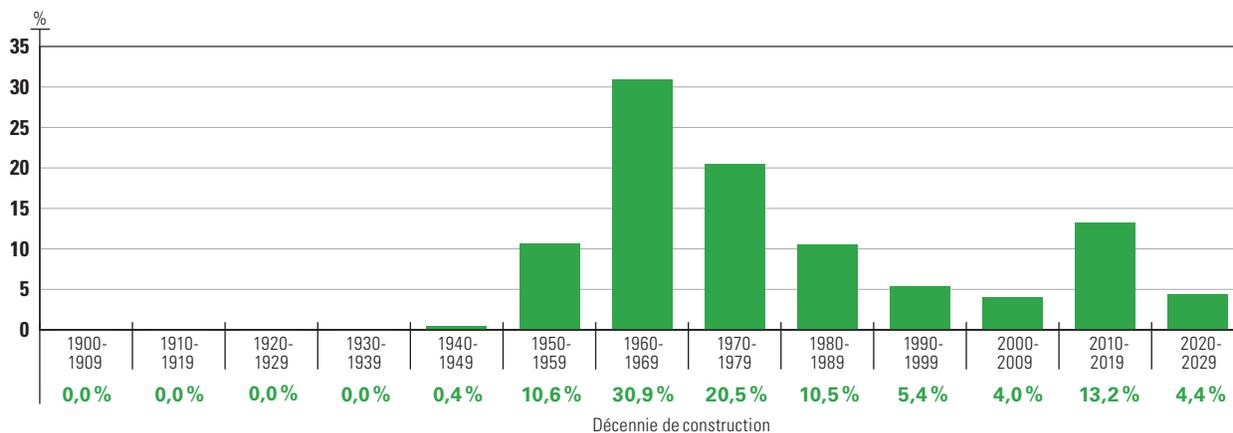


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	283	30,8	4	3	1	0
Municipal	40	s. o.	9	7	2	0

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	93,8 %	78,0 %
Municipal	87,5 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	0,64	B	34
Municipal	s. o.	C	6

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE Saguenay-Lac-Saint-Jean

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

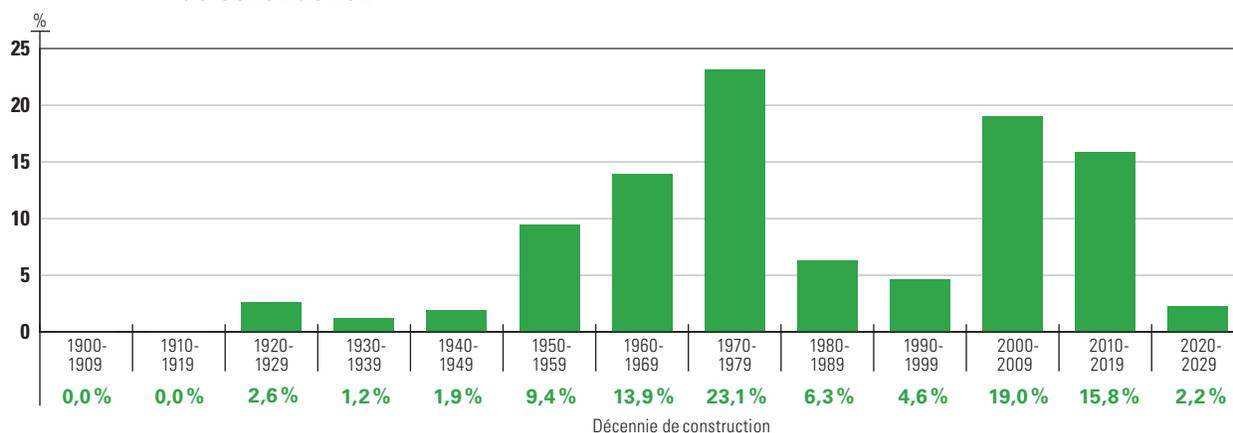


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	263	35,1	6	2	4	0
Municipal	205	s. o.	72	53	18	1

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	77,2 %	78,0 %
Municipal	65,4 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	2,99	C	85
Municipal	s. o.	C	44

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE Mauricie

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

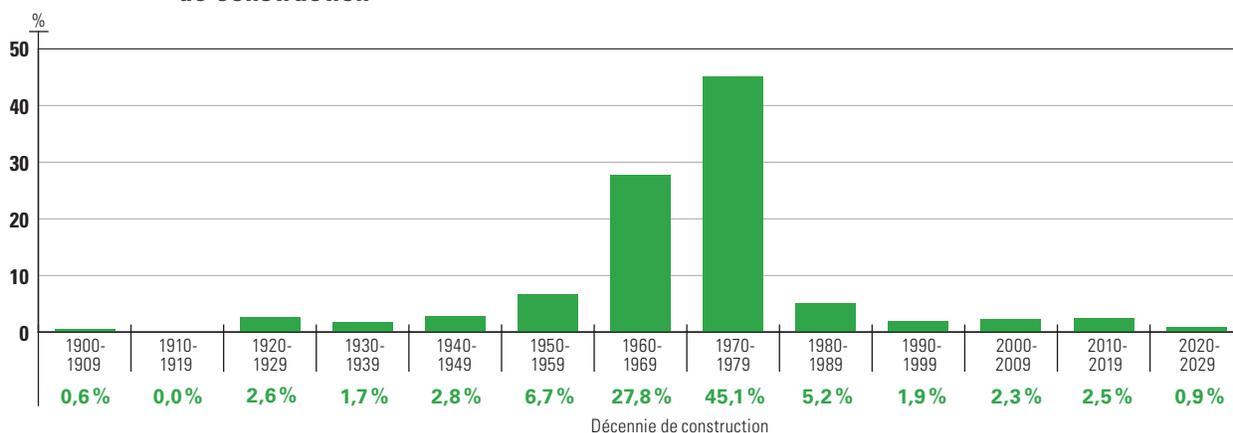


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	257	46,8	7	3	3	1
Municipal	166	s. o.	59	35	20	4

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	77,8 %	78,0 %
Municipal	66,9 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	3,97	C	351
Municipal	s. o.	C	42

Capitale-Nationale

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

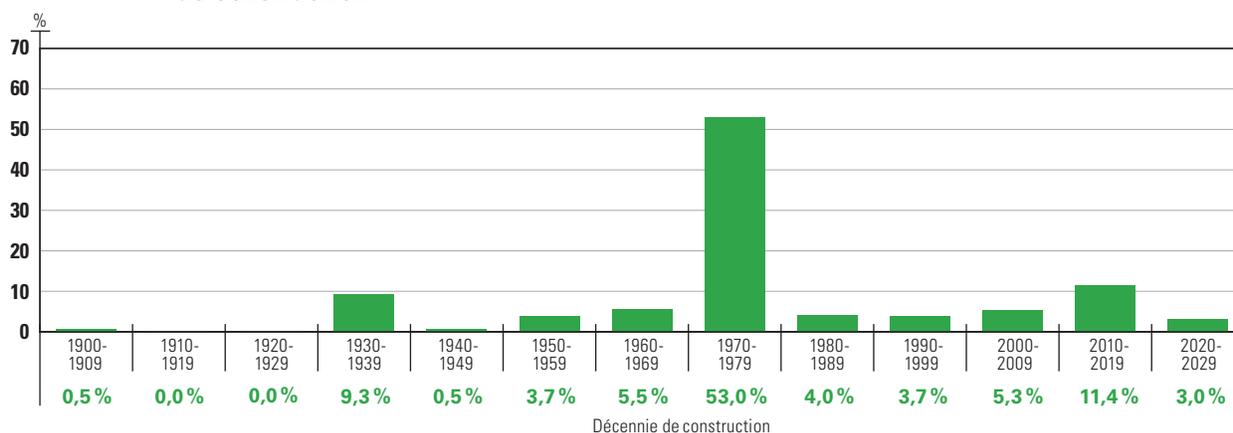


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	477	38,2	3	1	2	0
Municipal	246	s. o.	47	34	12	1

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	85,1 %	78,0 %
Municipal	76,8 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	1,73	B	825
Municipal	s. o.	C	32

DIRECTION GÉNÉRALE PRINCIPALE

Région métropolitaine de Montréal

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

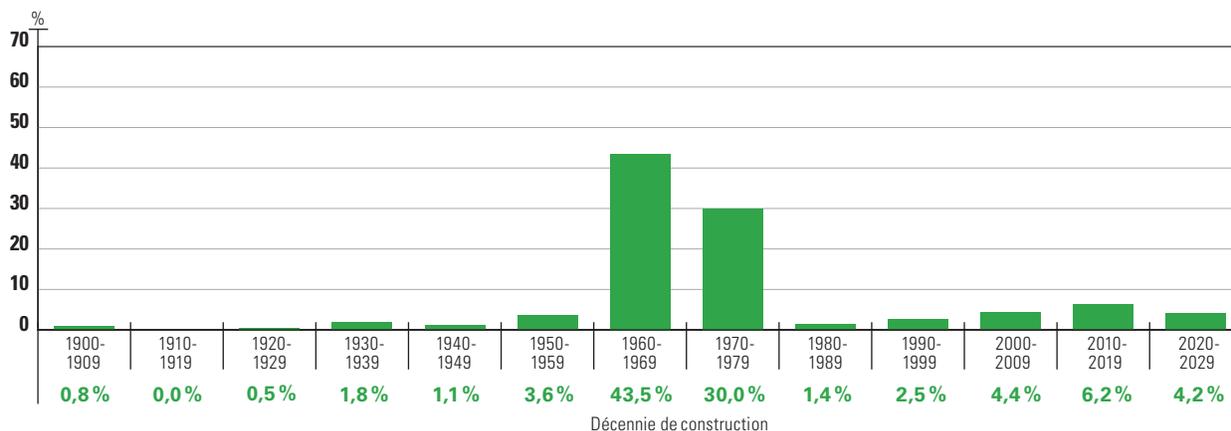


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	1 090	40,2	28	8	13	7
Municipal	157	s. o.	26	12	11	3

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	74,8 %	78,0 %
Municipal	59,2 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	4,79	B	6 253
Municipal	s. o.	C	110

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE

Montérégie

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

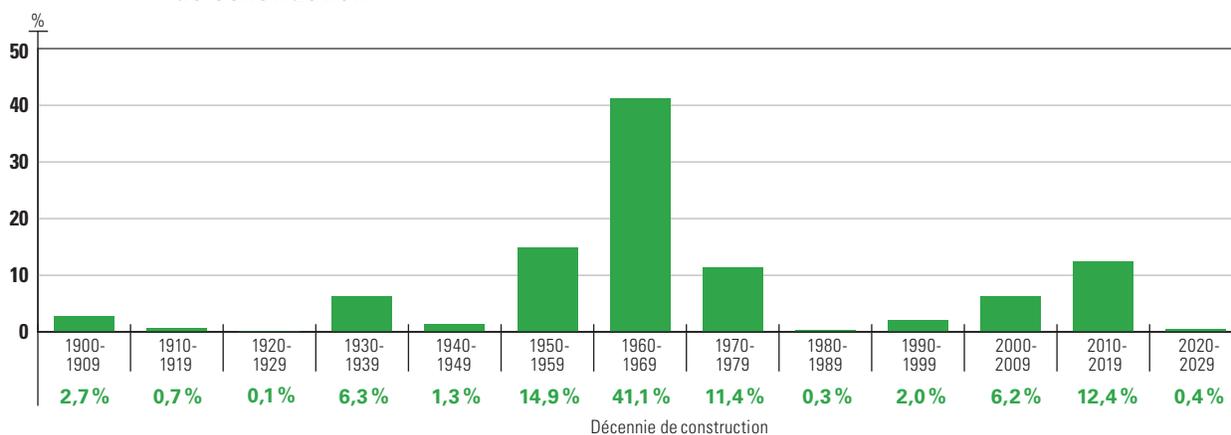


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	324	45,4	15	3	10	2
Municipal	298	s. o.	51	21	18	12

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	70,7 %	78,0 %
Municipal	65,1 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	4,15	C	284
Municipal	s. o.	C	79

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE Laurentides-Lanaudière

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

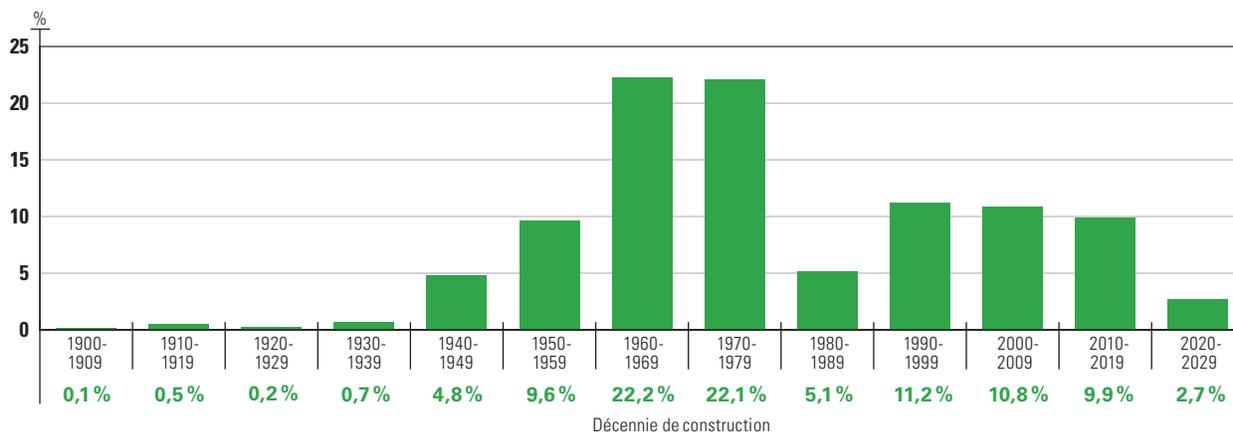


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	450	46,4	32	13	19	0
Municipal	625	s. o.	241	149	79	13

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	68,2 %	78,0 %
Municipal	55,0 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	2,69	C	135
Municipal	s. o.	C	83

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE

Outaouais

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

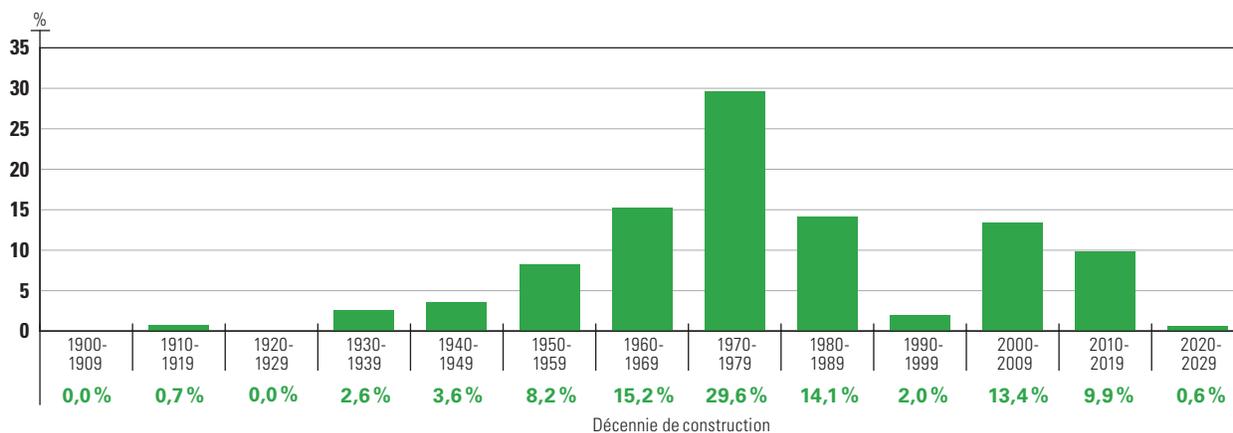


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	295	40,2	7	0	7	0
Municipal	257	s. o.	108	78	26	4

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	87,8 %	78,0 %
Municipal	65,8 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	1,46	B	30
Municipal	s. o.	C	30

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE

Estrie

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

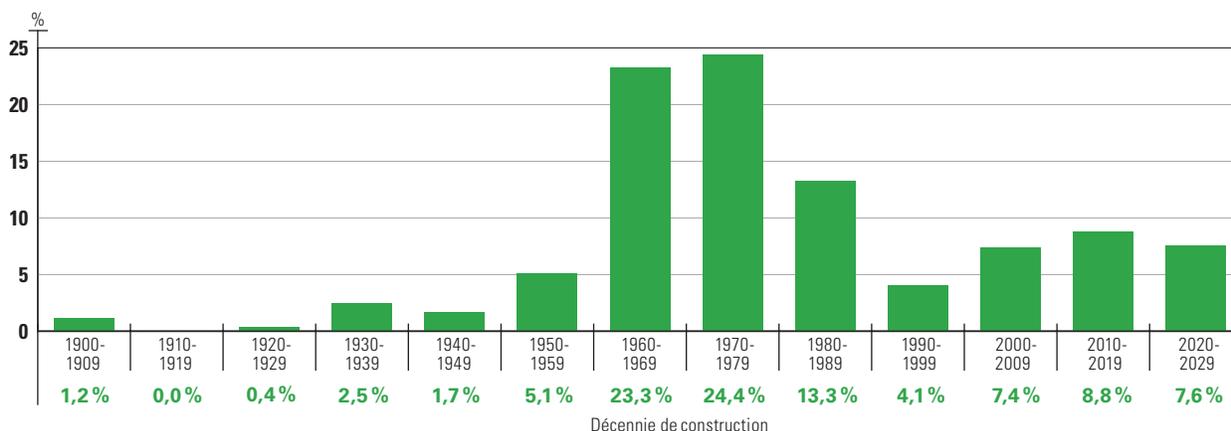


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	477	46,2	16	4	10	2
Municipal	591	s. o.	139	91	44	4

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	73,2 %	78,0 %
Municipal	65,5 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	2,20	C	56
Municipal	s. o.	C	44

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE

Abitibi-Témiscamingue

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

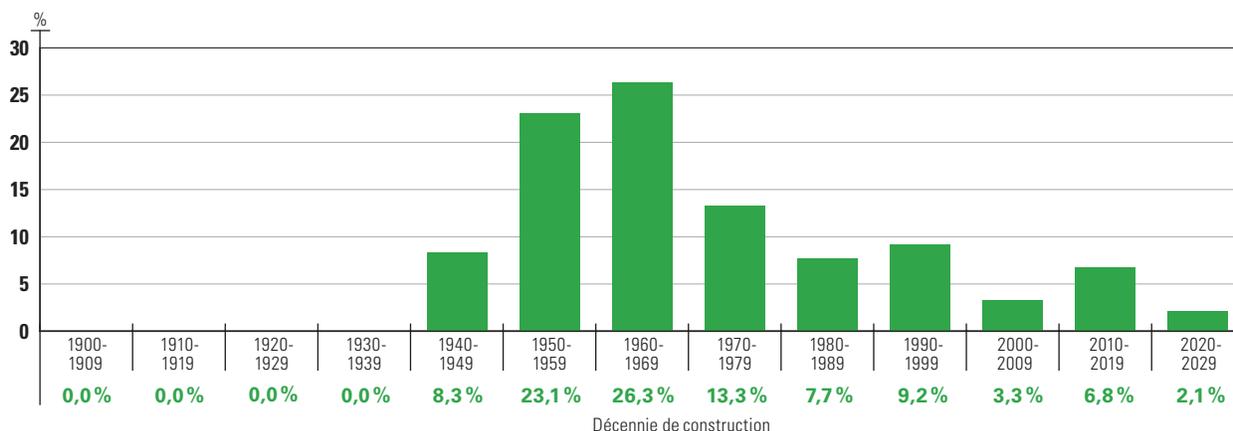


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	196	50,9	24	12	7	5
Municipal	198	s. o.	123	79	34	10

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	59,2 %	78,0 %
Municipal	39,4 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	3,43	C	71
Municipal	s. o.	E	56

DIRECTION GÉNÉRALE TERRITORIALE

Eeyou Istchee Baie-James

Graphique 1 – Pourcentage de la valeur du parc de structures du réseau supérieur par décennie de construction

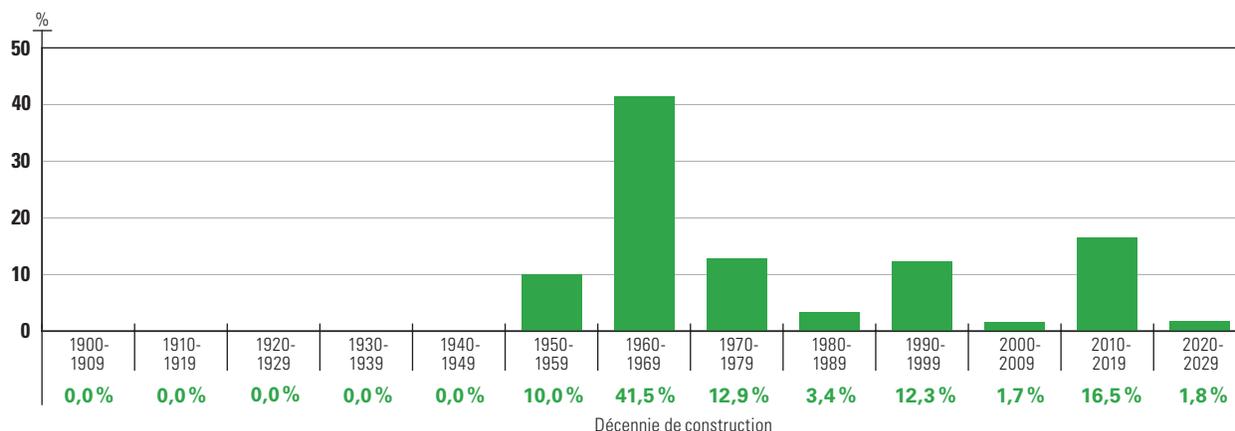


Tableau 1 – Données d'inventaire

Réseau	Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
Supérieur	99	37,7	0	0	0	0
Municipal	12	s. o.	10	6	2	2

Tableau 2 – Structures en bon état

Réseau	% de structures en bon état DGT	% de structures en bon état Qc
Supérieur	66,7 %	78,0 %
Municipal	25,0 %	62,7 %

Tableau 3 – Indice des investissements pour la remise en état

Réseau	Indice de remise en état	Indice d'état gouvernemental moyen	Déficit de maintien d'actifs (M\$)
Supérieur	4,13	C	48
Municipal	s. o.	E	3

