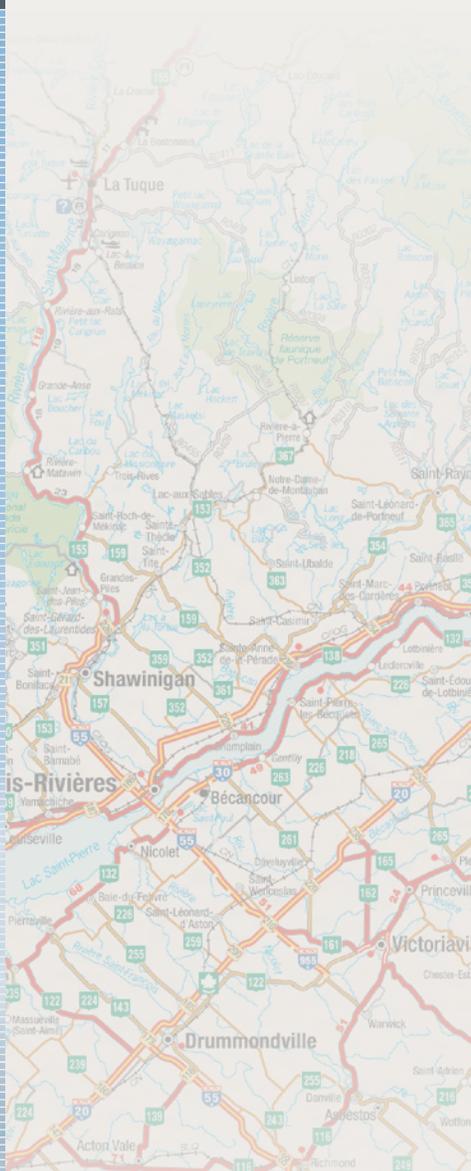
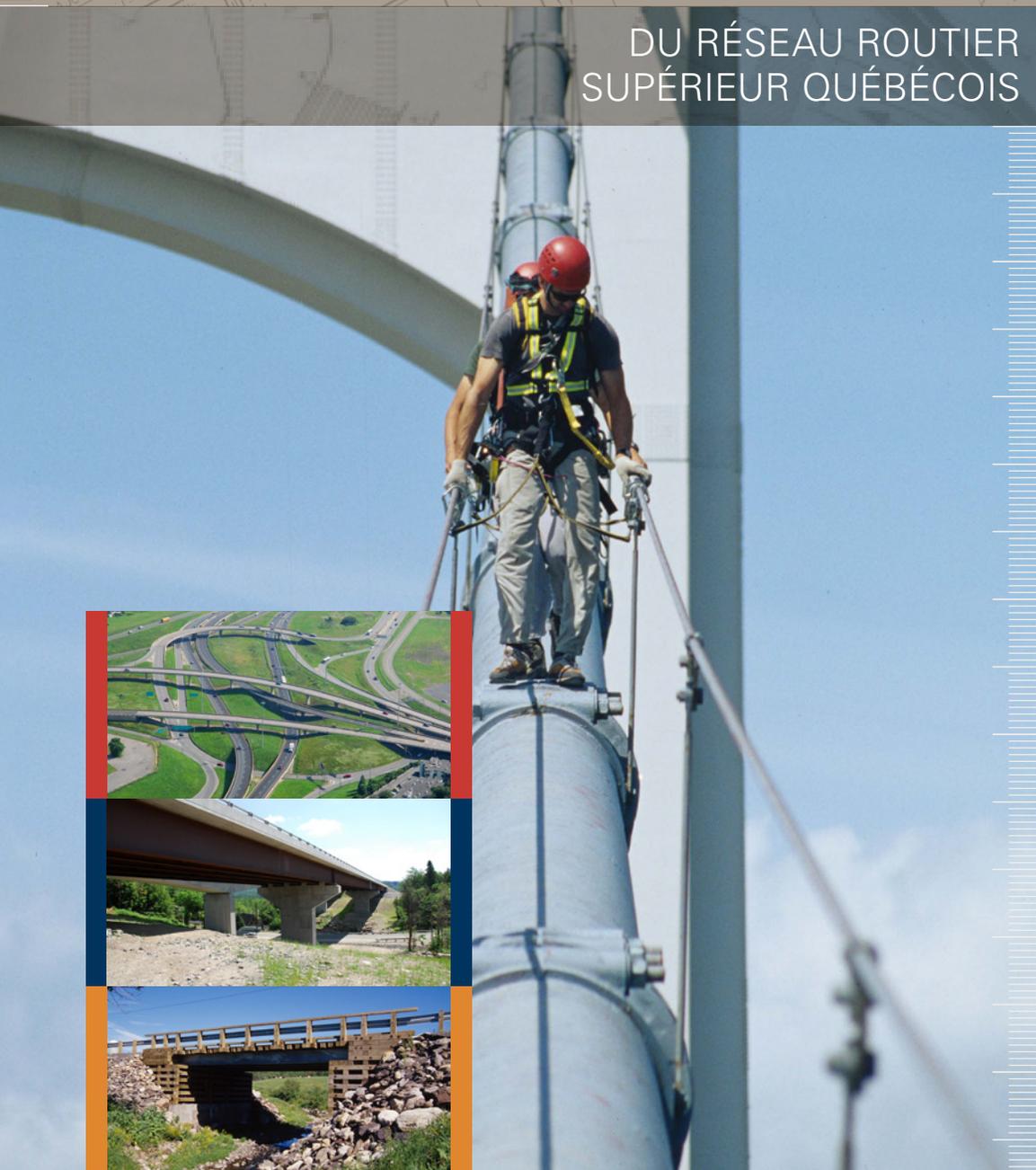


# Bilan de l'état des structures

DU RÉSEAU ROUTIER  
SUPÉRIEUR QUÉBÉCOIS

# 2012



Québec 

# Bilan de l'état des structures

DU RÉSEAU ROUTIER  
SUPÉRIEUR QUÉBÉCOIS

2012

## TABLE DES MATIÈRES

	Avant-propos	2
	<b>1</b>   Introduction	3
	<b>2</b>   La gestion du parc de structures	4
	<b>3</b>   La qualité des données	6
	<b>4</b>   Les indicateurs	8
	<b>5</b>   La stratégie d'intervention	10
	<b>6</b>   Les investissements en structures	11
	<b>Annexe</b>	12
	Sommaire des indicateurs par territoire Structures du réseau routier supérieur	

## Avant-propos



C'est avec plaisir que je présente aujourd'hui le *Bilan de l'état des structures du réseau routier supérieur québécois* pour l'année 2012. Ce bilan contient les résultats obtenus grâce au travail du personnel pour améliorer l'état des structures sous la responsabilité du ministère des Transports.

Le gouvernement a la ferme volonté de développer une vision à long terme de la gestion des infrastructures routières et de les maintenir dans un état permettant aux usagers de circuler sur un réseau sécuritaire et fiable. Cette vision se concrétise par l'acquisition d'une connaissance précise de l'état des structures du réseau routier qui permet d'élaborer des stratégies d'intervention adaptées.

Ainsi, l'ordre de priorité des interventions sur les structures du réseau routier est revu en fonction des plus récentes données obtenues lors des inspections générales ou des inspections spéciales. Le processus d'inspection s'appuie sur des guides et des documents techniques mis à jour régulièrement, et sur des activités encadrées par un système qualité (ISO 9001) conforme aux critères de l'Organisation internationale de normalisation. L'enjeu est d'investir sur un ouvrage donné au bon moment, avec la bonne technique, en vue de maintenir les actifs en bon état.

Le gouvernement est déterminé à bien gérer les infrastructures et à payer le juste prix pour les investissements publics, comme il a été souligné dans l'annonce des investissements 2013-2015. Les stratégies d'intervention continueront donc à être appliquées rigoureusement au cours des prochaines années afin de respecter l'engagement du gouvernement de redonner aux citoyens un réseau routier dont ils peuvent être fiers.

Nous savons que nous pouvons compter sur le travail soutenu du personnel du Ministère et de ses partenaires pour offrir à la population des structures sécuritaires et fiables à un juste coût.

Le ministre des Transports, des Affaires municipales,  
des Régions et de l'Occupation du territoire,

**Sylvain Gaudreault**

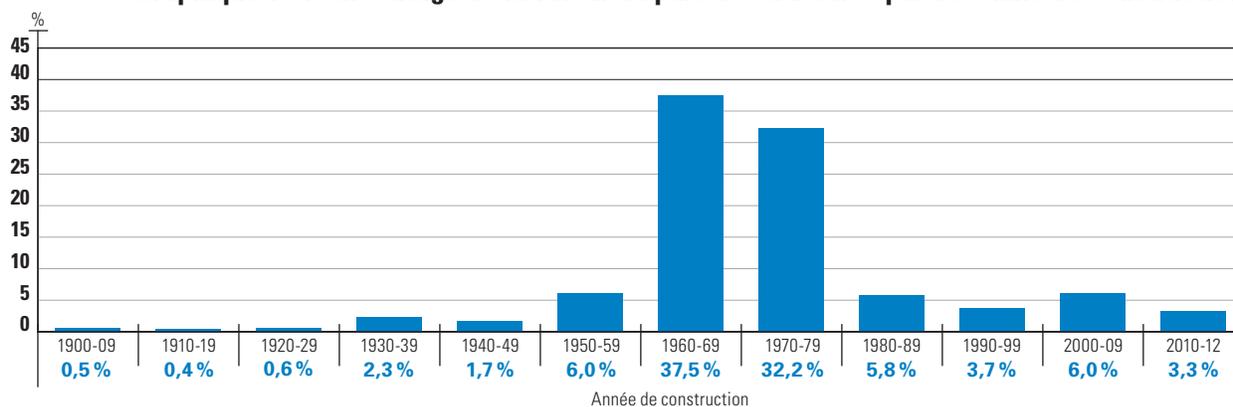
# 1 | Introduction

Le réseau routier dont la gestion incombe au ministère des Transports comprend 5 314 ouvrages d'art dont la surface atteint plus de 5 millions de mètres carrés, soit l'équivalent de trois fois la distance de Québec à Montréal sur une route à deux voies. Le Ministère assure et gère les travaux nécessaires à la conservation de ces ouvrages.

Près de 70 % de l'actif (structures sous la responsabilité du Ministère) a été construit 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**

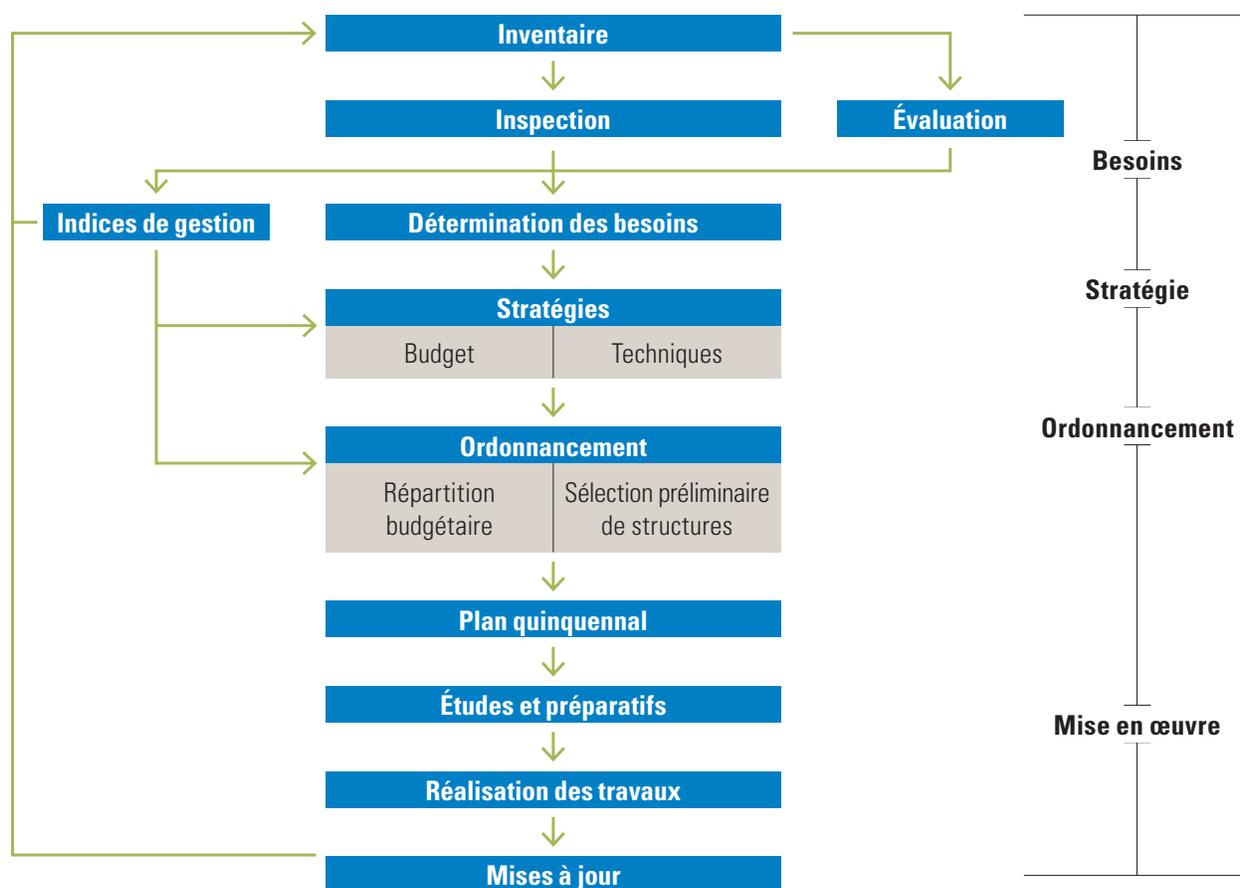


Toutes les structures en service sont sécuritaires. Par ailleurs, 69,9 % d'entre elles sont considérées en bon état. Quant aux autres, elles nécessiteront des travaux au cours des cinq prochaines années. Le défi à relever consiste à déterminer le plus efficacement possible les travaux devant être réalisés 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.

## 2 | La gestion du parc de structures

Une gestion efficace d'un parc de structures de l'importance de celui du Québec demande la mise en place d'activités précises, bien encadrées et gérées de telle sorte que les investissements en interventions d'entretien et de conservation soient optimisés.

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 chacune d'elles et donne un aperçu des besoins en ce qui a trait aux travaux ultérieurs à court, moyen et long terme. À des fins de 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.



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

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 des véhicules, des embarcations, des blocs de glace, des embâcles, etc., sans que ces incidents soient rapportés. Les inspections annuelles indiquent aux gestionnaires ce type de situation et assurent un suivi plus particulier de l'état d'un élément d'une structure pour en signaler un taux de détérioration inhabituel.

Les inspections générales sont réalisées en moyenne tous les trois ans. En effet, un pont récemment construit requiert moins d'attention qu'un ouvrage construit il y a plusieurs années ou qu'un ouvrage qui présente un comportement différent de celui normalement attendu. Par exemple, un ouvrage neuf pourra ainsi 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 sous observation. De plus, des technologies évoluées d'instrumentation sont également disponibles pour suivre le comportement

des ouvrages dans le temps et confirmer l'efficacité des méthodes de réfection 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'inspection peuvent également devenir nécessaires, selon les caractéristiques des ouvrages et leur état.

**Inspection  
« le doigt sur  
la pièce »**



**Inspection  
à l'aide de  
la nacelle**



**Inspection  
en appui  
sur cordes**



**P-14679**

**Pont des Piles**

Construit en 1978 sur l'autoroute 55, au-dessus de la rivière Saint-Maurice, à Shawinigan

### 3 | 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 des Transports a choisi d'encadrer l'activité « Inspection des structures » dans un processus ISO 9001:2008 certifié par un organisme externe, et ce, pour chacune des directions territoriales.

De plus, les ingénieurs et techniciens affectés à cette activité ont été dûment formés pour devenir aptes à inspecter des structures données. Par exemple, une structure complexe sera inspectée par des ingénieurs ayant réussi quatre cours de formation spécifique et ayant réalisé bon nombre d'inspections (60 000 m<sup>2</sup>). Ils procèdent toujours aux inspections accompagnés d'un collègue.

À des fins d'inspection, 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 reprend 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

Classes d'inspecteur	Exigences	Classes d'inspecteur	Exigences		
<b>A1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingénieur</li> <li>• Formation théorique de base en inspection des structures</li> <li>• Réaliser 60 000 m<sup>2</sup> d'inspection</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réussir les formations suivantes :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conception des structures</li> <li>- Entretien des structures</li> <li>- Inspection des structures d'acier</li> </ul> </li> </ul>	<b>B1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technicien</li> <li>• Formation théorique de base en inspection des structures</li> <li>• Réaliser 60 000 m<sup>2</sup> d'inspection</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réussir les formations suivantes :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien des structures</li> </ul> </li> </ul>
<b>A2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingénieur</li> <li>• Formation théorique de base en inspection des structures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réussir la formation suivante :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretien des structures</li> </ul> </li> <li>• Formation pratique accompagnée d'un ingénieur A1 pour une structure de chacun des types disponibles dans la direction territoriale</li> </ul>	<b>B2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technicien</li> <li>• Formation théorique de base en inspection des structures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation pratique accompagnée d'un ingénieur A1 pour une structure de chacun des types disponibles dans la direction territoriale</li> </ul>

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

Afin de s'assurer de la représentativité des données recueillies et surtout de permettre leur comparaison d'une direction territoriale à l'autre, des audits de systèmes qualité de l'activité inspection sont réalisés par une équipe de la Direction des structures. Toutes les directions territoriales sont auditées à intervalle régulier. Cet audit s'ajoute aux audits de maintien et de renouvellement réalisés par l'organisme externe de certification.

Une fois les données recueillies et saisies, des analyses plus globales peuvent être effectuées. Maintenant que l'information pour une structure donnée est disponible, les prochaines étapes 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 influencent directement la mobilité des usagers de la route.



## 4 | Les indicateurs

Plusieurs indicateurs doivent être calculés afin de permettre au Ministère de planifier les interventions de réparation. Le mieux 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 à cinq ans. Pour les structures où une intervention est nécessaire, elles sont de différente nature ou ampleur. Il peut s'agir d'un remplacement d'appareil d'appui, d'une réparation de chevêtre, de dalle ou de tout autre élément de pont, d'un renforcement, voire du remplacement de la structure proprement dite. Cet indicateur, combiné à la connaissance précise des structures du parc, permet une planification efficace des interventions.

Mentionnons qu'une intervention donnée sur une structure peut amener la correction d'un élément particulier bien précis. Ainsi, en 2012, ce sont 563 structures qui ont été visées par des interventions. De ce nombre, 212 ont vu leurs déficiences complètement corrigées. Il importe de tenir compte des travaux en cours sur les structures dont la fin n'est prévue qu'au cours des prochaines années seulement : tant que les réparations ne seront pas terminées, les structures seront considérées comme « nécessitant une intervention d'ici 5 ans ».

### Pourcentage de structures en bon état

Structures en bon état Année 2009		Structures en bon état Année 2010		Structures en bon état Année 2011		Structures en bon état Année 2012	
Nombre	% du nombre						
3 182	61,8%	3 467	66,2%	3 616	68,1%	3 713	69,9%

Toutes les structures ne peuvent 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 l'utilisateur.

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.

## 5 | 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 en 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.

2012	Nombre de ponts		
	Affichés « À tonnage réduit » 	Affichés « Interdit aux surcharges » 	Fermés 
<b>Total - Québec Année 2012</b>	<b>52</b>	<b>107</b>	<b>9</b>

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

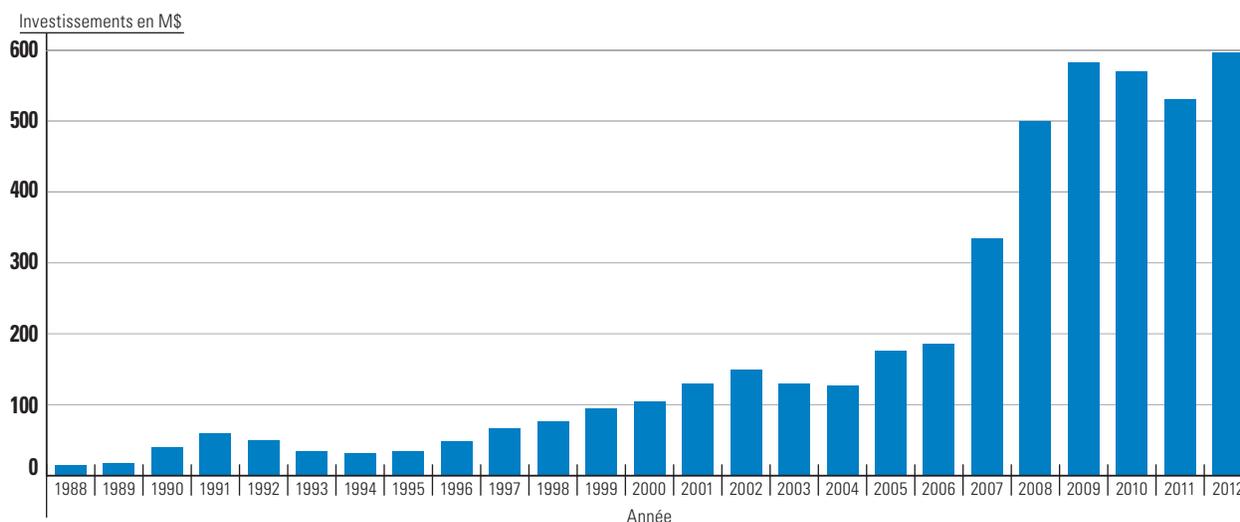
Critères	2012-2013 — Répartition des budgets
<b>Sécurité</b>	60 %
<b>Maintien de l'état</b>	40 %

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.

## 6 | Les investissements en structures

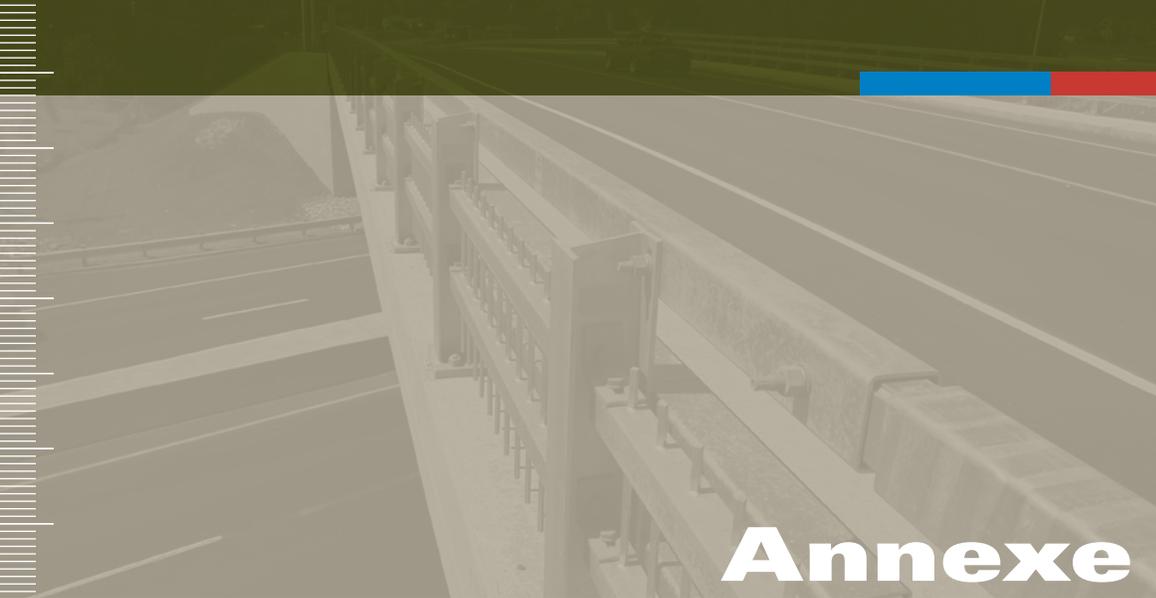
Les sommes allouées à la conservation des structures ont connu une progression importante à compter de 2007.

Évolution des budgets (composante travaux)



Il semble opportun de distinguer les structures d'envergure des autres structures. L'objectif est de développer et d'adopter des plans d'intervention propres à ces ouvrages d'envergure. Pensons aux 35 structures qui composent l'échangeur Turcot, où circulent tous les jours 290 000 véhicules, ou aux 59 structures de l'autoroute Métropolitaine et ses 193 000 véhicules quotidiens. Il apparaît clair que l'efficacité des interventions sur ces ouvrages dépend non seulement des méthodes de réfection 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 non seulement sur le plan des travaux, mais également en ce qui a trait aux mesures d'atténuation pour assurer la mobilité des usagers.



# **Annexe**

**Sommaire  
des indicateurs  
par territoire**

**Structures du  
réseau routier  
supérieur**



## Ensemble de la province

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

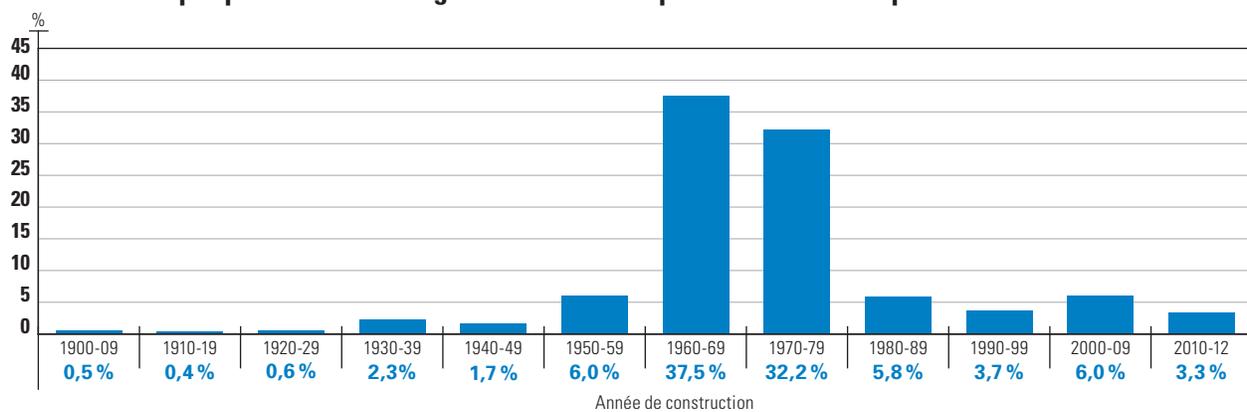


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
5 314	36,8	168	52	107	9

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état	0c
	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE

## Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

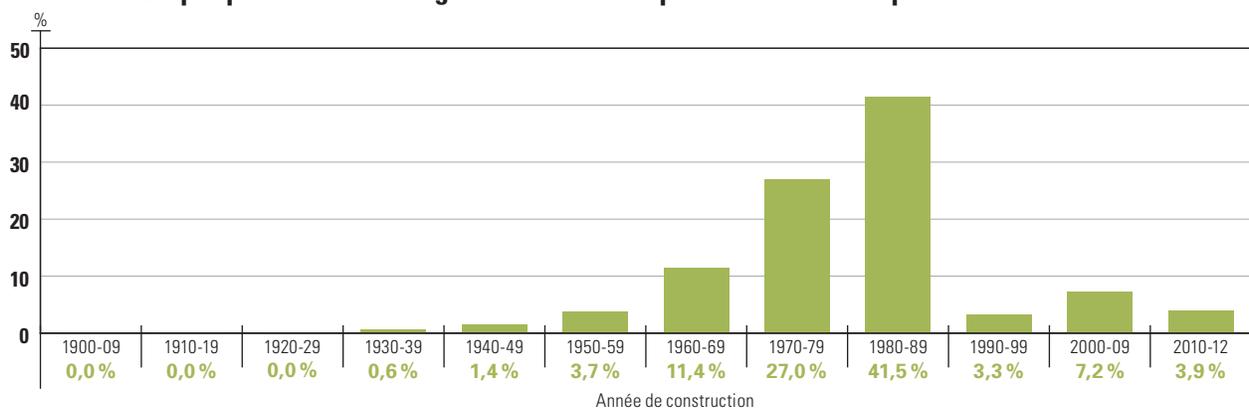


Tableau 1 - Données d'inventaire

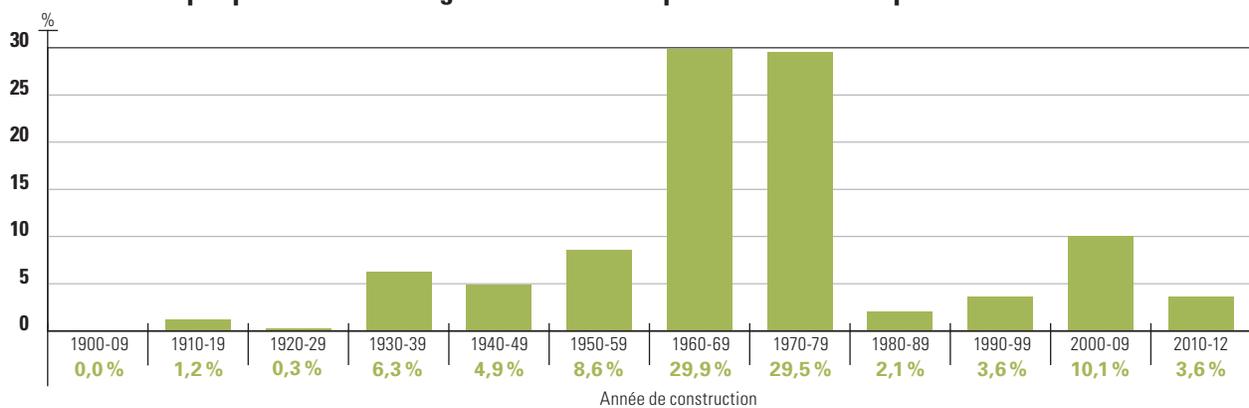
Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
264	32,7	6	3	2	1

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
73,9%	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE  
**Centre-du-Québec**

**Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction**



**Tableau 1 - Données d'inventaire**

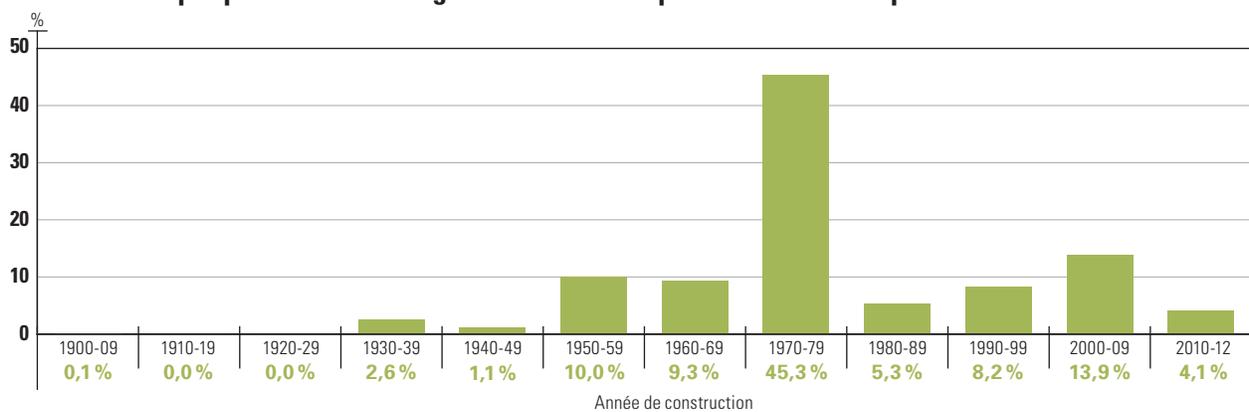
Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
229	42,8	8	3	5	0

**Tableau 2 - Structures en bon état**

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
62,9%	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE  
**Bas-Saint-Laurent**

**Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction**



**Tableau 1 - Données d'inventaire**

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
355	33,7	6	2	4	0

**Tableau 2 - Structures en bon état**

% de structure en bon état <b>DT</b>	% de structure en bon état <b>Oc</b>
80,3%	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE

## Chaudière-Appalaches

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

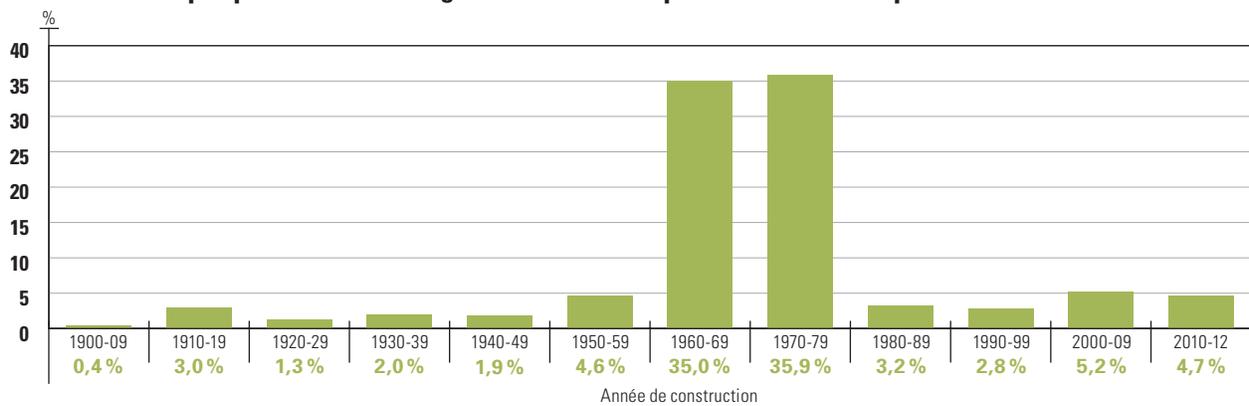


Tableau 1 - Données d'inventaire

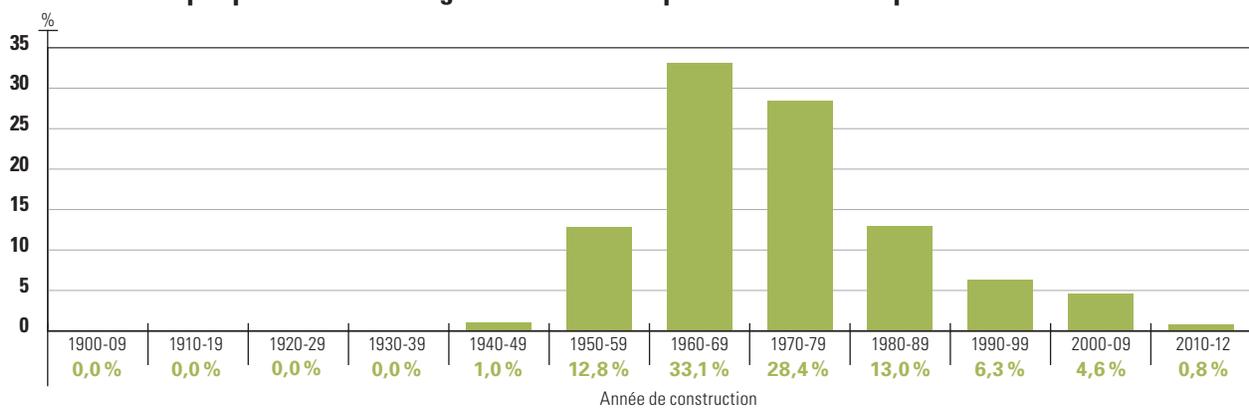
Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
493	42,5	23	3	20	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
69,0%	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE  
**Côte-Nord**

**Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction**



**Tableau 1 - Données d'inventaire**

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
245	32,4	17	9	7	1

**Tableau 2 - Structures en bon état**

% de structure en bon état <b>DT</b>	% de structure en bon état <b>Qc</b>
58,8%	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE

## Saguenay – Lac-Saint-Jean – Chibougamau

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

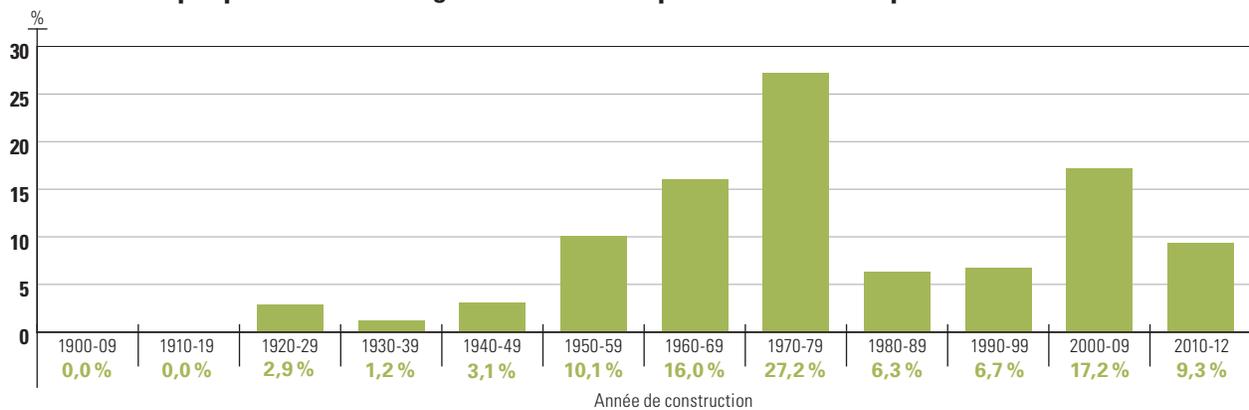


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
290	31,8	13	7	3	3

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
70,3%	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE

## Mauricie

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

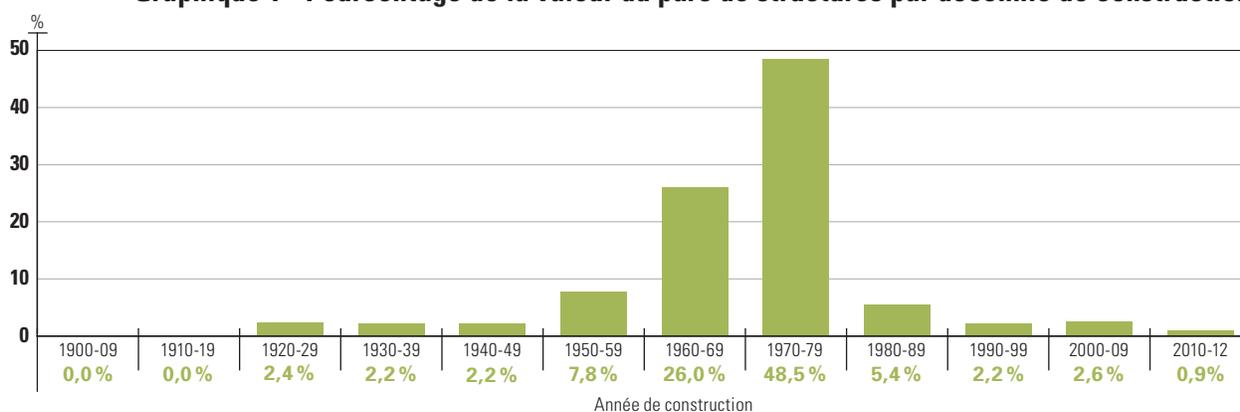


Tableau 1 - Données d'inventaire

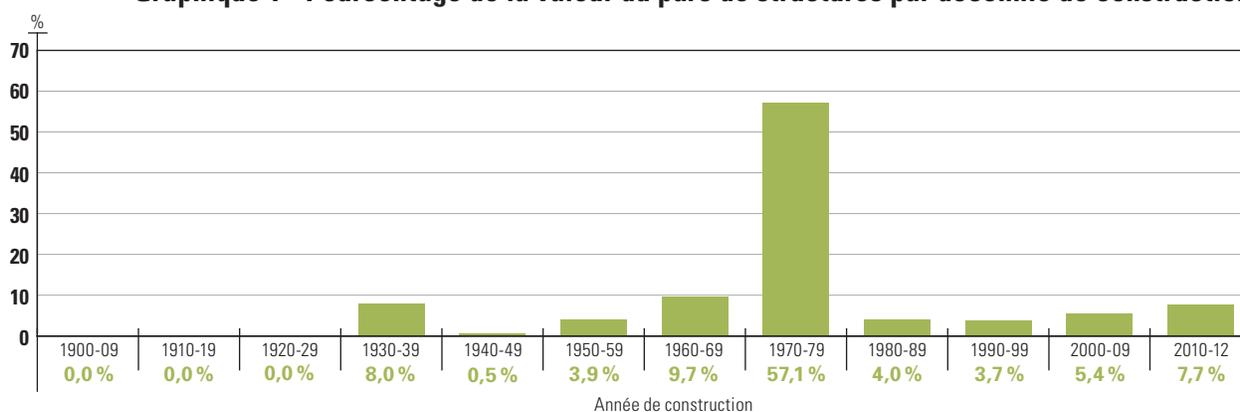
Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
253	38,4	9	4	5	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
78,7%	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE  
**Capitale-Nationale**

**Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction**



**Tableau 1 - Données d'inventaire**

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
466	32.3	4	0	2	2

**Tableau 2 - Structures en bon état**

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
76,8 %	69,9 %

DIRECTION TERRITORIALE

## Bureau de la coordination du Nord-du-Québec

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

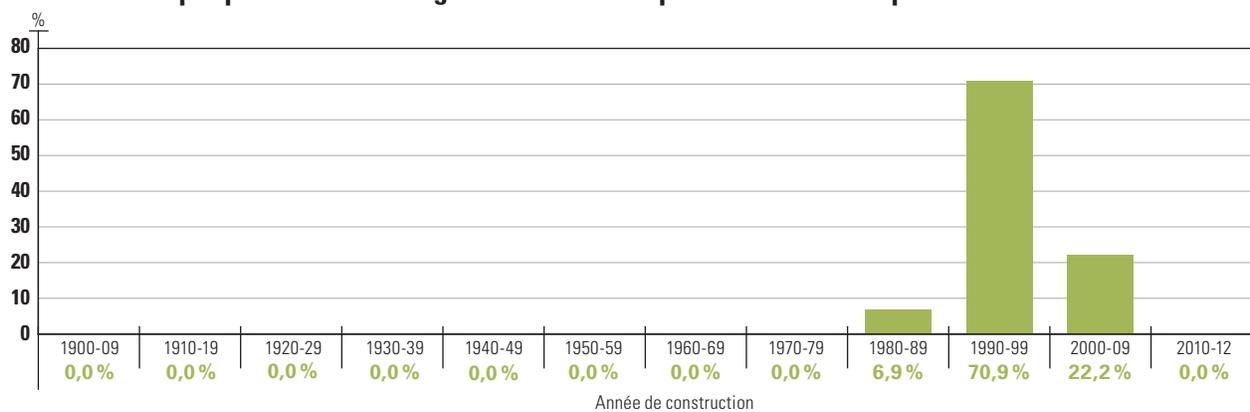


Tableau 1 - Données d'inventaire\*

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
13	17,2	0	0	0	0

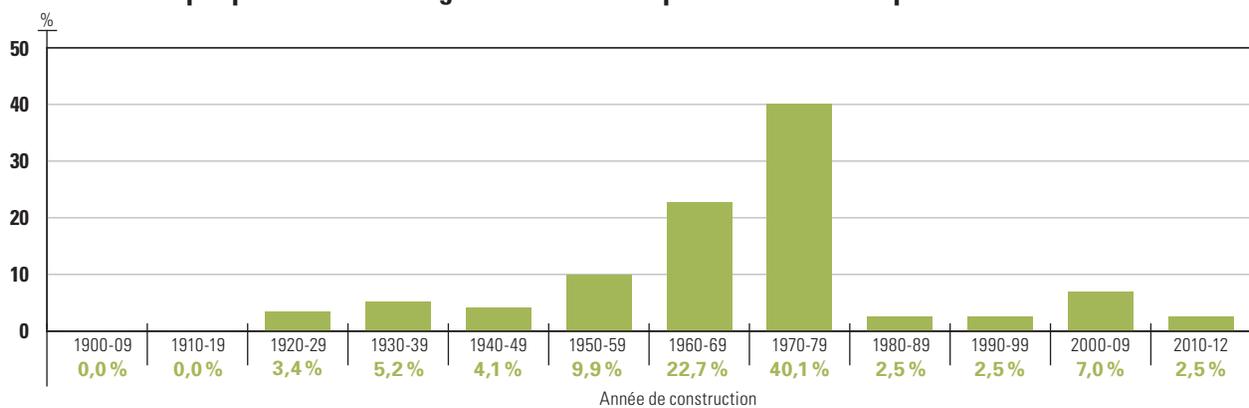
Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
100,0%	69,9%

\*La Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau assure la gestion de certaines structures sous la responsabilité du Bureau de la coordination du Nord-du-Québec et les comptabilise dans l'ensemble de ses structures.

DIRECTION TERRITORIALE  
**Laval – Mille-Îles**

**Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction**



**Tableau 1 - Données d'inventaire**

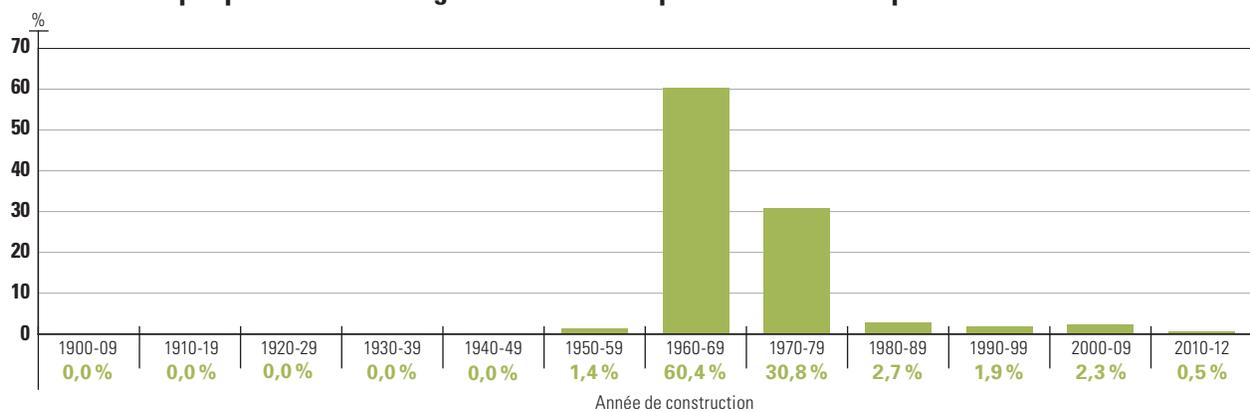
Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
220	32,9	3	0	3	0

**Tableau 2 - Structures en bon état**

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
70,5 %	69,9 %

DIRECTION TERRITORIALE  
**Île-de-Montréal**

**Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction**



**Tableau 1 - Données d'inventaire**

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
485	37,3	2	0	2	0

**Tableau 2 - Structures en bon état**

% de structure en bon état <b>DT</b>	% de structure en bon état <b>Oc</b>
69,9 %	69,9 %

DIRECTION TERRITORIALE

## Est-de-la-Montérégie

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

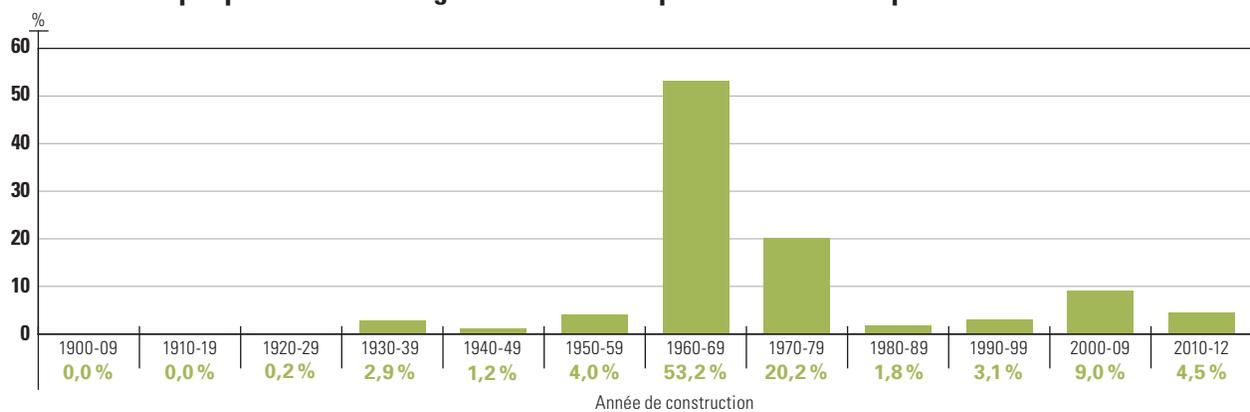


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
395	36,7	8	2	5	1

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
63,5%	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE

## Ouest-de-la-Montérégie

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

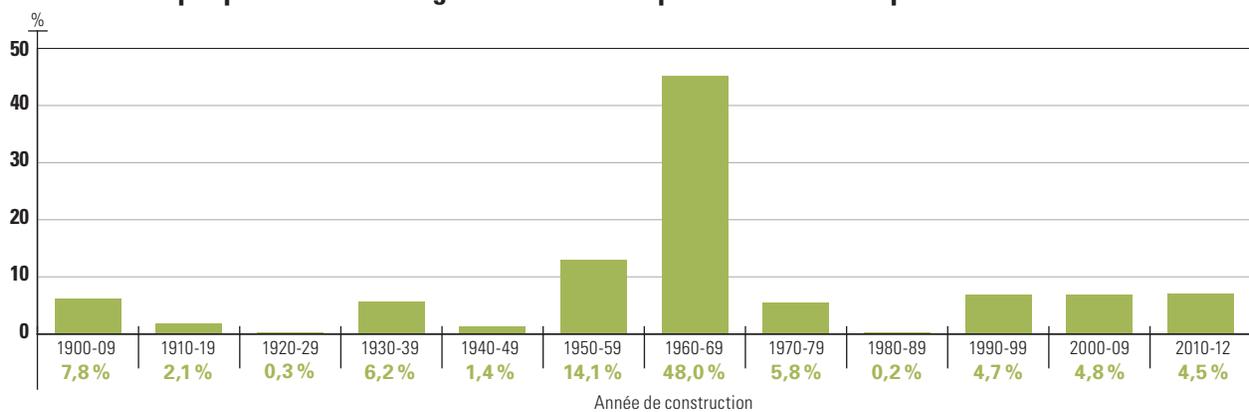


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
302	41,6	9	2	7	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
56,3 %	69,9 %

DIRECTION TERRITORIALE

## Laurentides-Lanaudière

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

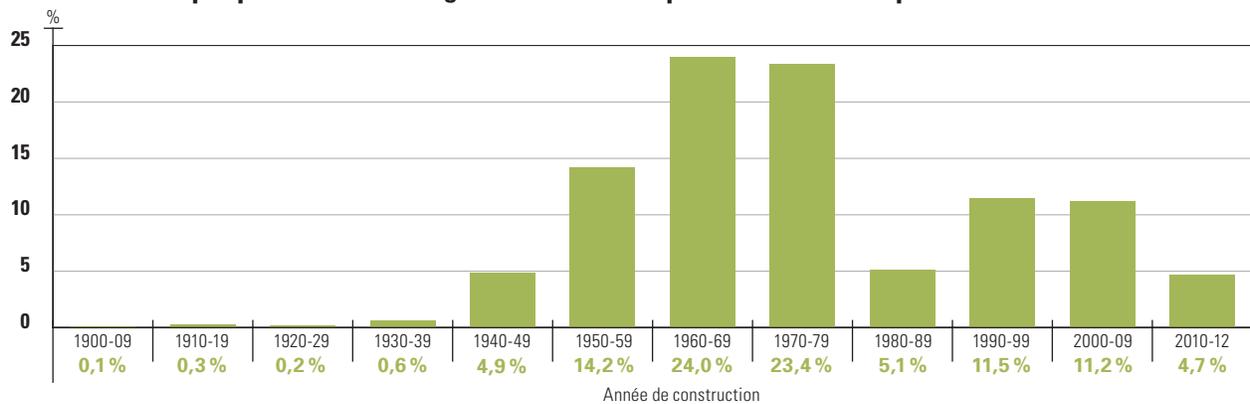


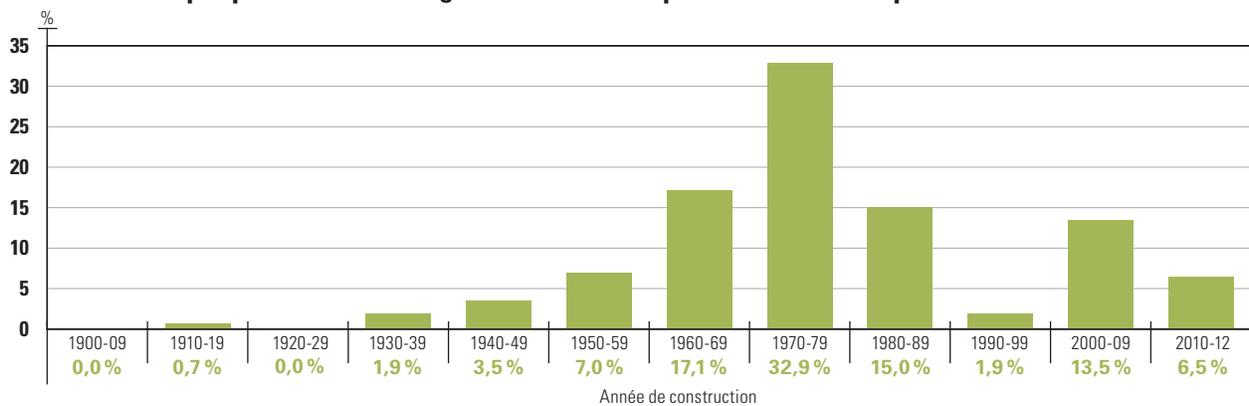
Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
461	38,2	29	8	21	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
67,7%	69,9%

**Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction**



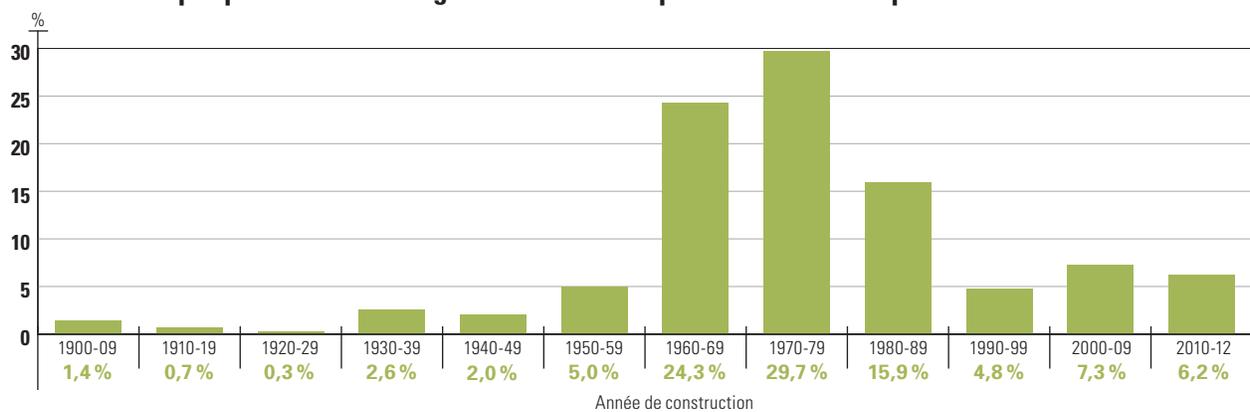
**Tableau 1 - Données d'inventaire**

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
278	32,7	3	1	2	0

**Tableau 2 - Structures en bon état**

% de structure en bon état <b>DT</b>	% de structure en bon état <b>Oc</b>
80,2%	69,9%

**Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction**



**Tableau 1 - Données d'inventaire**

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
359	39,8	11	2	8	1

**Tableau 2 - Structures en bon état**

% de structure en bon état <b>DT</b>	% de structure en bon état <b>Qc</b>
73,0 %	69,9 %

DIRECTION TERRITORIALE

## Abitibi-Témiscamingue

Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction

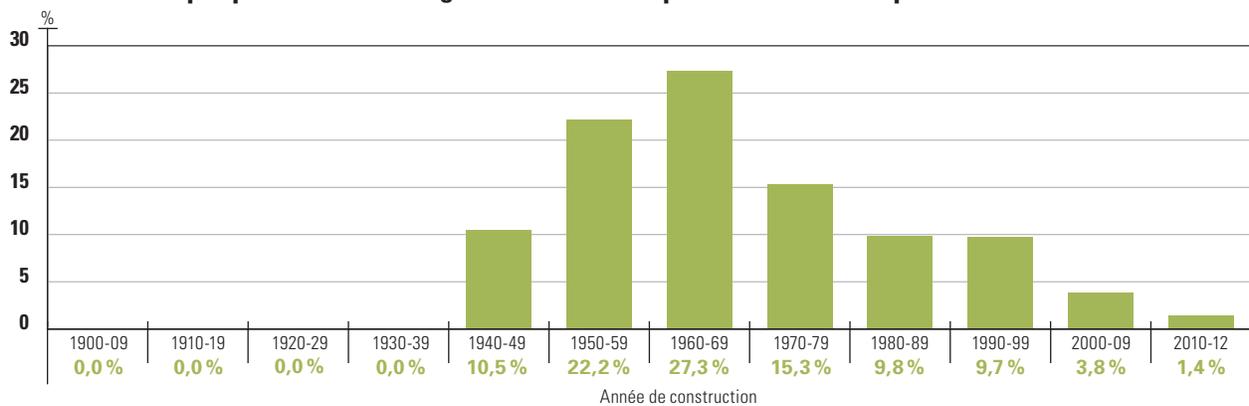


Tableau 1 - Données d'inventaire

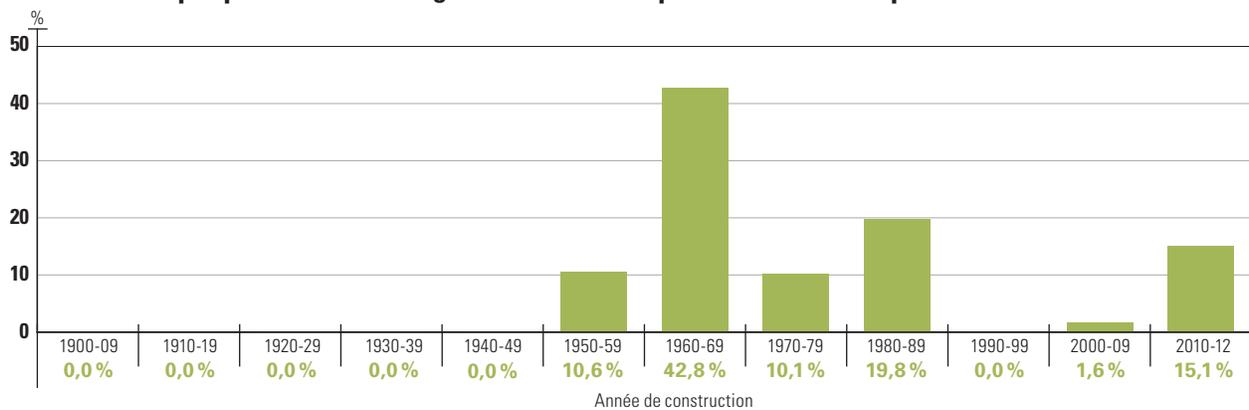
Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
182	44,5	17	6	11	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
56,0%	69,9%

DIRECTION TERRITORIALE  
**Nord-du-Québec**

**Graphique 1 - Pourcentage de la valeur du parc de structures par décennie de construction**



**Tableau 1 - Données d'inventaire**

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
24	36,1	0	0	0	0

**Tableau 2 - Structures en bon état**

% de structure en bon état <b>DT</b>	% de structure en bon état <b>Qc</b>
70,8 %	69,9 %