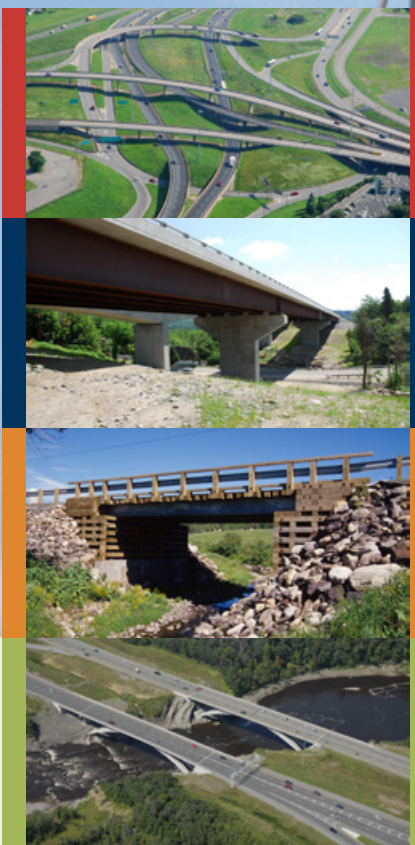
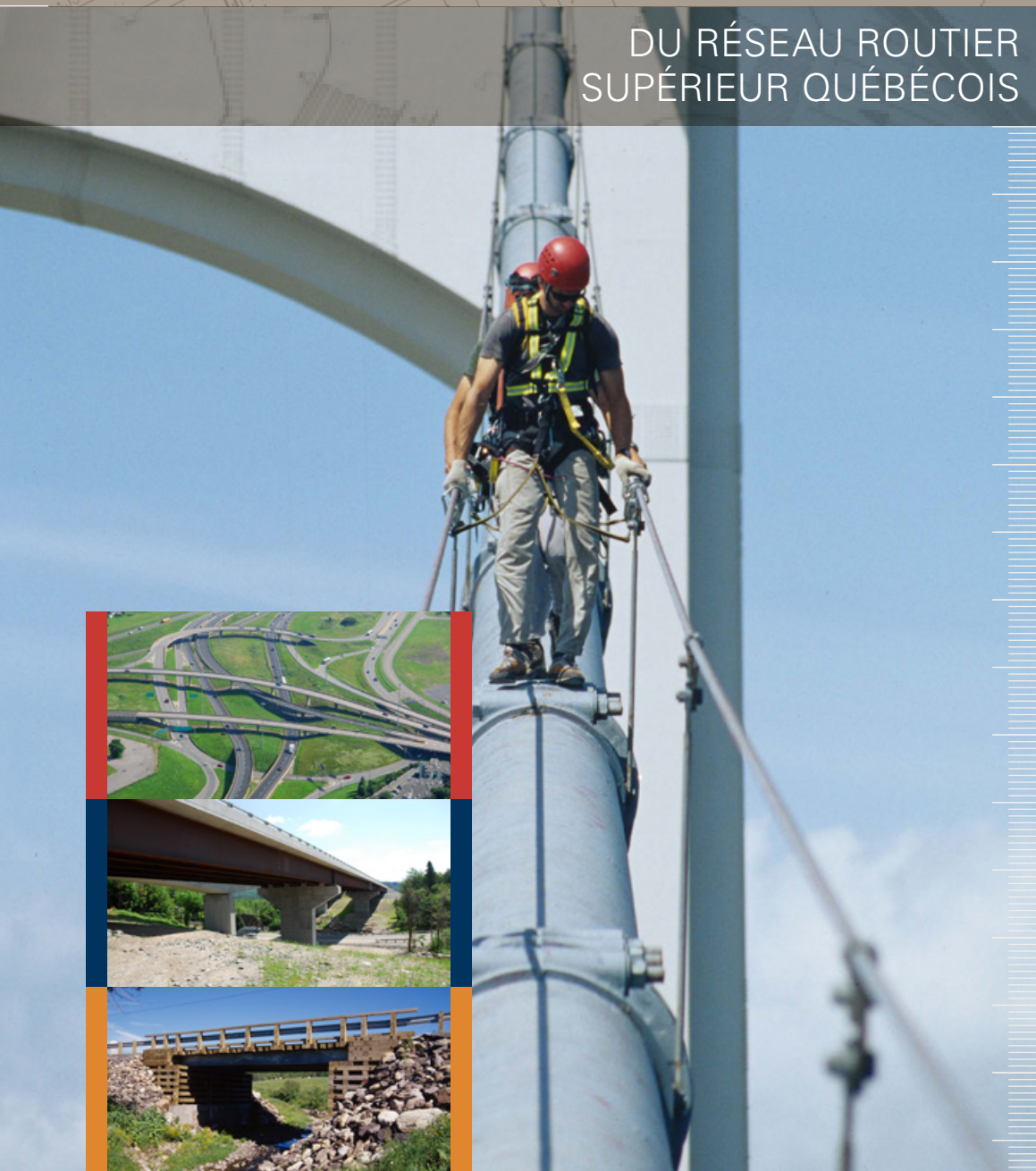


Bilan de l'état des structures

DU RÉSEAU ROUTIER
SUPÉRIEUR QUÉBÉCOIS

2013



Québec 

Bilan de l'état des structures

DU RÉSEAU ROUTIER
SUPÉRIEUR QUÉBÉCOIS

2013

TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction	2
2	La gestion du parc de structures	3
3	La qualité des données	5
4	Les indicateurs	7
5	La stratégie d'intervention	10
6	Les investissements en structures	11
	Annexe	12
	Sommaire des indicateurs par territoire	
	Structures du réseau routier supérieur	

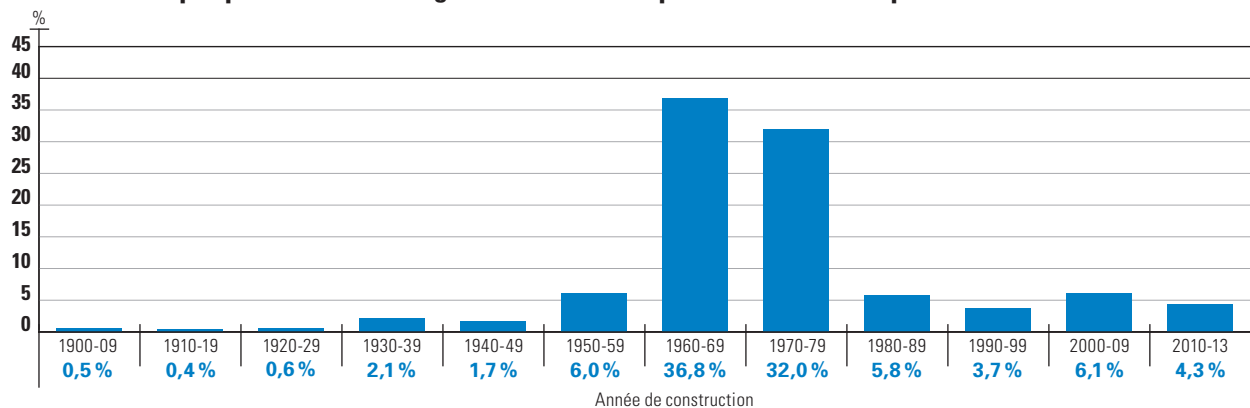
1 | Introduction

Le réseau routier dont la gestion incombe au ministère des Transports comprend 5 357 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

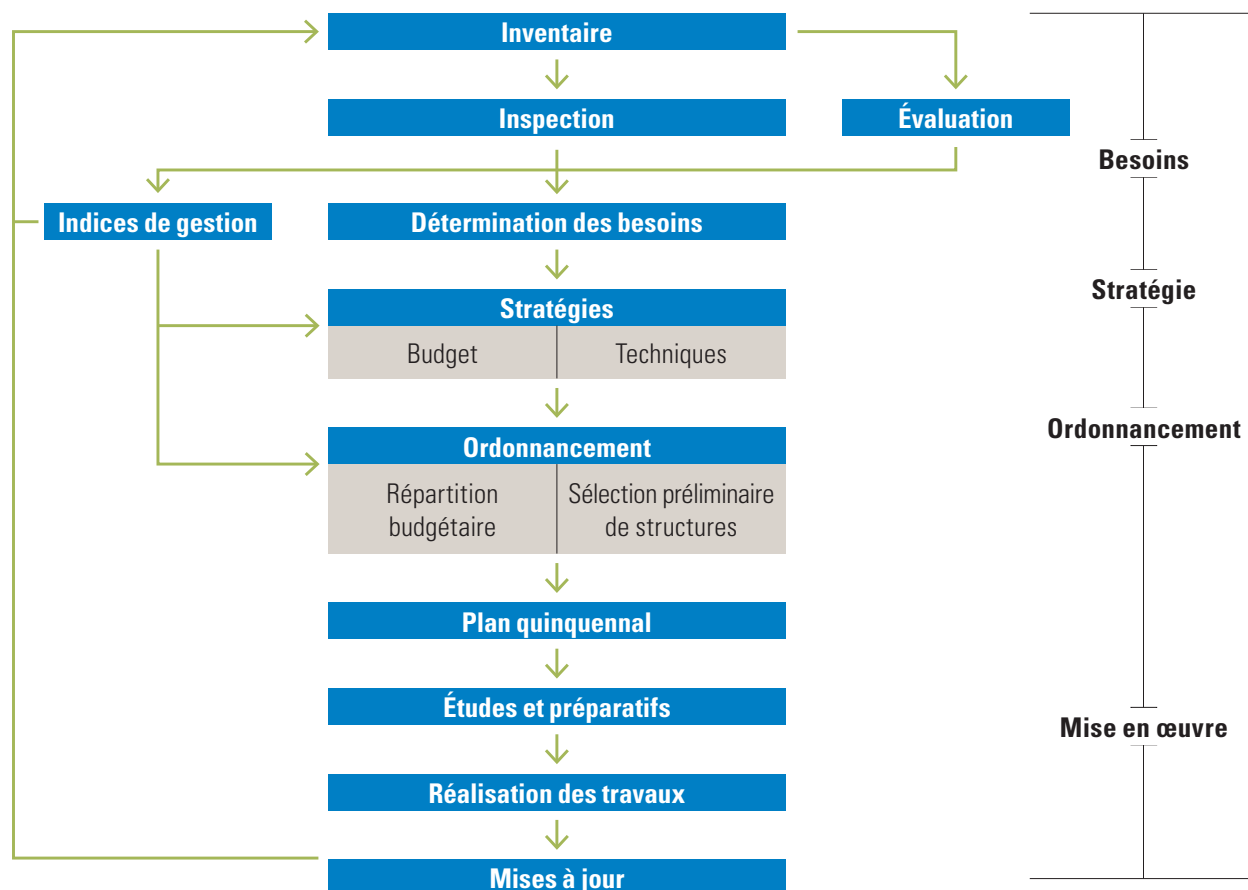


Toutes les structures en service sont sécuritaires. Par ailleurs, 71,2 % d'entre elles sont considérées en bon état. Quant aux autres, elles nécessiteront des travaux au cours des cinq prochaines années. Le défi à relever consiste à déterminer le plus efficacement possible les travaux devant être réalisés 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.

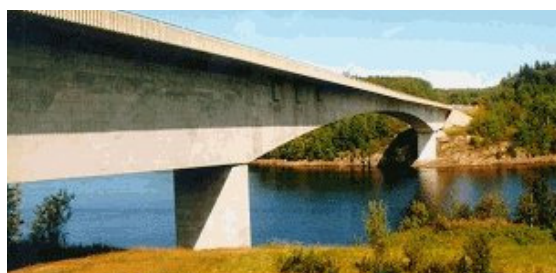
**Inspection
« le doigt sur
la pièce »**



**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 m²). 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		
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"> - Conception des structures - Entretien des structures - Inspection des structures d'acier 	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 les formations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - Entretien des structures
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"> - Entretien des structures • Formation pratique accompagnée d'un ingénieur A1 pour une structure de chacun des types disponibles dans la direction 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 disponibles dans la direction territoriale

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 2013, ce sont 526 structures qui ont été visées par des interventions. De ce nombre, 178 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 2010		Structures en bon état Année 2011		Structures en bon état Année 2012		Structures en bon état Année 2013	
Nombre	% du nombre	Nombre	% du nombre	Nombre	% du nombre	Nombre	% du nombre
3 467	66,2%	3 616	68,1%	3 713	69,9%	3 812	71,2%

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.



À la suite de ses vérifications concernant le déficit d'entretien des infrastructures publiques, le Vérificateur général adressait la recommandation suivante au ministère des Transports 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 développé 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 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 additionnels :

- un nombre « d'unités de structure » est attribué à chaque ouvrage, selon son envergure. Une unité de structure est attribuée par tranche de 10 M\$ 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 à son nombre « d'unités de structure ». 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 perdus serait moins important pour une réparation de 500 000 \$ que pour une reconstruction de 50 000 000 \$.

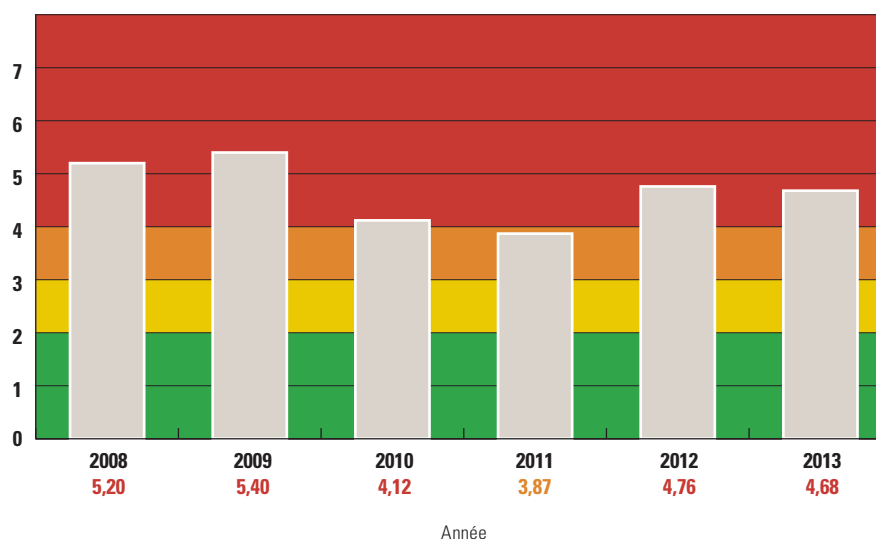
Le ratio entre le nombre d'unités de structure en bon état et le nombre total d'unités de structure est ramené sous la forme d'un indice entre 0 et 10 qui reflète l'ampleur des investissements nécessaires pour remettre le parc de structures en bon état.

Les résultats peuvent s'interpréter 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 significatifs 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 six dernières années. La valeur de l'indice a légèrement diminué en 2013. Cependant, comme ce résultat se situe entre 4,1 et 9,9, des investissements très importants sont toujours nécessaires pour maintenir l'état du parc.

Indice des investissements à réaliser






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.

2013	Nombre de ponts		
	Affichés « À tonnage réduit » 	Affichés « Interdit aux surcharges » 	Fermés 
Total - Québec Année 2013	52	105	5

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.

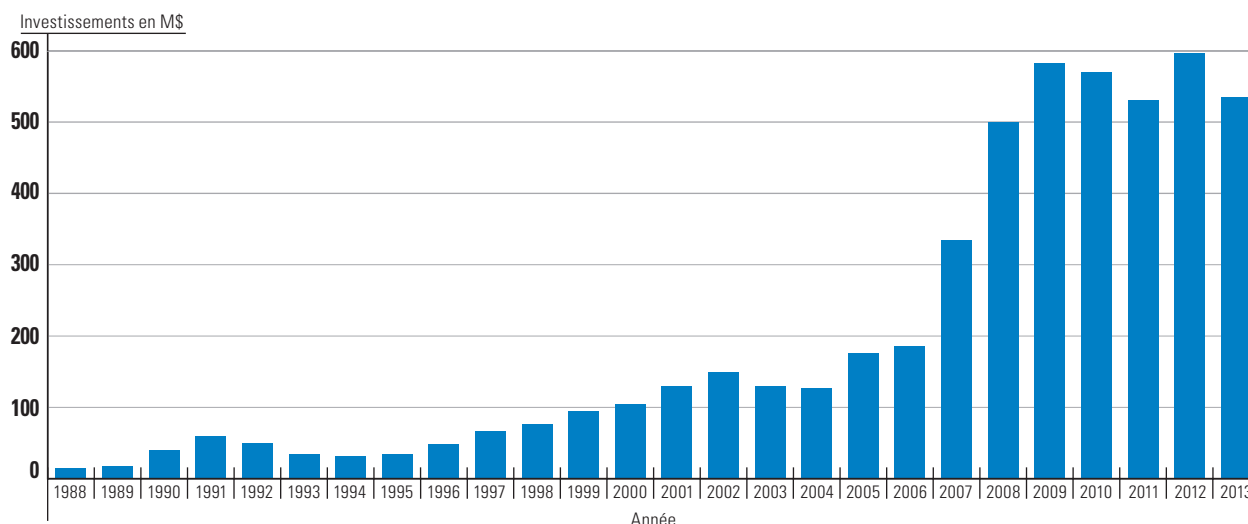
Critères	2013-2014 — Répartition des budgets
Sécurité	60 %
Maintien de l'état	40 %

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

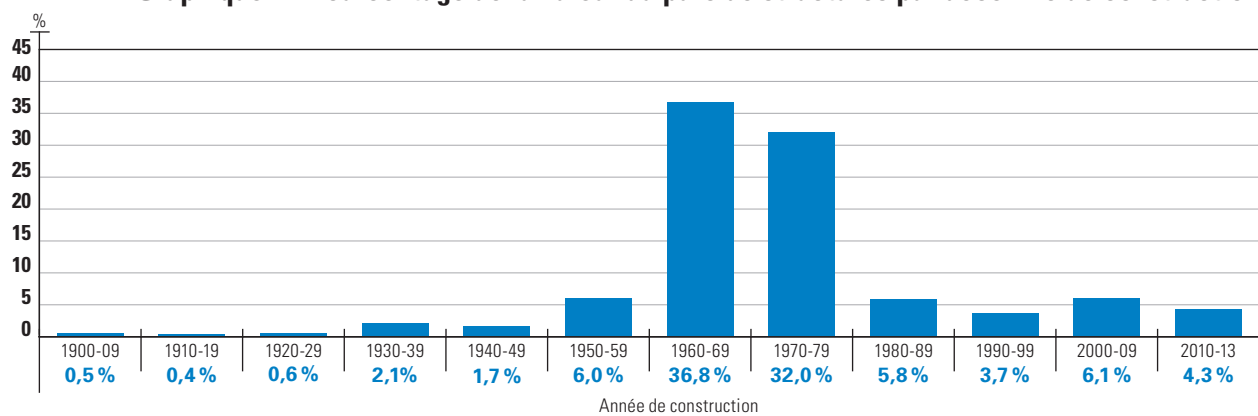


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
5 357	36,9	162	52	105	5

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état Qc
71,2%

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
4,68

DIRECTION TERRITORIALE

Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine

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

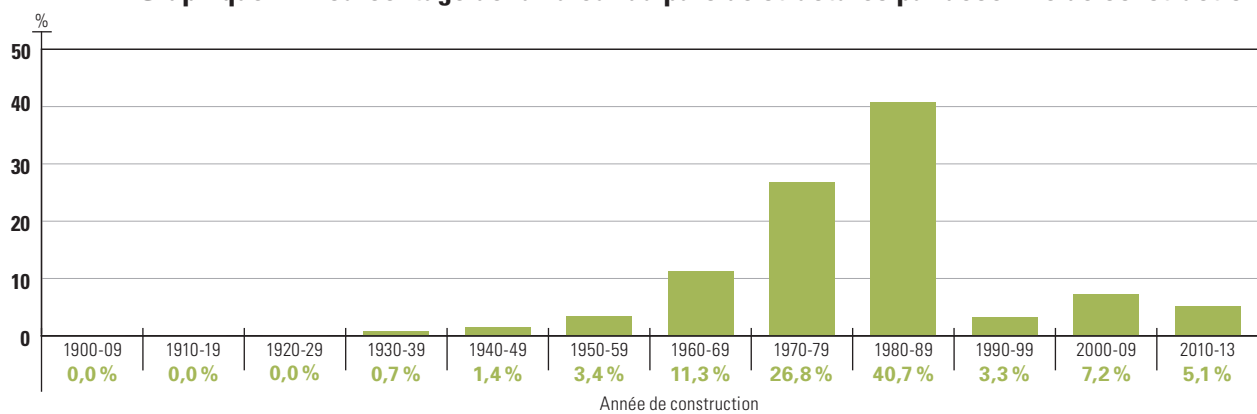


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
270	32,5	5	2	2	1

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
78,9 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
1,83

DIRECTION TERRITORIALE
Centre-du-Québec

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

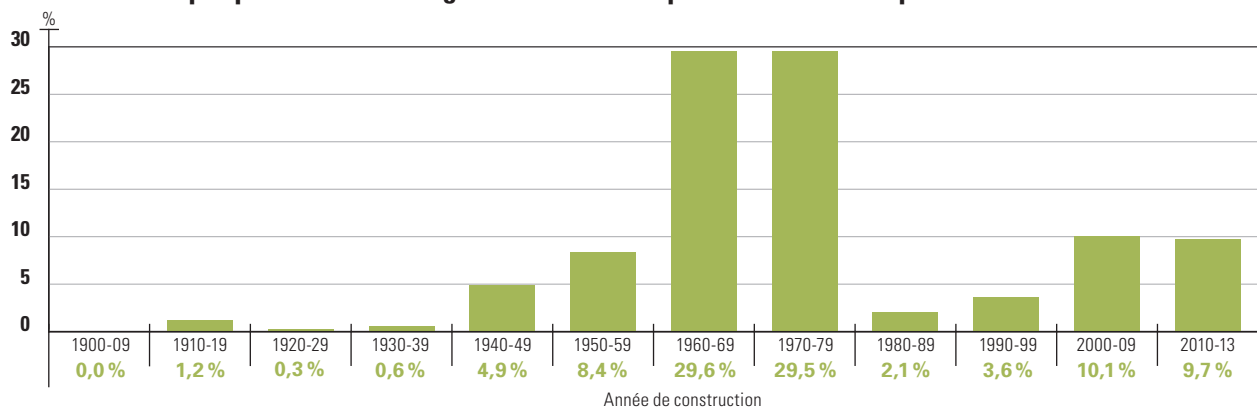


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
232	42,5	8	3	5	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
65,5%	71,2%

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
3,00

DIRECTION TERRITORIALE
Bas-Saint-Laurent

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

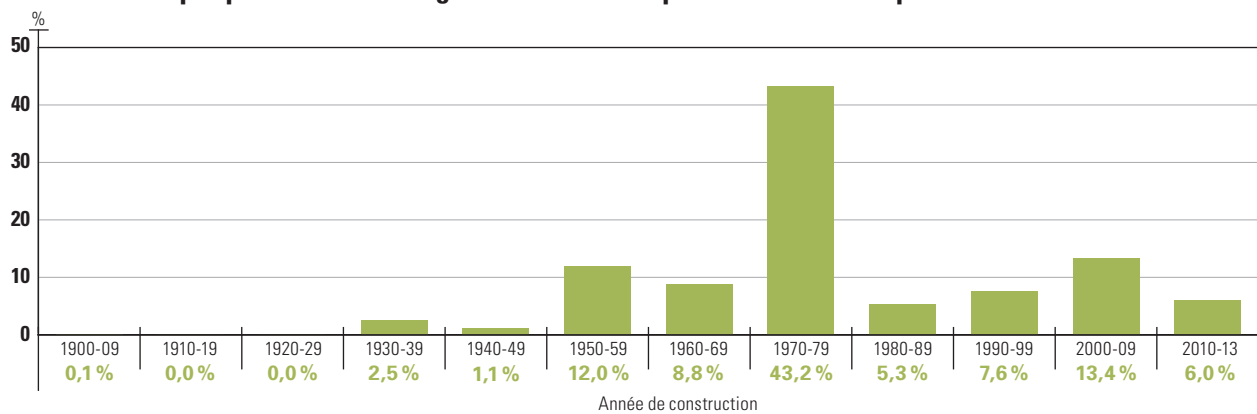


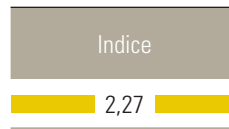
Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
361	34,0	7	2	5	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
79,8%	71,2%

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état



DIRECTION TERRITORIALE

Chaudière-Appalaches

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

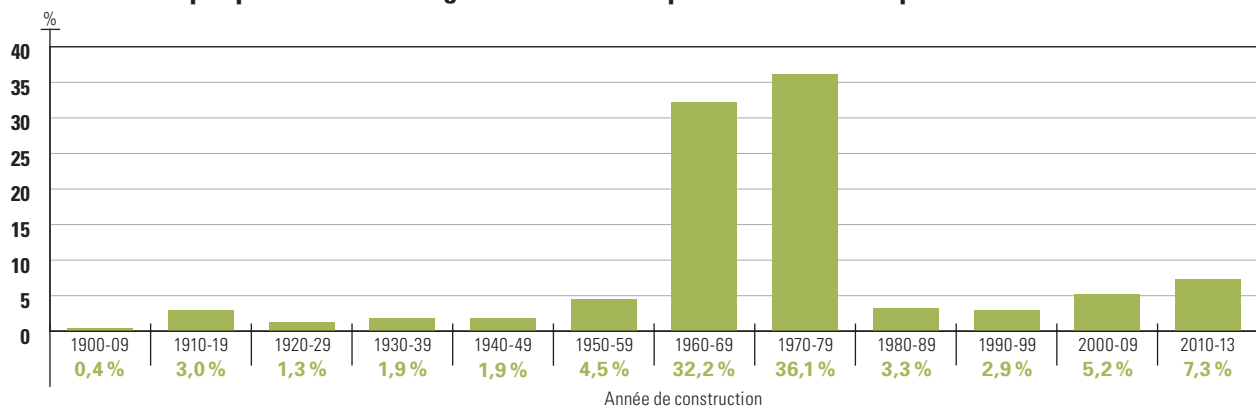


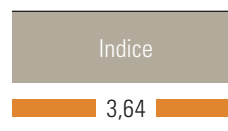
Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
496	42,2	21	3	18	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
70,2 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état



DIRECTION TERRITORIALE
Côte-Nord

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

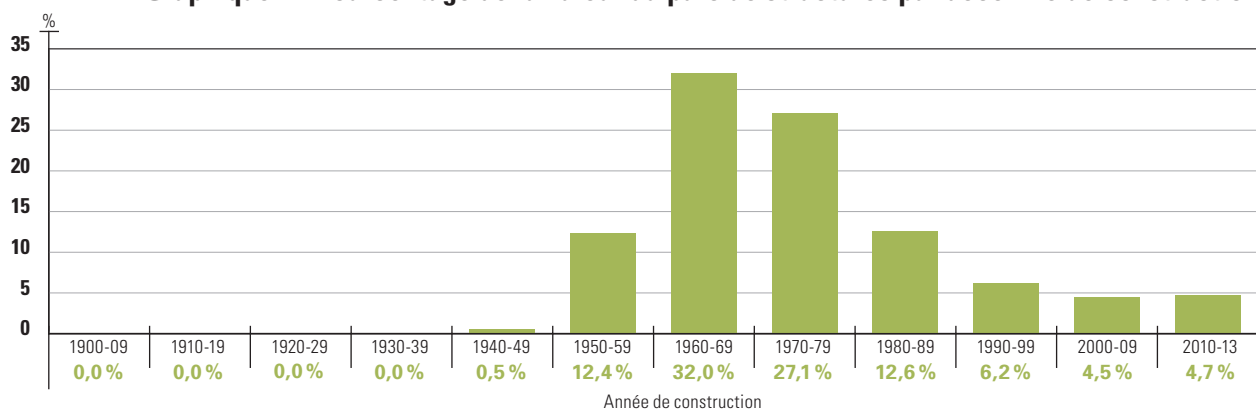


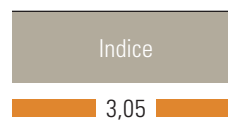
Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
256	31,1	12	7	5	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
63,3%	71,2%

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état



DIRECTION TERRITORIALE

Saguenay – Lac-Saint-Jean – Chibougamau

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

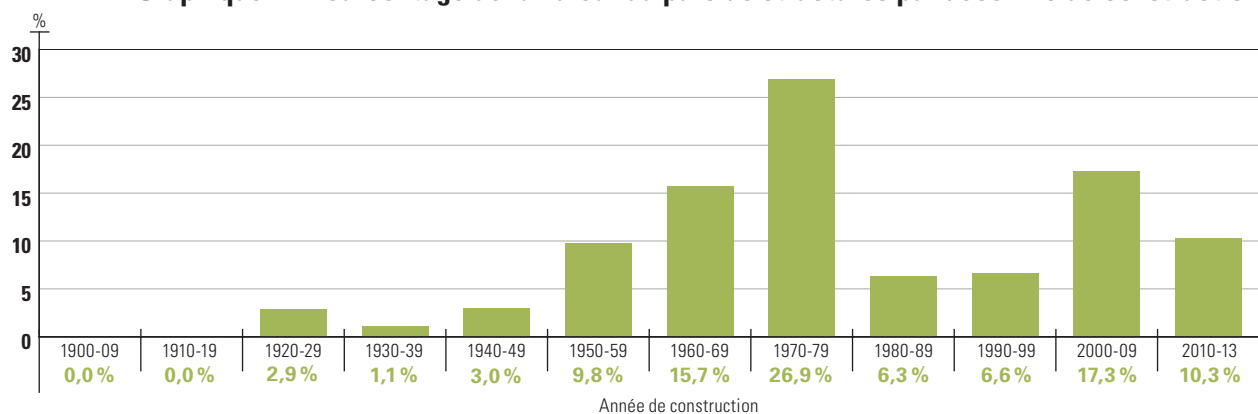


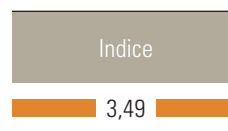
Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
296	31,7	10	7	3	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
71,6 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état



DIRECTION TERRITORIALE
Mauricie

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

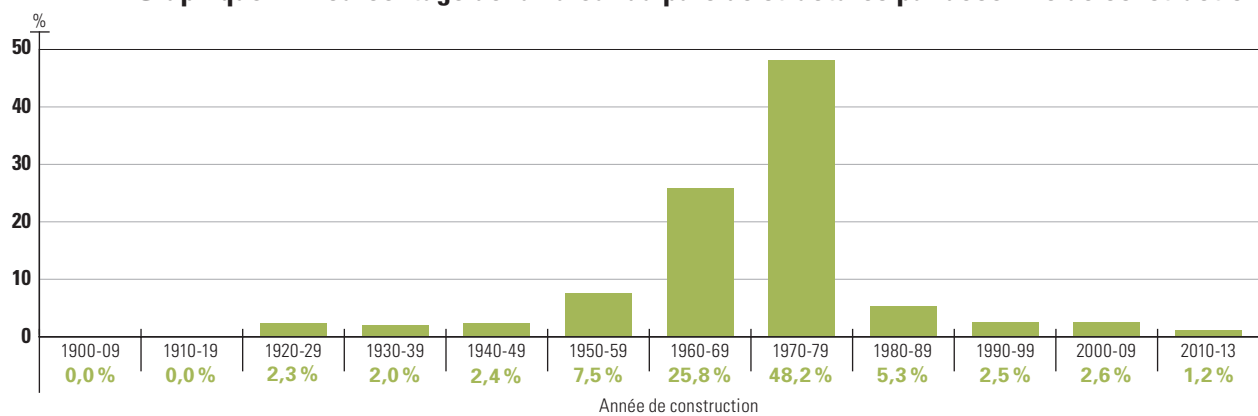


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
256	38,2	8	4	4	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
77,3 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
3,30

DIRECTION TERRITORIALE
Capitale-Nationale

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

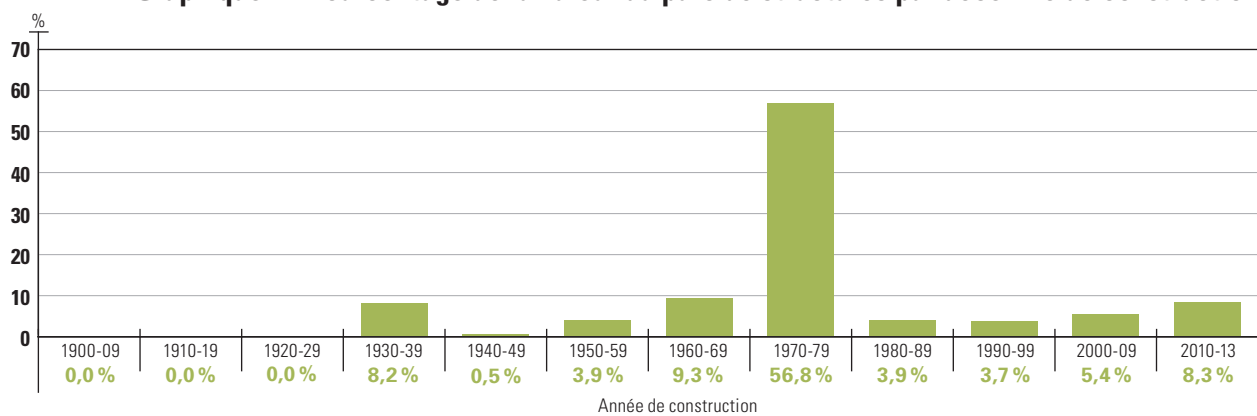


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
465	32,8	2	0	2	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
76,6 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
3,51

DIRECTION TERRITORIALE

Bureau de la coordination du Nord-du-Québec

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

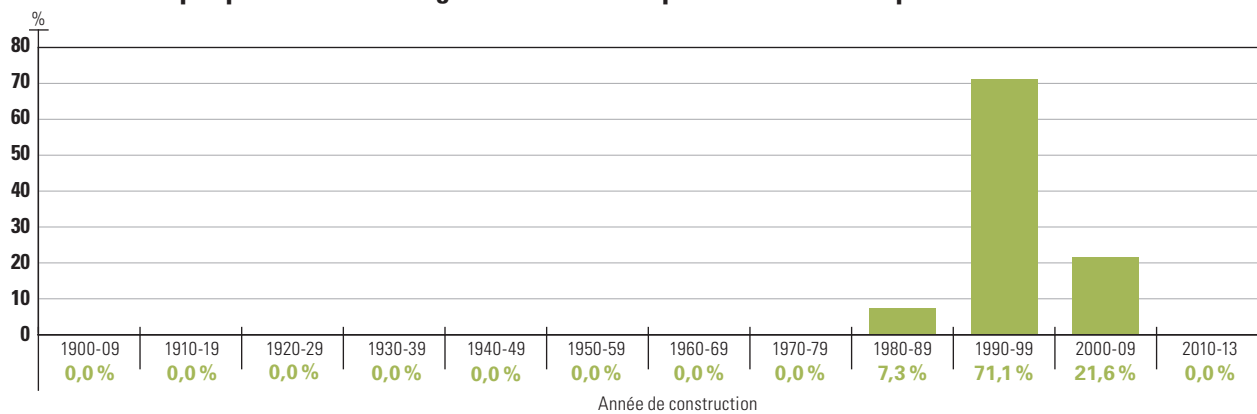


Tableau 1 - Données d'inventaire*

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
13	18,2	0	0	0	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
100,0%	71,2%

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
0,00

*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

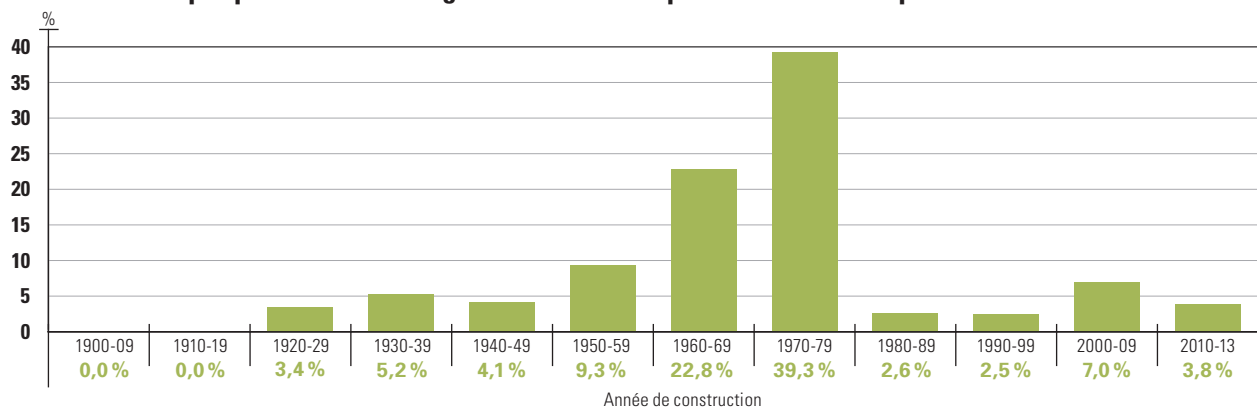


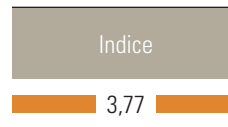
Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
224	32,5	1	0	1	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
74,1 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état



DIRECTION TERRITORIALE
Île-de-Montréal

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

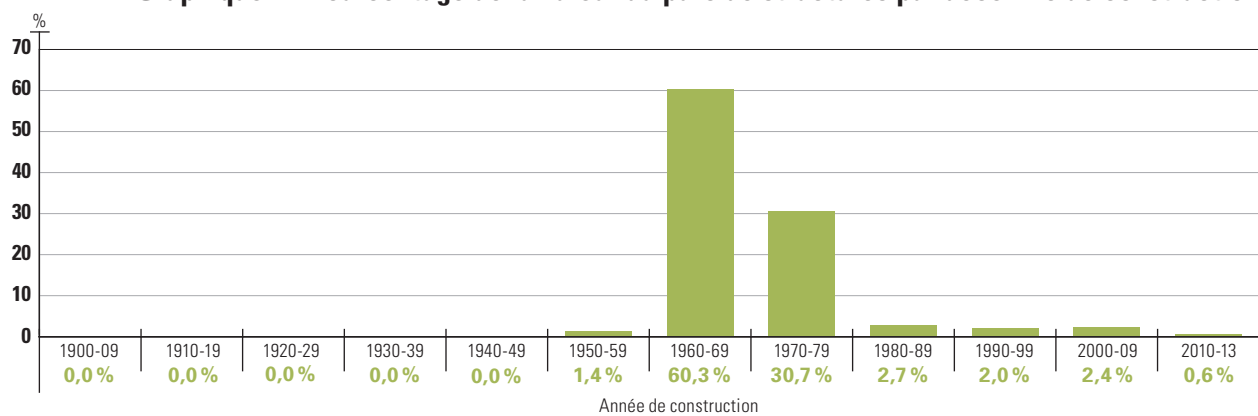


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
473	37,4	2	0	2	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
68,9%	71,2%

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
7,62

DIRECTION TERRITORIALE
Est-de-la-Montérégie

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

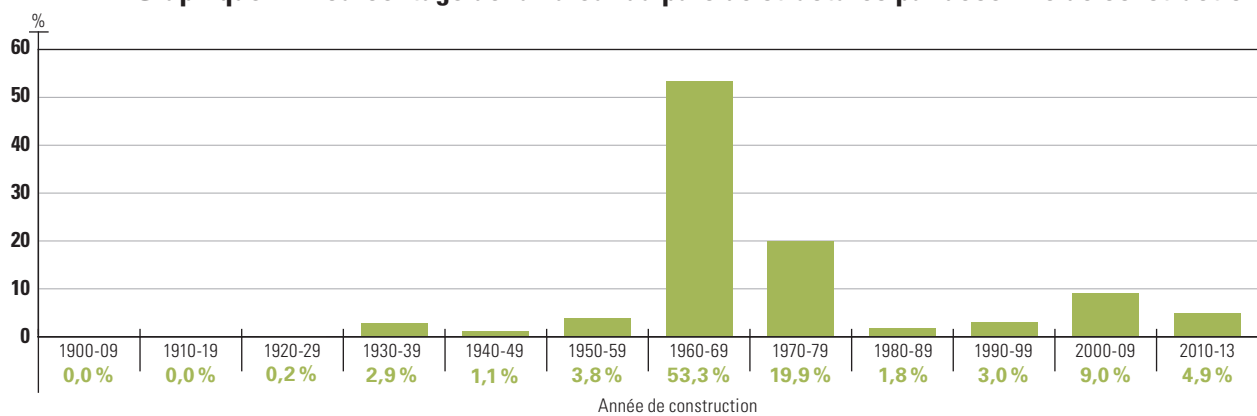


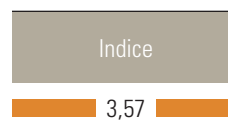
Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
396	36,8	7	1	6	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
65,7 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état



DIRECTION TERRITORIALE

Ouest-de-la-Montérégie

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

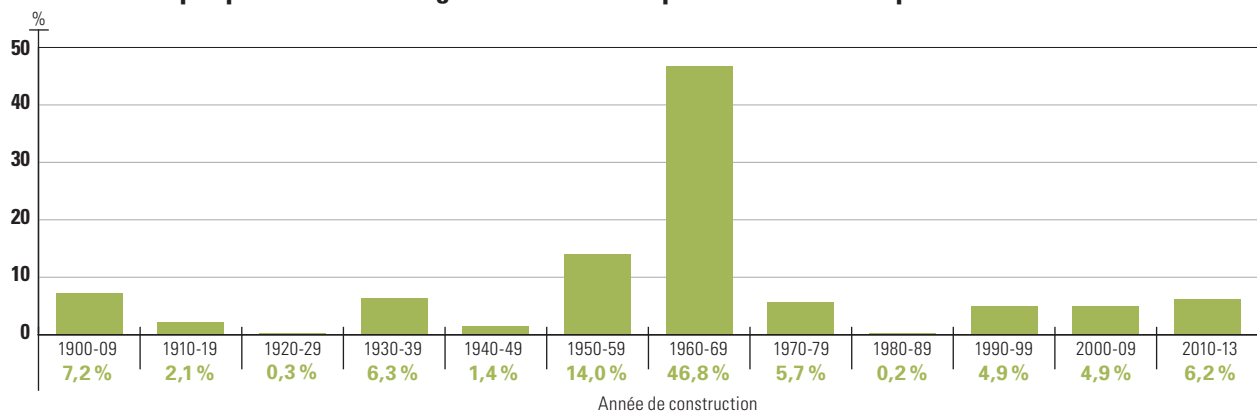


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
303	41,6	10	2	8	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
57,8 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
5,11

DIRECTION TERRITORIALE

Laurentides-Lanaudière

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

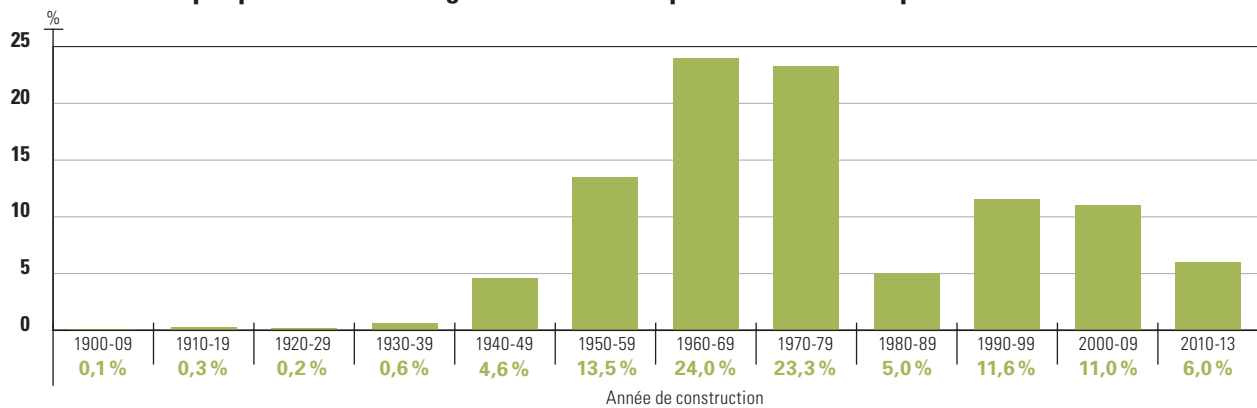


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
466	38,4	29	9	20	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
70,4 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
2,83

DIRECTION TERRITORIALE
Outaouais

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

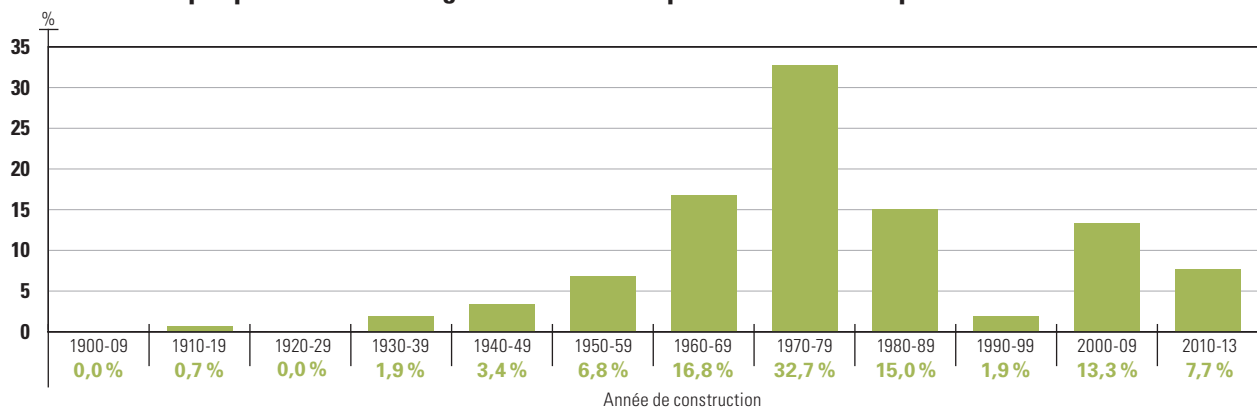


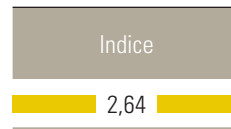
Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
282	33,2	3	0	3	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Oc
83,3%	71,2%

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état



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

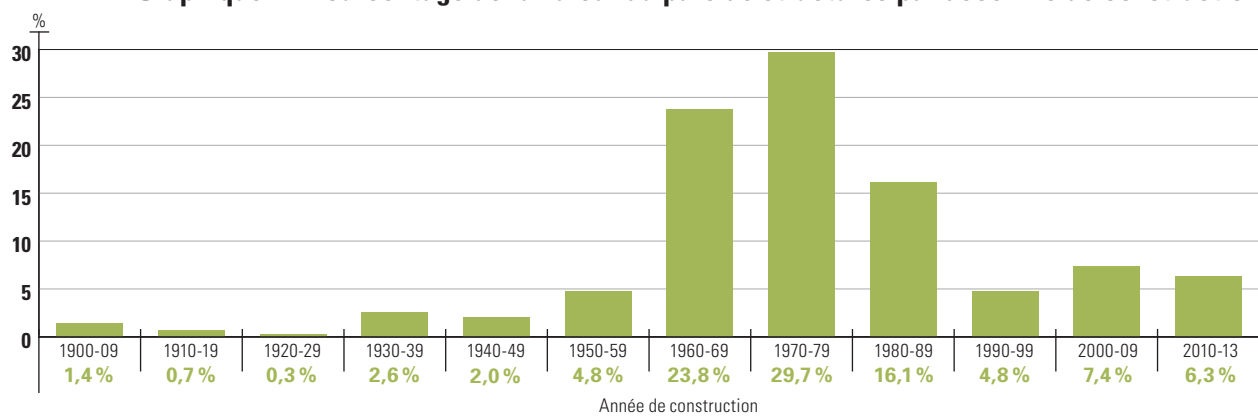


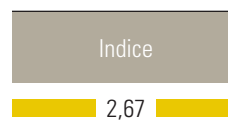
Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
360	40,7	12	3	9	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
73,6 %	71,2 %

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état



DIRECTION TERRITORIALE

Abitibi-Témiscamingue

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

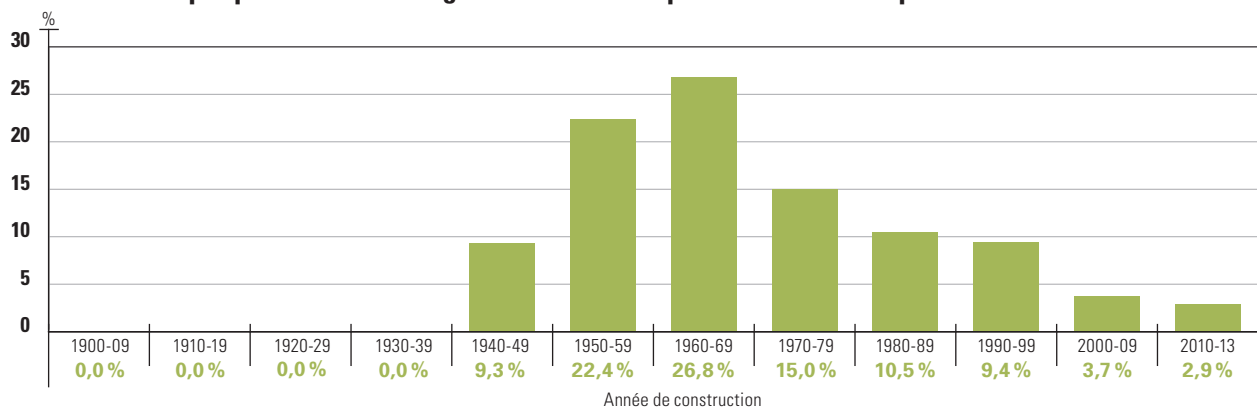


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
191	44,3	24	8	12	4

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
53,9%	71,2%

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

Indice
4,12

DIRECTION TERRITORIALE
Nord-du-Québec

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

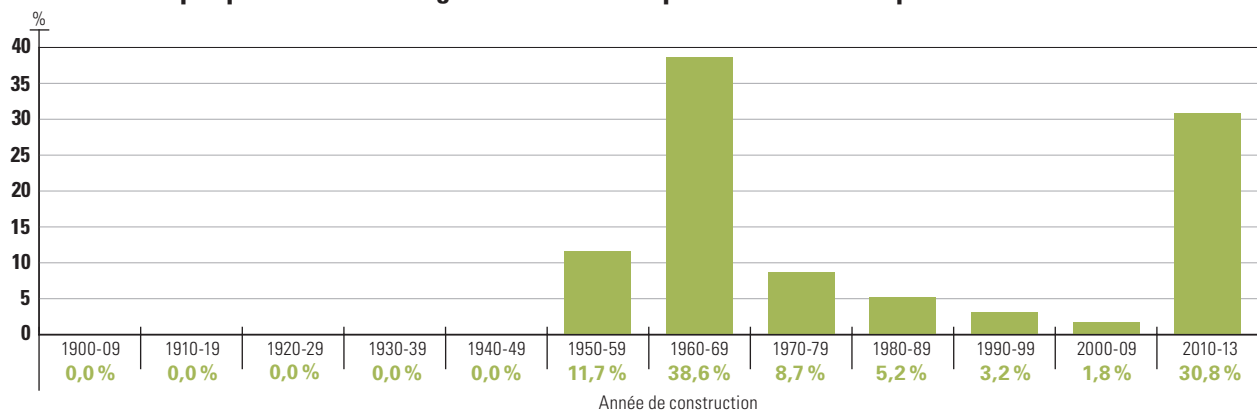


Tableau 1 - Données d'inventaire

Nombre de structures	Âge moyen	Nombre de ponts affichés	Tonnage réduit	En surcharge	Fermés
17	33,2	1	1	0	0

Tableau 2 - Structures en bon état

% de structure en bon état DT	% de structure en bon état Qc
70,6%	71,2%

Tableau 3 - Indice des investissements pour la remise en état

