

# Bilan de l'état des chaussées

DU RÉSEAU ROUTIER  
SUPÉRIEUR QUÉBÉCOIS

# 2010



Québec 

# Bilan de l'état des chaussées

DU RÉSEAU ROUTIER  
SUPÉRIEUR QUÉBÉCOIS

# 2010

## TABLE DES MATIÈRES

	Avant-propos	2
	<b>1</b>   Introduction	3
	<b>2</b>   Le réseau routier et les indicateurs d'état utilisés	5
	<b>3</b>   État des chaussées	7
	<b>4</b>   Bilan des investissements et des travaux	8
	<b>5</b>   La stratégie d'intervention	9
	<b>Annexe</b>	10
	Sommaire des indicateurs par territoire Chaussées du réseau routier supérieur	
	<b>Lexique</b>	29

ISBN 978-2-550-60994-0 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2011

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2011

## Avant-propos



C'est avec fierté que je rends public le *Bilan de l'état des chaussées du réseau routier supérieur québécois* pour l'année 2010. Ce bilan illustre les résultats obtenus grâce au travail soutenu du personnel du Ministère et de ses partenaires pour améliorer de façon substantielle l'état des chaussées : on parle ici de plus de 25 000 km de route sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

Ce bilan est fort éloquent : il fait état avec exactitude de la qualité de la chaussée dans chacune des régions du Québec sous deux angles différents, soit le confort au roulement depuis les huit dernières années et la profondeur des ornières, le tout selon la classe fonctionnelle des routes considérées (autoroutes, routes nationales, régionales). Réussir à établir un constat si précis à partir d'un relevé d'auscultation effectué sur la moitié des routes considérées chaque année est la preuve du soin accordé par le Ministère pour constituer un bilan exhaustif et précis.

Les progrès réalisés sont le fruit de l'engagement du gouvernement du Québec à améliorer ce bilan. En effet, par la mise en œuvre du Plan québécois des infrastructures, il a démontré sa détermination à atteindre les plus hautes normes en la matière d'ici 2022. Ils résultent aussi de l'application rigoureuse d'une stratégie d'intervention qui a permis d'optimiser les investissements dans le réseau routier. On constate que la proportion des travaux de réhabilitation en surface a diminué et que celle des travaux préventifs et de réhabilitation en profondeur s'est accrue, ce qui augmente la durée de vie des chaussées.

Tous ces travaux de rénovation du réseau routier supérieur québécois ont été effectués grâce à l'engagement et au professionnalisme du personnel du Ministère et de ses partenaires. Ensemble, ils ont accepté de relever ce défi afin d'accroître la sécurité sur les routes et de redonner à la population un réseau routier dont elle peut être fière.

Le ministre des Transports

A handwritten signature in black ink that reads "Sam Hamad". The signature is fluid and cursive, written in a professional style.

**Sam Hamad**

# 1 | Introduction

Le Service des chaussées présente le bilan de l'état des chaussées du réseau routier supérieur québécois pour l'année 2010. Ce bilan a été réalisé à la suite de la campagne d'auscultation effectuée au cours de cette même année.

Le Service des chaussées fait partie de la Direction du laboratoire des chaussées et de la Direction générale des infrastructures et des technologies du ministère des Transports du Québec (MTQ). Il est responsable de fournir l'expertise et les services d'ingénierie dans les domaines du dimensionnement des chaussées, de l'évaluation de la performance des chaussées, de l'auscultation et de la gestion des chaussées, ainsi que de l'analyse des données sur la circulation routière.



## Réseau routier du MTQ

Le réseau routier supérieur québécois, sous la responsabilité du ministère des Transports, est composé de 30 372 km d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales, de routes collectrices ainsi que de chemins d'accès aux ressources. Cela exclut donc les rues, routes et chemins locaux gérés par les municipalités ou par d'autres ministères provinciaux ou fédéraux et par Hydro-Québec.

Le présent bilan dresse le portrait de l'état des chaussées revêtues du réseau routier supérieur, qui totalisent 25 428 km. Ainsi, les structures, les bretelles, les voies de service et les chaussées en gravier ne sont pas considérées dans le bilan.



## Contenu du bilan

Le chapitre 2 décrit le réseau routier et les indicateurs d'état utilisés pour l'établissement du bilan de l'état des chaussées. Le chapitre 3 décrit l'état du réseau routier québécois tel qu'il était à la fin de l'année 2010 et le compare aux résultats obtenus lors des années antérieures. Le chapitre 4 traite des investissements et travaux routiers réalisés en 2010 ainsi que dans les années antérieures. Le cinquième chapitre présente la stratégie de sélection des travaux routiers retenue comme étant la plus performante en fonction de l'état actuel du réseau routier supérieur québécois, de l'évolution de l'état du réseau ainsi que des objectifs de qualité d'état à atteindre.

Afin d'alléger le bilan, les définitions des termes utilisés sont regroupées dans un lexique annexé à la fin du document.

## Technologies utilisées

La collecte, le traitement et l'analyse des données sur l'état des chaussées font appel à des outils à la fine pointe de la technologie. Le relevé des indicateurs d'état est réalisé à l'aide d'un véhicule multifonction spécialisé que possède le Ministère. Il utilise de l'équipement laser et optique sophistiqué, dont un qui a été conçu en partenariat avec l'Institut national d'optique (INO).

L'analyse des données est effectuée avec l'aide du système de gestion des chaussées du Ministère. Ce système informatique remplit deux fonctions principales: la saisie et l'organisation des données relatives à l'état des chaussées et aux travaux routiers réalisés, ainsi que la réalisation d'analyses technico-économiques pour évaluer les besoins actuels et futurs du réseau routier et optimiser les interventions de conservation des chaussées.

Toutes les activités de production du Bilan de l'état des chaussées du réseau routier supérieur québécois sont rigoureusement encadrées par un programme d'assurance qualité ISO 9000 qui procure un niveau de confiance élevé dans les résultats.



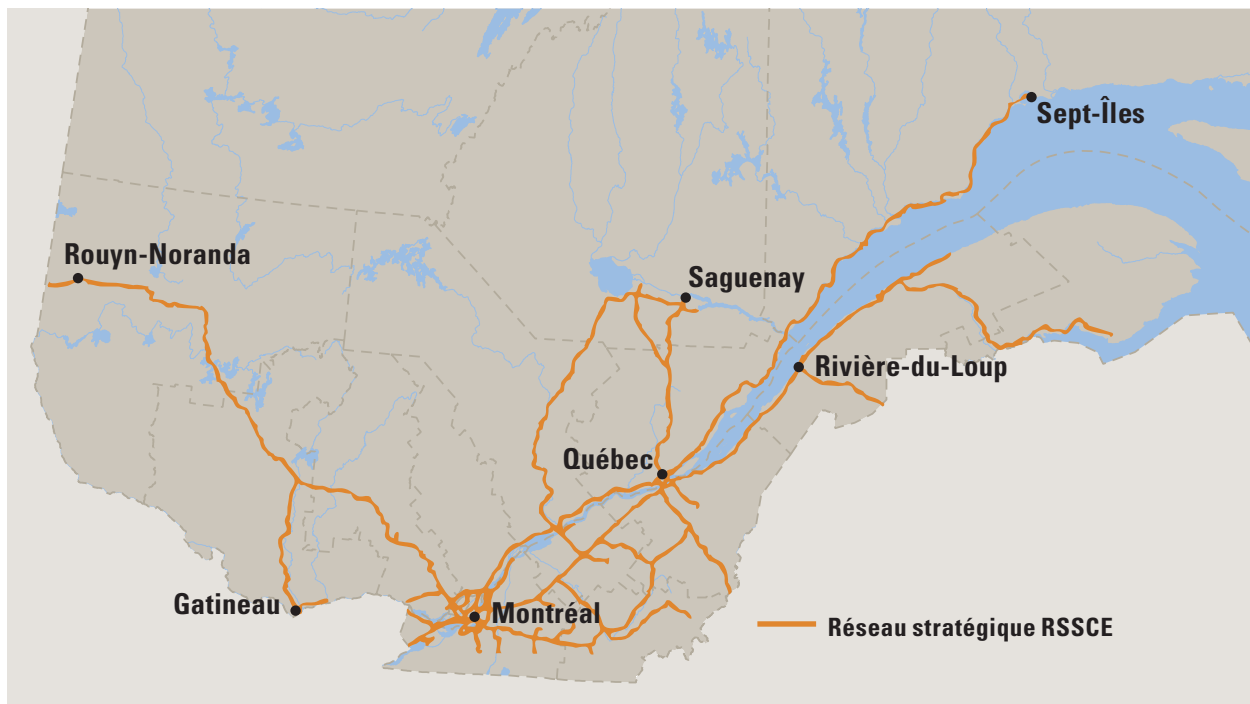
## 2 | Le réseau routier et les indicateurs d'état utilisés

Le réseau routier du Québec comprend environ 239 000 km de routes. Pour sa part, le ministère des Transports est responsable de l'entretien du réseau routier supérieur composé de 30 372 km d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales, de routes collectrices ainsi que de chemins d'accès aux ressources. Cela exclut donc les rues, routes et chemins locaux gérés par les municipalités, par d'autres ministères et par Hydro-Québec. De plus, les bretelles, voies de desserte et chaussées en gravier ne sont pas considérées dans le bilan de l'état des chaussées.

À l'intérieur de ce réseau, le Ministère a défini un réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) soutenant l'essentiel des échanges du Québec avec ses partenaires commerciaux et desservant la grande majorité de la population québécoise. Il est formé principalement d'autoroutes et de routes nationales pour un total de 7 724 km. Même si sa longueur représente moins de 30 % du réseau supérieur, le RSSCE dessert plus de 87 % de la population et 91 % des emplois.

Le reste du réseau, appelé hors RSSCE, englobe les routes nationales, régionales, collectrices et d'accès aux ressources qui ne font pas partie du RSSCE.

Les résultats du bilan de l'état des chaussées sont présentés pour l'ensemble du réseau routier supérieur sous la responsabilité du Ministère. Il en est de même pour les deux sous-réseaux, c'est-à-dire le RSSCE et le hors RSSCE.



L'état des chaussées est recueilli à l'aide d'un équipement multifonction spécialisé muni de lasers capables de mesurer trois indicateurs d'état de la chaussée différents, et ce, à la vitesse de la circulation. Le premier indicateur d'état mesuré est le confort de roulement, évalué à l'aide de l'indice de rugosité international (IRI). Il représente la principale caractéristique de la qualité de la chaussée perçue par les usagers de la route. L'IRI est un indicateur fiable utilisé par de nombreuses administrations routières dans le monde.



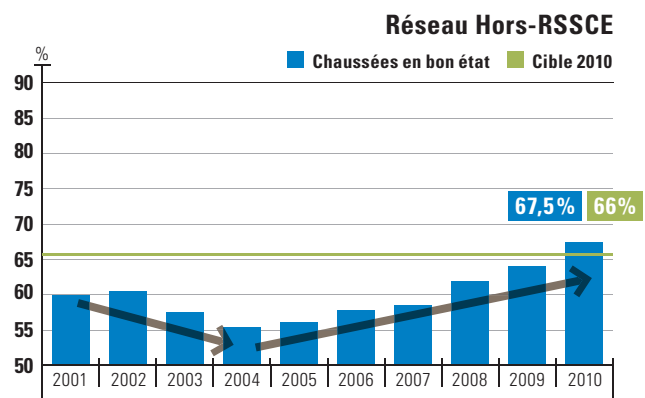
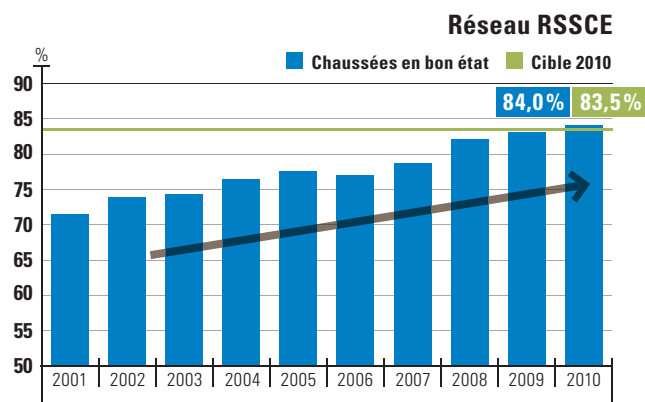
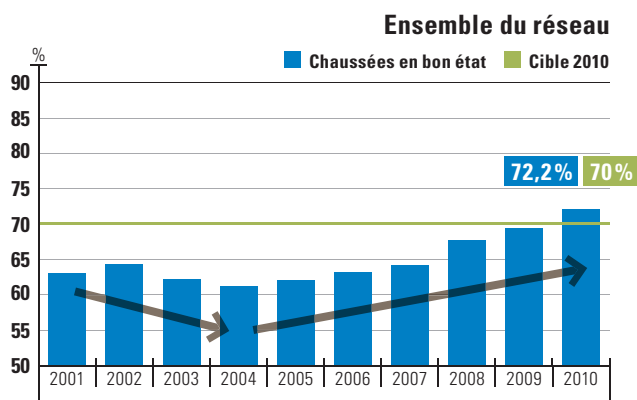
Les autres indicateurs d'état de la chaussée mesurés sont la profondeur des ornières et la présence de fissuration. Ces données sont utilisées dans le système de gestion des chaussées du Ministère. Cet outil contribue à optimiser les investissements lors de l'élaboration de la programmation annuelle des travaux de réfection des chaussées par les différentes directions territoriales du Québec.



### 3 | État des chaussées

Les graphiques suivants présentent, sur une période de 10 ans (2001 à 2010), l'évolution de l'état du réseau routier supérieur québécois en ce qui a trait au confort de roulement. En 2010, 72,2 % du réseau routier québécois présente une chaussée considérée en bon état selon l'IRI. Pour les 2 sous-réseaux, la proportion de chaussées en bon état correspond à 84,0 % pour le RSSCE et à 67,5 % pour le réseau hors RSSCE.

#### Bilan de l'état des chaussées en terme de confort au roulement (IRI)



**Note:**

Les graphiques illustrent une dégradation de l'état du réseau routier supérieur québécois de 2001 à 2004, suivie d'une amélioration de sa qualité depuis 2005.

Pour ce qui est des résultats observés pour l'année 2010, les graphiques montrent que les cibles d'état définies dans le plan stratégique 2008-2012 sont atteintes.

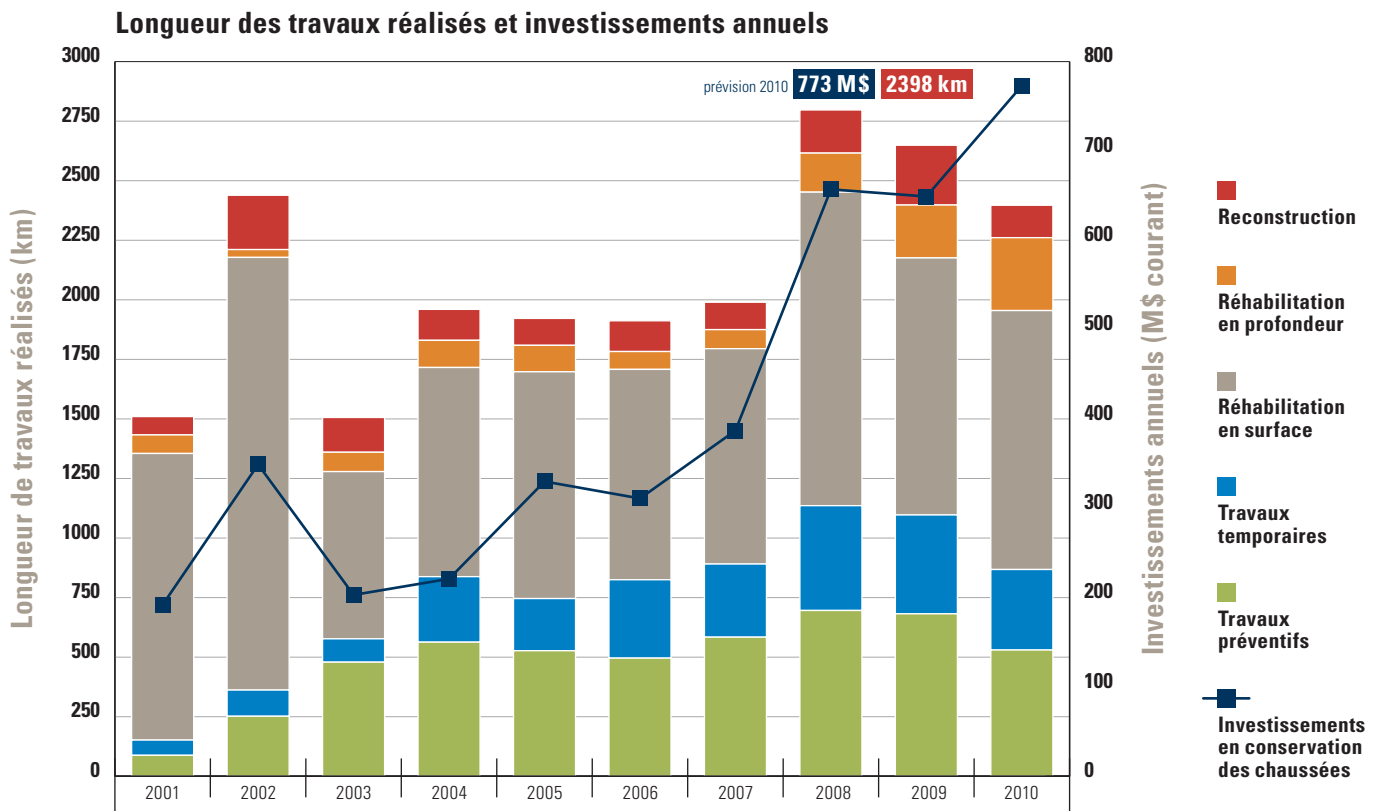


## 4 Bilan des investissements et des travaux

Le graphique suivant présente l'évolution de la longueur des travaux routiers effectués de 2001 à 2010 de même que les investissements consacrés à la conservation des chaussées.

La relation entre les investissements annuels et les travaux routiers réalisés n'est pas nécessairement proportionnelle. Les investissements peuvent inclure des travaux connexes tels que les réfections de ponceaux, de glissières de sécurité et d'autres ameublements routiers qui ne sont pas comptabilisés dans les kilomètres de travaux. Selon leur nature et leur objectif, les différents types de travaux n'ont pas le même coût au kilomètre. Les coûts des travaux ont crû plus rapidement que l'inflation, notamment en raison de l'augmentation du prix du pétrole.

Pour l'année 2010 - 2011, les prévisions d'investissement étaient de 773 millions de dollars pour la conservation du réseau routier québécois. Ce montant représente six fois la moyenne des investissements alloués à la conservation des chaussées de 1995 à 2000, qui oscillaient autour de 125 millions de dollars. Cet investissement a permis de réaliser des interventions sur près de 2 400 km de chaussées en 2010, soit 1 870 km de travaux de réfection qui visent à corriger les déficiences de la chaussée, et 530 km de travaux préventifs qui visent à retarder la détérioration des chaussées en bon état et donc à augmenter leur durée de vie.



## 5 | La stratégie d'intervention

Le Ministère s'est doté d'un plan d'intervention à long terme afin d'améliorer le niveau de service aux usagers du réseau routier. Une stratégie de planification des travaux permettant l'optimisation des investissements, l'atteinte des cibles de qualité à court terme ainsi que l'amélioration continue de l'état du réseau routier à long terme a été retenue.

La stratégie consacre la majeure partie des investissements à la réalisation d'interventions correctives dont la rentabilité et l'efficacité sont élevées. Elle privilégie également le prolongement de la durée de vie des chaussées en bon état par la réalisation de travaux préventifs aux endroits appropriés.

Pour les chaussées du réseau qui sont en très mauvais état et qui requièrent une intervention à court terme, puisque la réfection complète de tous ces secteurs n'est pas possible en très peu de temps, des correctifs moins coûteux y seront réalisés durant les prochaines années, notamment afin d'en maintenir la sécurité. Davantage d'interventions plus durables seront réalisées avec les années à mesure que les interventions préventives empêcheront la dégradation des chaussées déjà refaites.





# **Annexe**

## **Sommaire des indicateurs par territoire**

## **Chaussées du réseau routier supérieur**

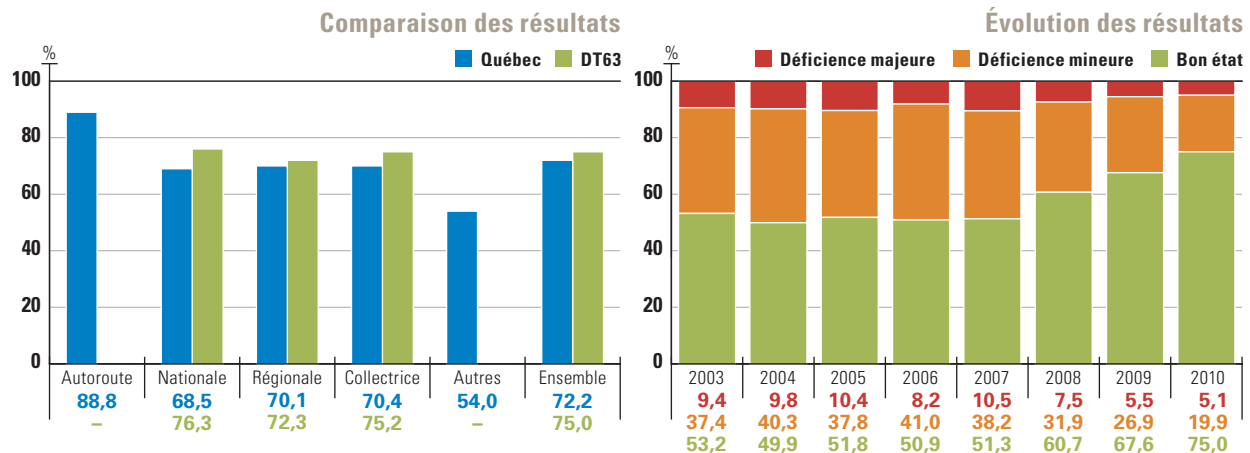
DIRECTION TERRITORIALE DT 63

## Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine

### IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 63

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	729,2	556,5	76,3	148,3	20,3	24,4	3,3	83,1
Régionale	270,8	195,8	72,3	54,4	20,1	20,6	7,6	77,0
Collectrice	255,3	192,0	75,2	47,4	18,6	15,9	6,2	74,2
Autres	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6	100,0	13,3
<b>Toutes classes</b>	<b>1 258,8</b>	<b>944,3</b>	<b>75,0</b>	<b>250,0</b>	<b>19,9</b>	<b>64,5</b>	<b>5,1</b>	<b>79,8</b>

### IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 63



### Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 63

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	729,2	711,6	97,6	14,3	2,0	3,3	0,5	80,5
Régionale	270,8	264,3	97,6	6,5	2,4	0,0	0,0	82,5
Collectrice	255,3	240,2	94,1	3,2	1,3	11,8	4,6	77,7
Autres	3,6	3,6	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57,4
<b>Toutes classes</b>	<b>1 258,8</b>	<b>1 219,7</b>	<b>96,9</b>	<b>24,0</b>	<b>1,9</b>	<b>15,2</b>	<b>1,2</b>	<b>80,3</b>

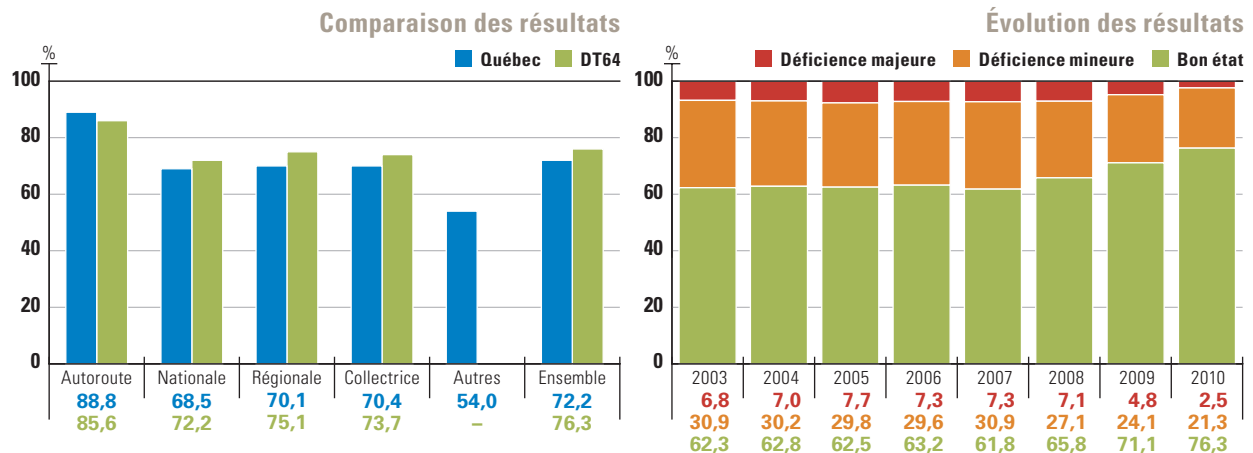
DIRECTION TERRITORIALE DT 64

Centre-du-Québec

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 64

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	328,8	281,5	85,6	39,9	12,1	7,4	2,3	91,0
Nationale	321,6	232,2	72,2	78,8	24,5	10,5	3,3	80,6
Régionale	220,7	165,7	75,1	52,4	23,8	2,6	1,2	78,6
Collectrice	586,6	432,2	73,7	138,8	23,7	15,6	2,7	70,7
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>1 457,8</b>	<b>1 111,7</b>	<b>76,3</b>	<b>310,0</b>	<b>21,3</b>	<b>36,1</b>	<b>2,5</b>	<b>78,7</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 64



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 64

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	328,8	286,9	87,2	16,5	5,0	25,4	7,7	73,8
Nationale	321,6	316,9	98,6	1,2	0,4	3,5	1,1	74,8
Régionale	220,7	216,7	98,2	0,2	0,1	3,8	1,7	76,1
Collectrice	586,6	566,2	96,5	10,0	1,7	10,5	1,8	75,6
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>1 457,8</b>	<b>1 386,7</b>	<b>95,1</b>	<b>27,8</b>	<b>1,9</b>	<b>43,2</b>	<b>3,0</b>	<b>75,1</b>

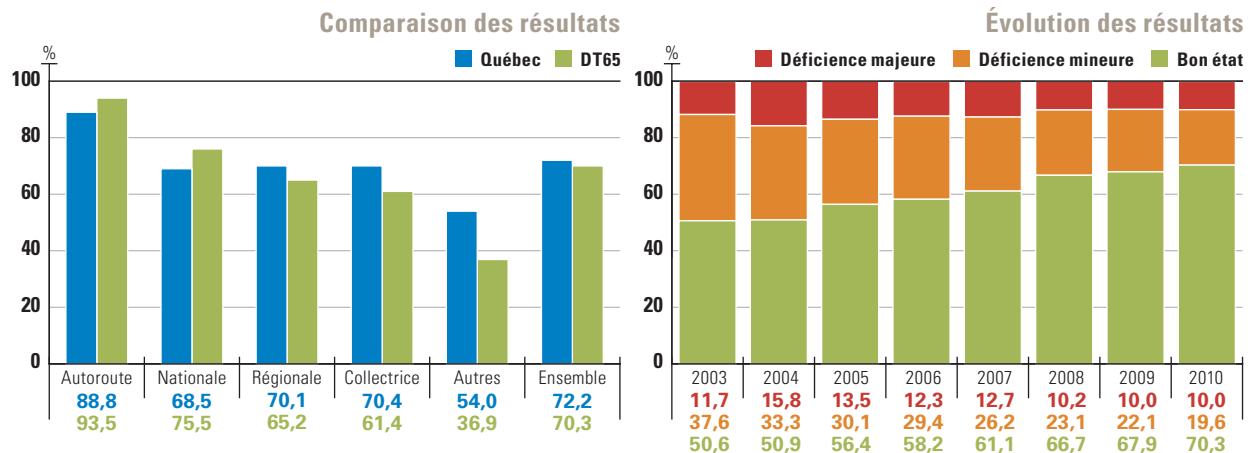
DIRECTION TERRITORIALE DT 65

Bas-Saint-Laurent

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 65

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficiency mineure		Déficiency majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	243,9	228,1	93,5	15,8	6,5	0,0	0,0	91,8
Nationale	631,2	476,8	75,5	130,0	20,6	24,4	3,9	83,6
Régionale	380,6	248,2	65,2	58,1	15,3	74,3	19,5	70,7
Collectrice	746,4	458,1	61,4	191,2	25,6	97,1	13,0	65,8
Autres	9,3	3,4	36,9	0,0	0,0	5,9	63,1	23,3
<b>Toutes classes</b>	<b>2 011,3</b>	<b>1 414,6</b>	<b>70,3</b>	<b>395,1</b>	<b>19,6</b>	<b>201,6</b>	<b>10,0</b>	<b>75,3</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 65



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 65

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficiency mineure		Déficiency majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	243,9	243,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	80,7
Nationale	631,2	604,9	95,8	23,6	3,7	2,7	0,4	78,8
Régionale	380,6	374,0	98,3	4,4	1,2	2,1	0,6	78,2
Collectrice	746,4	704,3	94,4	29,4	3,9	12,7	1,7	74,8
Autres	9,3	2,5	26,7	0,2	2,5	6,6	70,8	23,5
<b>Toutes classes</b>	<b>2 011,3</b>	<b>1 929,7</b>	<b>95,9</b>	<b>57,6</b>	<b>2,9</b>	<b>24,0</b>	<b>1,2</b>	<b>77,2</b>

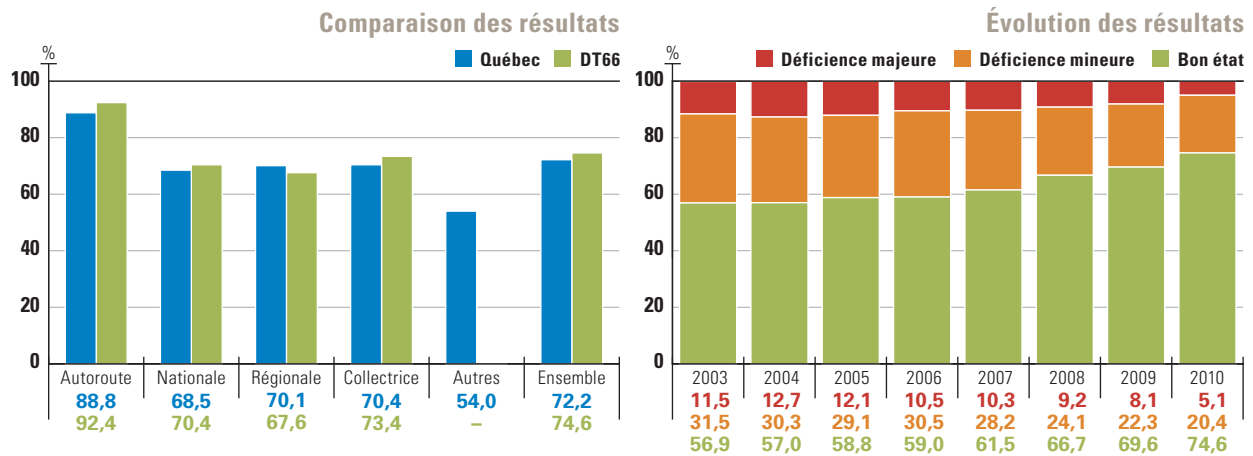
DIRECTION TERRITORIALE DT 66

Chaudière-Appalaches

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 66

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficiency mineure		Déficiency majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	465,2	429,7	92,4	33,5	7,2	1,9	0,4	93,0
Nationale	365,2	257,0	70,4	97,8	26,8	10,4	2,9	81,5
Régionale	706,0	477,0	67,6	179,7	25,4	49,4	7,0	73,4
Collectrice	1 108,9	814,4	73,4	221,8	20,0	72,7	6,6	70,2
Autres	7,4	0,0	0,0	7,4	100,0	0,0	0,0	33,4
<b>Toutes classes</b>	<b>2 652,7</b>	<b>1 978,1</b>	<b>74,6</b>	<b>540,1</b>	<b>20,4</b>	<b>134,5</b>	<b>5,1</b>	<b>76,5</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 66



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 66

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficiency mineure		Déficiency majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	465,2	450,6	96,9	8,4	1,8	6,2	1,3	79,1
Nationale	365,2	365,2	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	83,1
Régionale	706,0	692,4	98,1	10,0	1,4	3,6	0,5	77,8
Collectrice	1 108,9	1 086,5	98,0	13,7	1,2	8,7	0,8	77,7
Autres	7,4	7,4	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	72,2
<b>Toutes classes</b>	<b>2 652,7</b>	<b>2 602,0</b>	<b>98,1</b>	<b>32,2</b>	<b>1,2</b>	<b>18,4</b>	<b>0,7</b>	<b>78,7</b>

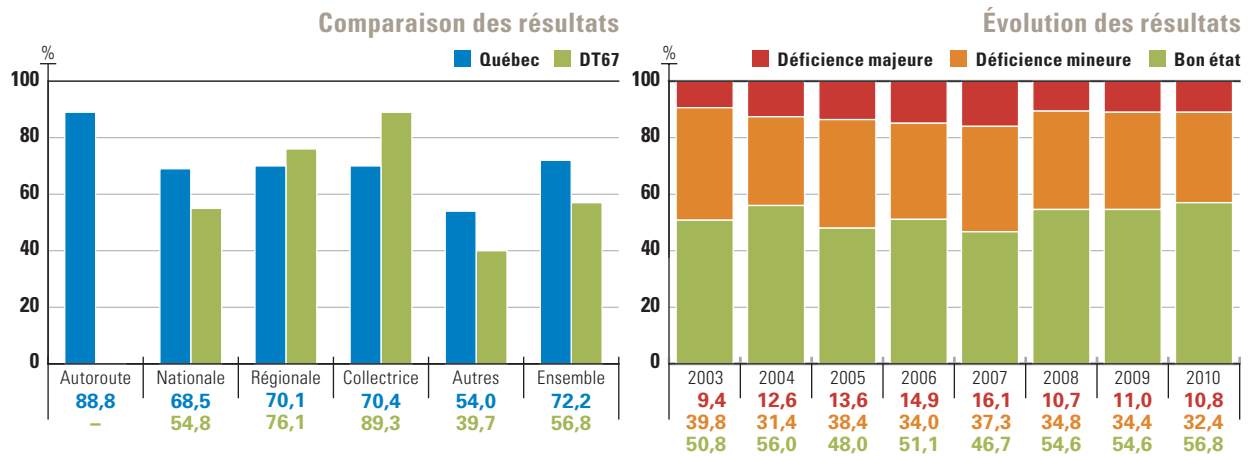
DIRECTION TERRITORIALE DT 67

Côte-Nord

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 67

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	1 172,5	642,2	54,8	397,7	33,9	132,6	11,3	75,1
Régionale	8,8	6,7	76,1	2,1	23,9	0,0	0,0	78,1
Collectrice	125,2	111,8	89,3	8,4	6,7	5,0	4,0	74,4
Autres	105,3	41,8	39,7	49,3	46,8	14,3	13,5	43,4
<b>Toutes classes</b>	<b>1 411,8</b>	<b>802,5</b>	<b>56,8</b>	<b>457,4</b>	<b>32,4</b>	<b>151,8</b>	<b>10,8</b>	<b>72,7</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 67



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 67

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	1 172,5	1 029,0	87,8	60,0	5,1	83,4	7,1	73,6
Régionale	8,8	8,8	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	80,4
Collectrice	125,2	123,6	98,7	0,0	0,0	1,6	1,3	77,9
Autres	105,3	71,3	67,7	22,3	21,1	11,8	11,2	60,1
<b>Toutes classes</b>	<b>1 411,8</b>	<b>1 232,7</b>	<b>87,3</b>	<b>82,3</b>	<b>5,8</b>	<b>96,8</b>	<b>6,9</b>	<b>73,0</b>



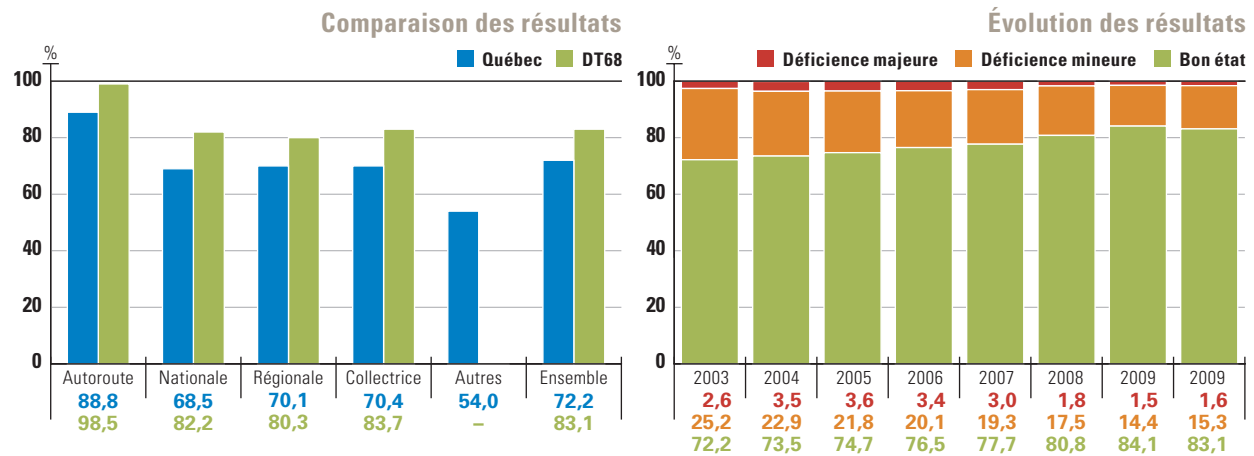
DIRECTION TERRITORIALE DT 68

## Saguenay – Lac-Saint-Jean-Est

### IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 68

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	46,9	46,2	98,5	0,7	1,5	0,0	0,0	92,9
Nationale	577,3	474,8	82,2	97,0	16,8	5,5	1,0	87,4
Régionale	112,7	90,5	80,3	22,0	19,5	0,2	0,2	80,5
Collectrice	193,1	161,7	83,7	22,7	11,7	8,8	4,5	75,3
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>930,1</b>	<b>773,2</b>	<b>83,1</b>	<b>142,4</b>	<b>15,3</b>	<b>14,5</b>	<b>1,6</b>	<b>84,3</b>

### IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 68



### Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 68

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	46,9	32,5	69,3	4,4	9,4	10,0	21,3	62,7
Nationale	577,3	543,3	94,1	18,0	3,1	16,1	2,8	78,6
Régionale	112,7	110,6	98,1	1,3	1,2	0,8	0,7	74,6
Collectrice	193,1	184,3	95,4	8,8	4,6	0,0	0,0	73,7
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>930,1</b>	<b>870,7</b>	<b>93,6</b>	<b>32,5</b>	<b>3,5</b>	<b>26,9</b>	<b>2,9</b>	<b>76,3</b>

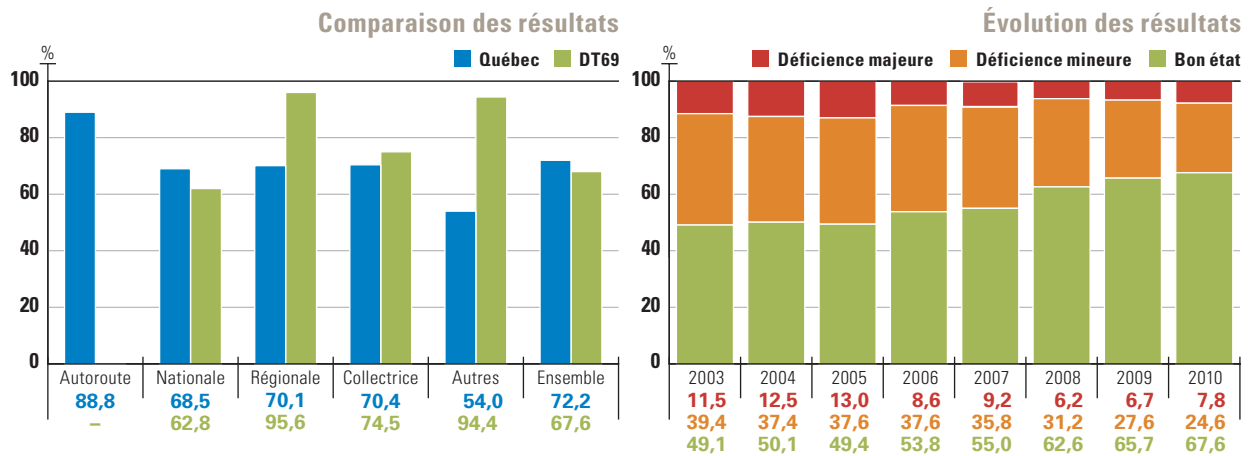
DIRECTION TERRITORIALE DT 69

Lac-Saint-Jean-Ouest – Chibougamau

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 69

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	615,8	386,6	62,8	183,7	29,8	45,4	7,4	78,3
Régionale	23,0	22,0	95,6	1,0	4,3	0,0	0,1	87,5
Collectrice	234,6	174,9	74,5	36,5	15,5	23,3	9,9	71,6
Autres	24,9	23,5	94,4	0,0	0,0	1,4	5,6	71,1
<b>Toutes classes</b>	<b>898,3</b>	<b>607,0</b>	<b>67,6</b>	<b>221,2</b>	<b>24,6</b>	<b>70,1</b>	<b>7,8</b>	<b>76,6</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 69



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 69

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	615,8	574,8	93,3	28,4	4,6	12,5	2,0	74,2
Régionale	23,0	23,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	73,7
Collectrice	234,6	193,3	82,4	25,1	10,7	16,2	6,9	69,1
Autres	24,9	23,5	94,4	0,0	0,0	1,4	5,6	69,0
<b>Toutes classes</b>	<b>898,3</b>	<b>814,6</b>	<b>90,7</b>	<b>53,5</b>	<b>6,0</b>	<b>30,2</b>	<b>3,4</b>	<b>72,7</b>

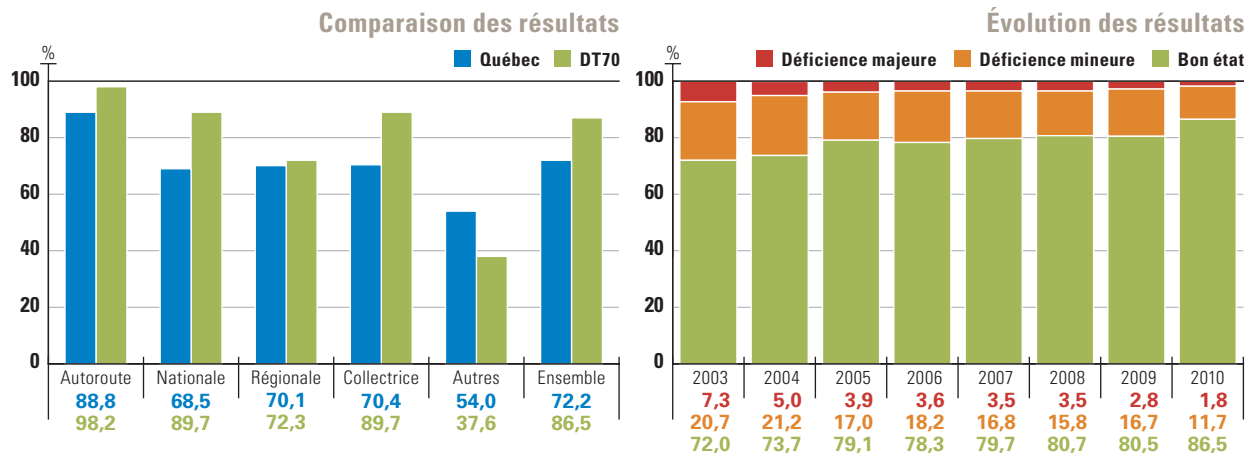
DIRECTION TERRITORIALE DT 70

Mauricie

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 70

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	272,7	267,9	98,2	4,6	1,7	0,2	0,1	93,7
Nationale	275,7	247,4	89,7	24,7	9,0	3,6	1,3	87,9
Régionale	269,0	194,5	72,3	66,8	24,8	7,7	2,9	79,3
Collectrice	267,9	240,3	89,7	23,5	8,8	4,1	1,5	81,5
Autres	23,8	8,9	37,6	10,7	44,8	4,2	17,6	43,0
<b>Toutes classes</b>	<b>1 109,1</b>	<b>959,1</b>	<b>86,5</b>	<b>130,2</b>	<b>11,7</b>	<b>19,8</b>	<b>1,8</b>	<b>84,8</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 70



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 70

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	272,7	228,4	83,8	25,2	9,2	19,1	7,0	70,3
Nationale	275,7	267,8	97,1	4,9	1,8	3,0	1,1	84,2
Régionale	269,0	264,8	98,4	3,7	1,4	0,5	0,2	79,2
Collectrice	267,9	264,0	98,5	3,8	1,4	0,1	0,0	84,6
Autres	23,8	19,2	80,8	4,6	19,2	0,0	0,0	67,7
<b>Toutes classes</b>	<b>1 109,1</b>	<b>1 044,2</b>	<b>94,1</b>	<b>42,2</b>	<b>3,8</b>	<b>22,7</b>	<b>2,0</b>	<b>79,3</b>

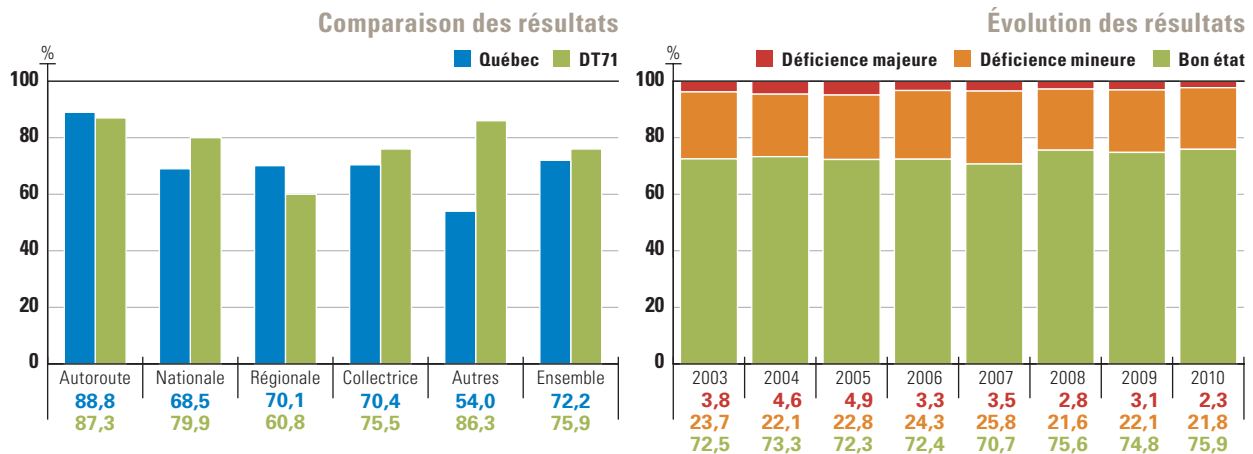
DIRECTION TERRITORIALE DT 71

Capitale-Nationale

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 71

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	306,4	267,4	87,3	36,6	12,0	2,4	0,8	92,3
Nationale	453,2	361,9	79,9	87,8	19,4	3,5	0,8	85,3
Régionale	351,6	213,8	60,8	124,4	35,4	13,4	3,8	72,9
Collectrice	293,3	221,5	75,5	58,0	19,8	13,8	4,7	70,6
Autres	14,3	12,3	86,3	2,0	13,7	0,0	0,0	59,3
<b>Toutes classes</b>	<b>1 418,8</b>	<b>1 076,9</b>	<b>75,9</b>	<b>308,8</b>	<b>21,8</b>	<b>33,1</b>	<b>2,3</b>	<b>80,4</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 71



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 71

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	306,4	263,6	86,0	14,8	4,8	28,0	9,2	66,4
Nationale	453,2	439,4	97,0	10,3	2,3	3,4	0,7	76,6
Régionale	351,6	304,2	86,5	30,6	8,7	16,8	4,8	71,7
Collectrice	293,3	278,0	94,8	8,4	2,9	6,9	2,4	74,4
Autres	14,3	12,5	87,9	1,7	12,1	0,0	0,0	72,5
<b>Toutes classes</b>	<b>1 418,8</b>	<b>1 297,8</b>	<b>91,5</b>	<b>65,8</b>	<b>4,6</b>	<b>55,2</b>	<b>3,9</b>	<b>72,7</b>

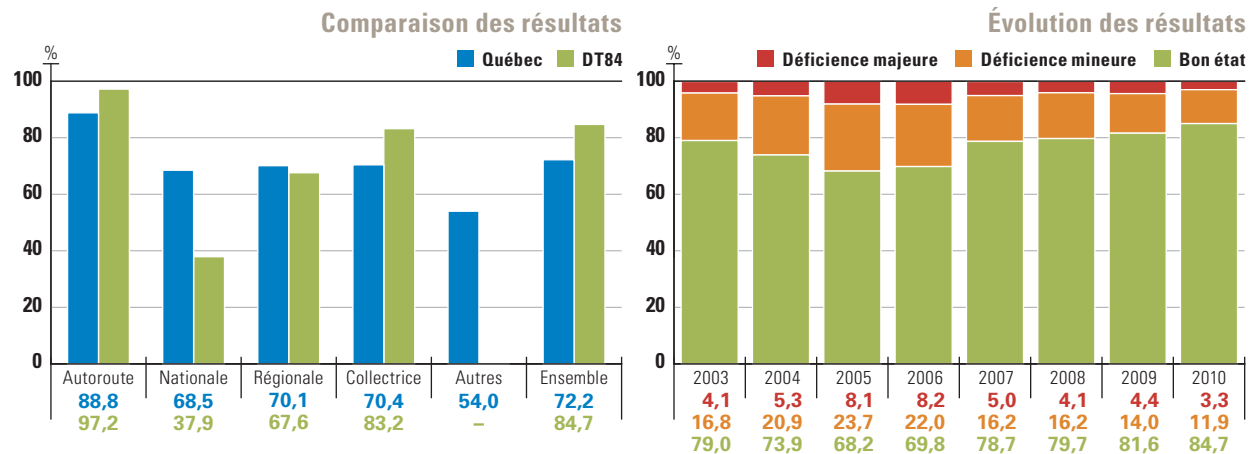
DIRECTION TERRITORIALE DT 84

Laval – Mille-Îles

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 84

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	299,0	290,7	97,2	7,6	2,5	0,7	0,2	92,0
Nationale	32,3	12,3	37,9	12,1	37,6	7,9	24,5	64,9
Régionale	127,3	86,0	67,6	34,7	27,3	6,6	5,2	74,6
Collectrice	19,7	16,4	83,2	2,7	13,5	0,7	3,3	80,2
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>478,4</b>	<b>405,4</b>	<b>84,7</b>	<b>57,1</b>	<b>11,9</b>	<b>15,9</b>	<b>3,3</b>	<b>85,0</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 84



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 84

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	299,0	238,8	79,9	42,2	14,1	17,9	6,0	68,6
Nationale	32,3	20,1	62,2	5,4	16,6	6,8	21,2	58,5
Régionale	127,3	102,6	80,6	12,3	9,7	12,4	9,7	69,3
Collectrice	19,7	19,7	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	85,5
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>478,4</b>	<b>381,3</b>	<b>79,7</b>	<b>59,9</b>	<b>12,5</b>	<b>37,2</b>	<b>7,8</b>	<b>68,8</b>

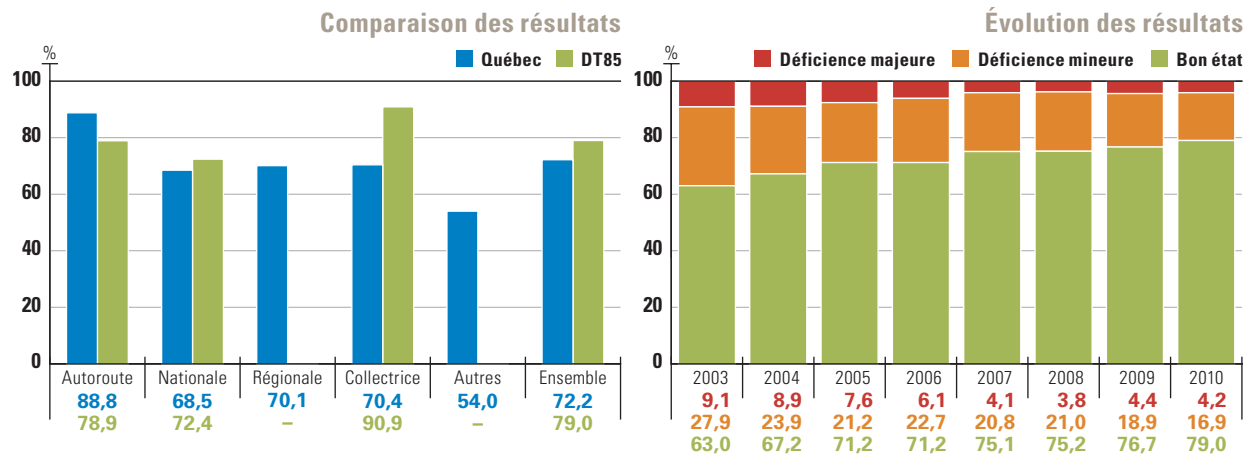
DIRECTION TERRITORIALE DT 85

Île-de-Montréal

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 85

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	217,7	171,7	78,9	36,9	16,9	9,1	4,2	86,7
Nationale	5,2	3,8	72,4	1,3	25,6	0,1	2,0	87,3
Régionale	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Collectrice	4,2	3,8	90,9	0,1	2,1	0,3	7,0	91,6
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>227,1</b>	<b>179,3</b>	<b>79,0</b>	<b>38,3</b>	<b>16,9</b>	<b>9,5</b>	<b>4,2</b>	<b>86,8</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 85



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 85

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	217,7	207,4	95,3	5,6	2,6	4,6	2,1	73,5
Nationale	5,2	5,1	98,3	0,1	1,7	0,0	0,0	89,1
Régionale	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Collectrice	4,2	4,2	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	93,4
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>227,1</b>	<b>216,7</b>	<b>95,4</b>	<b>5,7</b>	<b>2,5%</b>	<b>4,6</b>	<b>2,0</b>	<b>74,2</b>

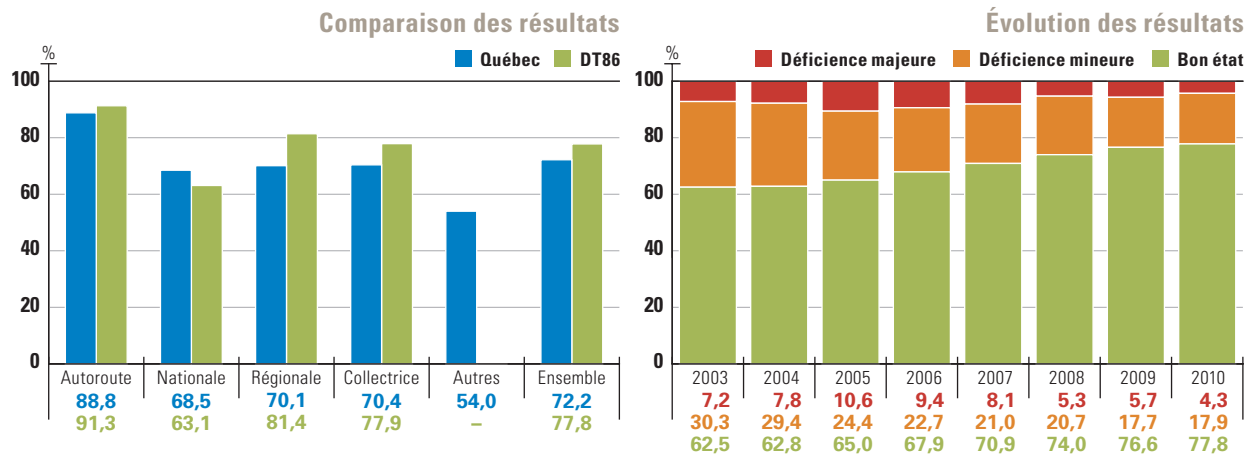
DIRECTION TERRITORIALE DT 86

Est-de-la-Montérégie

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 86

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	447,7	408,5	91,3	37,7	8,4	1,4	0,3	90,4
Nationale	535,1	337,6	63,1	161,1	30,1	36,3	6,8	77,5
Régionale	484,1	394,2	81,4	73,0	15,1	16,9	3,5	78,7
Collectrice	415,6	323,7	77,9	65,7	15,8	26,2	6,3	71,6
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>1 882,4</b>	<b>1 464,0</b>	<b>77,8%</b>	<b>337,6</b>	<b>17,9</b>	<b>80,8</b>	<b>4,3</b>	<b>79,6</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 86



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 86

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	447,7	398,2	89,0	24,5	5,5	25,0	5,6	69,8
Nationale	535,1	468,8	87,6	29,9	5,6	36,3	6,8	69,6
Régionale	484,1	455,6	94,1	19,9	4,1	8,6	1,8	74,6
Collectrice	415,6	353,2	85,0	38,8	9,3	23,5	5,7	71,3
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>1 882,4</b>	<b>1 675,8</b>	<b>89,0</b>	<b>113,1</b>	<b>6,0</b>	<b>93,5</b>	<b>5,0</b>	<b>71,3</b>

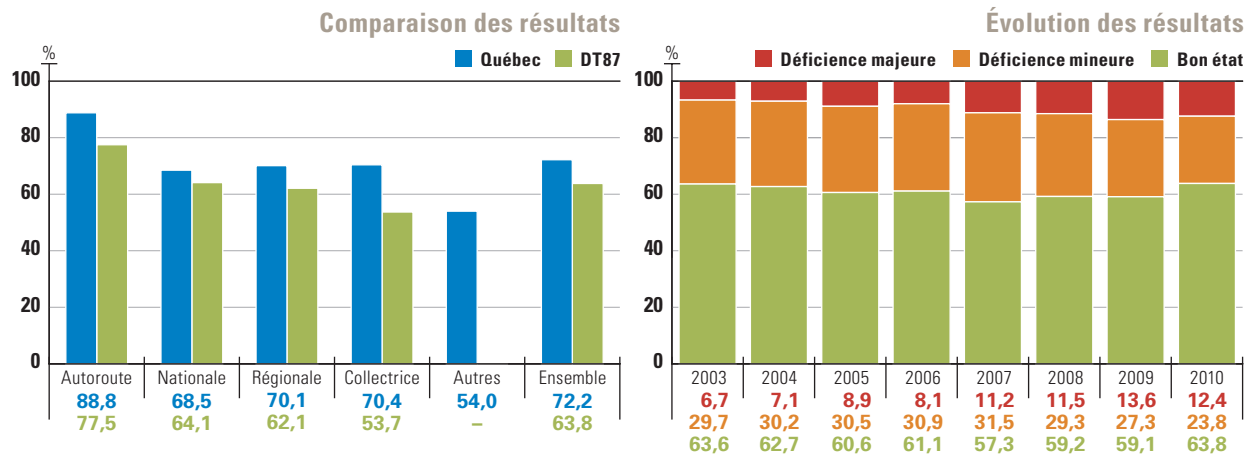
DIRECTION TERRITORIALE DT 87

Ouest-de-la-Montérégie

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 87

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	389,6	301,7	77,5	81,4	20,9	6,5	1,7	87,8
Nationale	330,0	211,7	64,1	86,1	26,1	32,2	9,8	76,9
Régionale	456,7	283,8	62,1	98,2	21,5	74,7	16,4	70,7
Collectrice	460,5	247,5	53,7	124,0	26,9	89,1	19,3	58,4
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>1 636,8</b>	<b>1 044,7</b>	<b>63,8</b>	<b>389,6</b>	<b>23,8</b>	<b>202,4</b>	<b>12,4</b>	<b>72,6</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 87



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 87

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	389,6	325,9	83,7	38,4	9,9	25,2	6,5	71,3
Nationale	330,0	284,8	86,3	31,4	9,5	13,8	4,2	71,7
Régionale	456,7	404,1	88,5	36,5	8,0	16,2	3,5	72,4
Collectrice	460,5	408,1	88,6	37,0	8,0	15,4	3,4	70,6
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>1 636,8</b>	<b>1 422,8</b>	<b>86,9</b>	<b>143,4</b>	<b>8,8</b>	<b>70,7</b>	<b>4,3</b>	<b>71,5</b>



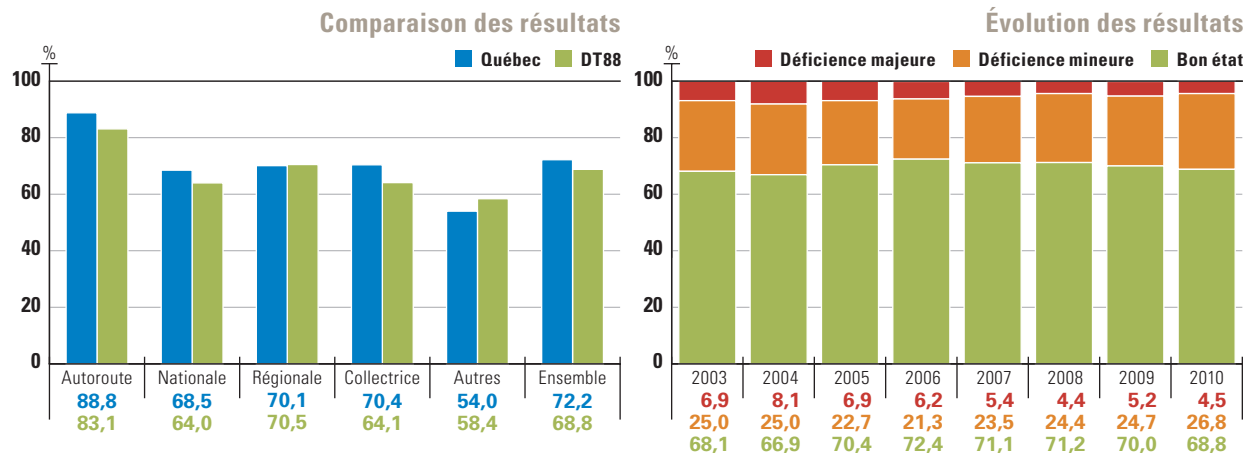
DIRECTION TERRITORIALE DT 88

Laurentides-Lanaudière

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 88

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	333,5	277,3	83,1	54,7	16,4	1,5	0,4	89,1
Nationale	491,8	314,8	64,0	156,5	31,8	20,5	4,2	77,9
Régionale	812,7	572,9	70,5	206,2	25,4	33,5	4,1	75,7
Collectrice	776,5	497,5	64,1	233,8	30,1	45,2	5,8	65,6
Autres	20,8	12,1	58,4	0,9	4,5	7,7	37,1	37,1
<b>Toutes classes</b>	<b>2 435,3</b>	<b>1 674,7</b>	<b>68,8</b>	<b>652,2</b>	<b>26,8</b>	<b>108,4</b>	<b>4,5</b>	<b>74,4</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 88



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 88

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	333,5	305,1	91,5	19,5	5,8	9,0	2,7	71,3
Nationale	491,8	451,0	91,7	20,4	4,1	20,5	4,2	69,2
Régionale	812,7	725,6	89,3	44,5	5,5	42,6	5,2	72,7
Collectrice	776,5	686,2	88,4	52,7	6,8	37,6	4,8	69,7
Autres	20,8	7,8	37,7	12,0	57,8	0,9	4,5	51,6
<b>Toutes classes</b>	<b>2 435,3</b>	<b>2 175,6</b>	<b>89,3</b>	<b>149,1</b>	<b>6,1</b>	<b>110,6</b>	<b>4,5</b>	<b>70,7</b>

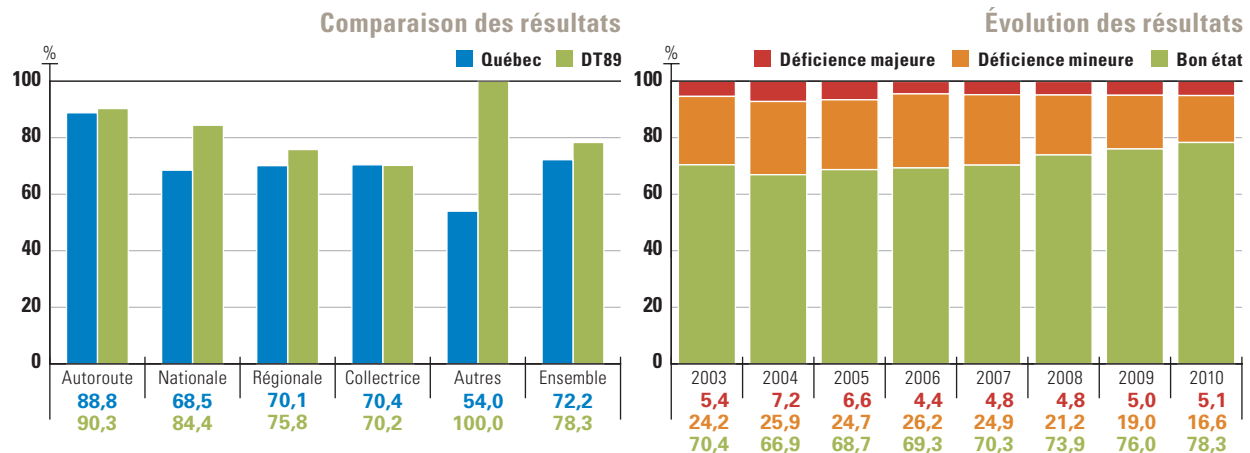
DIRECTION TERRITORIALE DT 89

Outaouais

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 89

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	131,1	118,4	90,3	11,6	8,9	1,1	0,8	90,4
Nationale	489,2	413,1	84,4	68,7	14,0	7,4	1,5	84,5
Régionale	284,0	215,2	75,8	47,1	16,6	21,7	7,6	75,4
Collectrice	511,4	359,2	70,2	109,2	21,3	43,1	8,4	65,9
Autres	9,4	9,4	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	76,9
<b>Toutes classes</b>	<b>1 425,2</b>	<b>1 115,4</b>	<b>78,3</b>	<b>236,6</b>	<b>16,6</b>	<b>73,3</b>	<b>5,1</b>	<b>76,5</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 89



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 89

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	131,1	129,3	98,6	1,2	0,9	0,6	0,5	79,7
Nationale	489,2	477,7	97,6	9,3	1,9	2,2	0,5	78,8
Régionale	284,0	268,7	94,6	15,0	5,3	0,3	0,1	76,1
Collectrice	511,4	480,9	94,0	24,8	4,8	5,8	1,1	72,9
Autres	9,4	9,4	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	72,2
<b>Toutes classes</b>	<b>1 425,2</b>	<b>1 366,0</b>	<b>95,8</b>	<b>50,3</b>	<b>3,5</b>	<b>8,9</b>	<b>0,6</b>	<b>76,2</b>

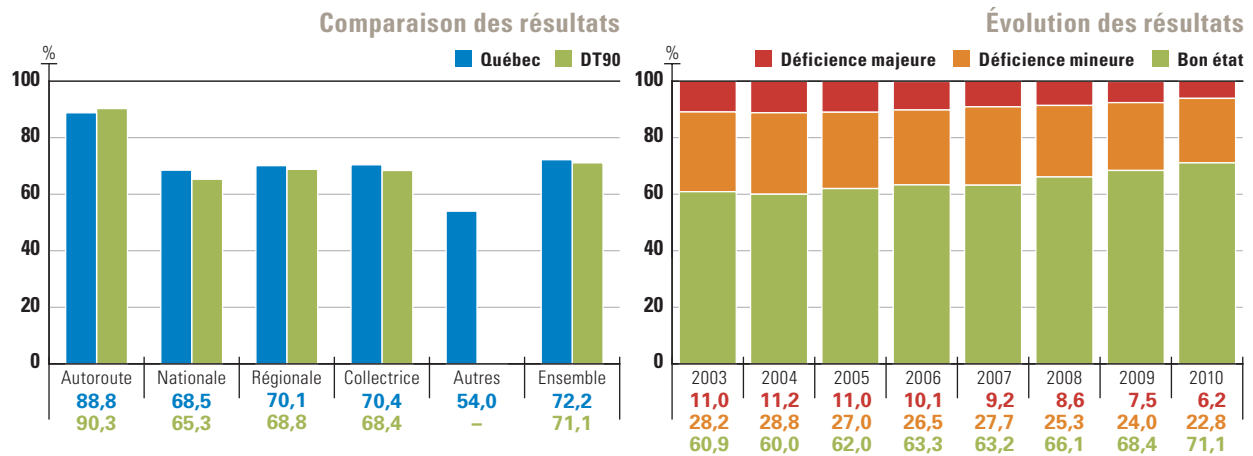
DIRECTION TERRITORIALE DT 90

Estrie

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 90

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	268,7	242,5	90,3	15,1	5,6	11,0	4,1	89,2
Nationale	310,9	202,9	65,3	98,1	31,6	9,9	3,2	79,2
Régionale	695,6	478,5	68,8	174,3	25,1	42,7	6,1	73,2
Collectrice	654,4	447,6	68,4	151,6	23,2	55,2	8,4	65,9
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>1 929,5</b>	<b>1 371,6</b>	<b>71,1</b>	<b>439,2</b>	<b>22,8</b>	<b>118,8</b>	<b>6,2</b>	<b>73,9</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 90



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 90

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	268,7	265,4	98,8	3,2	1,2	0,0	0,0	78,5
Nationale	310,9	306,4	98,6	3,7	1,2	0,8	0,3	79,0
Régionale	695,6	623,1	89,6	51,7	7,4	20,8	3,0	74,2
Collectrice	654,4	575,5	88,0	29,6	4,5	49,3	7,5	70,7
Autres	0,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Toutes classes</b>	<b>1 929,5</b>	<b>1 770,4</b>	<b>91,8</b>	<b>88,2</b>	<b>4,6</b>	<b>70,9</b>	<b>3,7</b>	<b>74,4</b>

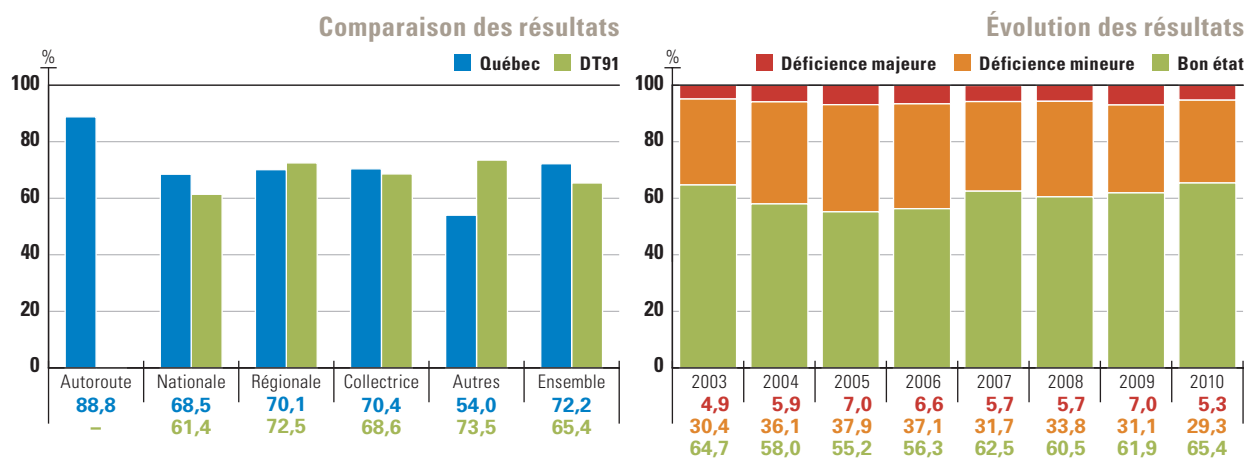
DIRECTION TERRITORIALE DT 91

Abitibi-Témiscamingue

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 91

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	974,3	597,8	61,4	306,6	31,5	69,9	7,2	77,9
Régionale	196,1	142,2	72,5	46,1	23,5	7,8	4,0	74,6
Collectrice	730,9	501,2	68,6	205,8	28,2	23,9	3,3	70,6
Autres	18,6	13,7	73,5	4,1	22,0	0,8	4,5	68,0
<b>Toutes classes</b>	<b>1 919,8</b>	<b>1 254,8</b>	<b>65,4</b>	<b>562,6</b>	<b>29,3</b>	<b>102,5</b>	<b>5,3</b>	<b>74,7</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 91



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 91

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	974,3	905,7	93,0	50,9	5,2	17,8	1,8	74,0
Régionale	196,1	172,6	88,0	14,4	7,4	9,1	4,6	71,3
Collectrice	730,9	644,2	88,1	52,1	7,1	34,6	4,7	72,5
Autres	18,6	12,0	64,5	1,3	7,1	5,3	28,4	64,1
<b>Toutes classes</b>	<b>1 919,8</b>	<b>1 734,4</b>	<b>90,3</b>	<b>118,7</b>	<b>6,2</b>	<b>66,7</b>	<b>3,5</b>	<b>73,0</b>

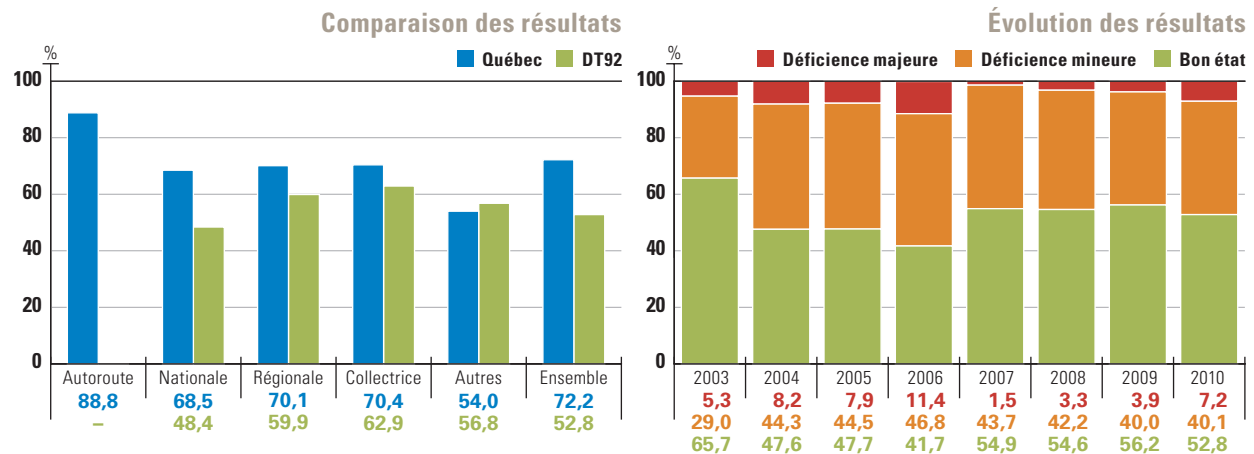
DIRECTION TERRITORIALE DT 92

Nord-du-Québec (Ouest)

IRI – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 92

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP IRI moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	193,5	93,7	48,4	94,8	49,0	5,0	2,6	74,4
Régionale	7,9	4,7	59,9	0,0	0,0	3,2	40,1	60,6
Collectrice	32,7	20,6	62,9	11,8	36,1	0,3	1,0	67,6
Autres	110,8	63,0	56,8	31,7	28,6	16,2	14,6	46,8
<b>Toutes classes</b>	<b>344,8</b>	<b>181,9</b>	<b>52,8</b>	<b>138,2</b>	<b>40,1</b>	<b>24,7</b>	<b>7,2</b>	<b>64,6</b>

IRI - Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 92



Orniérage – Résultats pour l'ensemble du réseau routier de la DT 92

Classe fonctionnelle	Longueur (km)	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure		IP ORN moyen
		km	%	km	%	km	%	
Autoroute	0,0	-	-	-	-	-	-	-
Nationale	193,5	178,4	92,2	7,0	3,6	8,0	4,1	69,9
Régionale	7,9	7,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57,6
Collectrice	32,7	32,3	99,0	0,0	0,0	0,3	1,0	70,9
Autres	110,8	44,5	40,2	33,2	29,9	33,2	29,9	45,0
<b>Toutes classes</b>	<b>344,8</b>	<b>263,1</b>	<b>76,3</b>	<b>40,2</b>	<b>11,7</b>	<b>41,5</b>	<b>12,0</b>	<b>61,7</b>

# Lexique

Le terme « reconstruction » fait référence à la reconstruction d'une route existante, sur sa pleine profondeur (revêtement et fondation). Le terme « construction » fait référence à la construction d'une route neuve.

## (Re)Construction

Représente l'état de la chaussée. Exprimé selon une échelle variant de 0 à 100 (100 étant excellent).

## Indice de performance (IP)

Indice de rugosité international ou International Roughness Index, exprimé en m/km. L'IRI permet d'apprécier le confort au roulement offert par la chaussée. Il est déduit de l'uni mesuré par le véhicule d'auscultation multifonction du Ministère (Info DLC, vol. 2, no 2, février 1997).

## Indice de rugosité international (IRI)

Pour calculer l'IRI, le profilomètre inertiel mesure les élévations composant le profil longitudinal de la chaussée à des intervalles de 25 mm. Ces élévations sont mesurées aux sites des deux traces de roues de la voie extérieure. Ces profils sont par la suite traduits en indice de rugosité international (IRI) qui représente le comportement d'une suspension standardisée parcourant le profil mesuré à 80 km/h. Cet indice est calculé tous les 100 m pour chacune des traces de roues. Par la suite, la moyenne de ces deux valeurs est conservée pour chaque longueur de 100 m de chaussée.

Les seuils utilisés pour définir l'état d'une chaussée selon l'IRI au Ministère sont les suivants :

Classe fonctionnelle	Bon état		Déficience mineure		Déficience majeure	
	m/km	IP	m/km	IP	m/km	IP
Autoroute	IRI ≤ 2,2	IP ≥ 80	IRI > 2,2	IP < 80	IRI > 3,5	IP < 58
Nationale	IRI ≤ 2,5	IP ≥ 75	IRI > 2,5	IP < 75	IRI > 4,0	IP < 50
Régionale	IRI ≤ 3,0	IP ≥ 67	IRI > 3,0	IP < 67	IRI > 4,5	IP < 42
Collectrice	IRI ≤ 3,5	IP ≥ 58	IRI > 3,5	IP < 58	IRI > 5,0	IP < 33
Autres	IRI ≤ 4,5	IP ≥ 42	IRI > 4,5	IP < 42	IRI > 5,5	IP < 25

Projets visant à assurer une qualité de roulement acceptable pour les usagers de la route de même qu'une capacité structurale suffisante pour la circulation des véhicules lourds. Ces investissements incluent également les projets de réfection des éléments servant au drainage de la chaussée et les projets de remplacement d'équipement à l'intérieur de l'emprise, dont l'état n'est plus acceptable.

## Investissements en conservation des chaussées

Dépressions longitudinales situées dans les pistes de roues, exprimée en millimètres. La profondeur des ornières est mesurée à l'aide du véhicule d'auscultation multifonction du Ministère (Info DLC, vol. 1, no 13, septembre 1996).

## Ornières

Pour obtenir les mesures d'ornières, l'orniérolaser projette deux traits lumineux de 2 m de largeur au moyen de diodes laser. Ces traits frappent transversalement la chaussée avec un faible angle d'incidence, créant une déformation du trait lumineux proportionnelle à la profondeur et à la forme de l'ornière. Cette déformation est traitée et quantifiée afin d'en extraire la profondeur des ornières à des intervalles de 10 m. Par la suite, la valeur maximale de la moyenne d'orniérage calculée pour les deux traces de roues est conservée pour chaque longueur de 100 m de chaussée.

Les seuils utilisés pour définir l'état d'une chaussée selon l'orniérage au Ministère sont les suivants, pour l'ensemble des classes fonctionnelles :

- Bon état :
  - Valeur au 100 m : ≤ 15 mm
  - Valeur au segment<sup>1</sup> : ≤ 12,5 mm, soit IP ≥ 50
- Déficience mineure :
  - Valeur au 100 m : > 15 mm
  - Valeur au segment<sup>1</sup> : > 12,5 mm, soit IP < 50
- Déficience majeure :
  - Valeur au 100 m : > 20 mm
  - Valeur au segment<sup>1</sup> : > 15,0 mm, soit IP < 40

<sup>1</sup> Note : en raison de l'effet de moyenne observé pour l'orniérage sur un segment de gestion des chaussées, la valeur du seuil utilisé pour les segments est légèrement plus faible que celle utilisée pour chaque longueur de 100 m. Cela permet de s'assurer qu'un segment sera considéré comme déficient s'il est composé d'un nombre important de 100 m eux-mêmes déficients (95 % des cas où plus de 33 % des 100 m sont déficients, et 99,9 % des cas où plus de 50 % des 100 m sont déficients).

## Lexique (suite)

Document qui énonce les grandes orientations liées au développement socioéconomique, à la sécurité et à la performance de l'organisation qui guideront la réalisation des activités du Ministère. Il détermine les axes d'intervention, les objectifs, les résultats visés et les indicateurs que s'est donné le Ministère pour encadrer la réalisation de son plan.

**Plan stratégique du Ministère**

Intervention qui vise à remettre en état le revêtement et une partie de la fondation d'une chaussée. Les méthodes les plus courantes sont le retraitement en place avec ou sans stabilisation, correction locale de la fondation, exécution de transitions ou pose d'isolant dans la structure de la chaussée.

**Réhabilitation en profondeur**

Intervention qui vise à remettre en état le revêtement d'une chaussée. Les méthodes les plus courantes sont le resurfçage, planage et resurfçage, recyclage de l'enrobé, renforcement en enrobé et rechargement granulaire et enrobé.

**Réhabilitation en surface**

Sous-ensemble du réseau routier supérieur québécois qui comprend les principales infrastructures de transport qui supportent le commerce extérieur québécois effectué tant avec le reste du Canada qu'auprès des principaux partenaires internationaux et plus particulièrement les États-Unis.

Le réseau RSSCE compte 7 724 km de chaussées dans le présent bilan, il représente donc 28 % du réseau routier supérieur québécois. Il est constitué essentiellement des autoroutes et d'une partie des routes nationales. Plus de 80 % des kilomètres parcourus par les usagers de la route sont effectués sur le RSSCE. Ce dernier dessert 87 % de la population et soutient 91 % des emplois.

**Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE)**

Portions de routes homogènes en matière de structure de chaussée et de comportement, dont la longueur varie généralement entre 1 et 4 km. L'état des chaussées et les proportions de chaussées en bon état sont établis sur la base des segments de gestion des chaussées.

**Segments de gestion des chaussées**

Intervention réalisée sur une chaussée en bon état, mais qui commence lentement à se dégrader (apparition de fissures, par exemple), pour préserver son état et augmenter sa durée de vie utile. Il peut s'agir du scellement des fissures ou du recouvrement de la surface avec un revêtement mince (ex. : enrobé coulé à froid (ECF) ou enrobé mince posé à chaud).

**Travaux préventifs**

Intervention temporaire réalisée sur une chaussée en très mauvais état pour laquelle une intervention de réhabilitation en profondeur ou de reconstruction ne peut être effectuée à court terme. Vise à offrir aux usagers, au moindre coût possible, un niveau de qualité acceptable de la chaussée jusqu'à ce qu'une intervention majeure adéquate soit réalisée. Ex. : réparations puis resurfçage, rapiéçage mécanisé, réfection localisée et ciblée.

**Travaux temporaires**