PLAN D'INTERVENTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)



RAPPORT FINAL

(VERSION DÉFINITIVE)

PLAN D'INTERVENTION

Février 2023

Projet No PIIRL 2022

Réalisé grâce à la collaboration de

PLAN D'INTERVENTION DES INFRASTRUCTURES

ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)

RAPPORT FINAL

(VERSION DÉFINITIVE)

PLAN D'INTERVENTION

Préparé par



Éric Lalonde, ing. M. ing.

O.I.Q. : 120124

PROJET No PIIRL 2022

Le 17 février 2023

96 rue Fraser
Sherbrooke (Québec)
J1J 2V1

Bur. 819-345-3264

maxxum
GESTION D'ACTIFS

Février 2023

Équipe de réalisation du rapport

Maxxum Gestion d'Actifs

Rédaction

M. Éric Lalonde, ing.

Révision

Mme Alyson Lalonde

MRC de Bonaventure

Coordination

M. Dany Voyer, aménagiste et responsable du service de l'aménagement du territoire

Ressources internes consultées :

Mme Camille Cyr, géomaticienne, ing. géomatique

M. François Bujold, directeur général, greffier-trésorier

Février 2023

Révisions

Révision	Date	Description	Par
0	2022-12-19	Version initiale – pour dépôt au MTQ	E.L.
1	2023-02-17	Version définitive – après révision des commentaires du MTQ	E.L.
2			
3			

Table des matières

1 Mise en contexte 1

2 Méthodologie 2

2.1 Documents 2

2.2 Rappel du niveau d'analyse 2

2.3 Rappel des provisions budgétaires 3

2.4 Rappel de précisions sur les coûts 3

3 Synthèse des étapes de réalisation du plan d'intervention (1 à 6) 4

3.1 Étape 1 : Description du réseau routier 4

3.2 Étape 2 : Élaboration d'un profil socioéconomique 5

3.3 Étape 3 : Identification des routes prioritaires 10

3.4 Étape 4 : Bilan de l'état du réseau routier 16

3.5 Étape 5 : Stratégie d'intervention 21

3.5.1 Stratégie et priorité pour les routes 25

3.5.2 Stratégie et priorité pour les ponceaux 28

3.6 Étape 6 : Estimation des coûts des travaux 31

4 Plan d'intervention triennal 33

4.1 Sommaire du plan d'intervention triennal 33

4.2 Détail du plan d'intervention 35

5 Limites et recommandations 36

6 Conclusion 37

Annexes 39

Annexes

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal 40
Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires 64
Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires 75
Annexe 4 – Carte du plan d'intervention des routes 96
Annexe 5 – Carte du plan d'intervention des ponceaux 98
Annexe 6 – Rapport d'étape no 1 100
Annexe 7 – Rapport d'étape no 2 102
Annexe 8 – Rapport d'étape no 3 104

Liste des figures

Figure 1 : Étapes de réalisation du PIIRL de la MRC de Bonaventure 1
Figure 2 : Pyramide des âges de la MRC de Bonaventure 7
Figure 3 : Distribution des emplois par industrie 9
Figure 4 : Coûts reliés à la remise en état d'une chaussée 22

Liste des tableaux

Tableau 1 : Classification du réseau routier de la MRC de Bonaventure 5
Tableau 2 : Progression de la population du territoire au cours des 30 dernières années. 6
Tableau 3 : Comparaison des tendances démographiques 7
Tableau 4 : Les facteurs de priorité 12
Tableau 5 : Réseau routier local prioritaire 13
Tableau 6 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour le PCI 16
Tableau 7 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour l'IRI 17
Tableau 8 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour les ornières 17

Tableau 9 : L'échelle de chacun des indicateurs et proportions ayant au moins un indicateur critique.... 18
Tableau 10 : Le sommaire de résultat du bilan d'état des ponceaux du réseau routier..... 19
Tableau 11 : Bilan de l'état des ponts selon l'indice– Routes prioritaires et non prioritaires 20
Tableau 12 : Bilan de l'état des ponts inspectés pour chaque municipalité 20
Tableau 13 : Investissements moyens des années antérieures (2016-2021) et projection..... 24
Tableau 14 : Cibles à atteindre pour les chaussées pavées des routes prioritaires..... 25
Tableau 15 : Cibles à atteindre pour les chaussées pavées des routes non prioritaires..... 26
Tableau 16 : Cibles pour l'orniérage, sur les routes prioritaires 26
Tableau 17 : Cibles pour l'orniérage, sur les routes non prioritaires 26
Tableau 18 : Paramètres de fenêtre d'opportunité d'intervention et d'augmentation de la durée de vie 27
Tableau 19 : Cibles à atteindre pour l'indice d'état du ponceau (IEP), routes prioritaires..... 29
Tableau 20 : Cibles à atteindre pour l'indice d'état du ponceau (IEP), routes non prioritaires..... 30
Tableau 21 : Cibles à atteindre pour les ponceaux dangereux, routes prioritaires 30
Tableau 22 : Cibles à atteindre pour les ponceaux dangereux, routes non prioritaires..... 30
Tableau 23 : Coûts unitaires des travaux des routes pavées 31
Tableau 24 : Prix unitaires des interventions de réhabilitation, amélioration et entretien 31
Tableau 25 : Prix unitaires pour le remplacement ou le prolongement de ponceau 32
Tableau 26 : Tableau résumé du plan d'intervention 34

1 Mise en contexte

La MRC de Bonaventure a mandaté la firme **Maxxum Gestion d'Actifs** pour produire un plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL) répondant aux exigences émises par le ministère des Transports du Québec. Ce plan vise à établir l'état des infrastructures, à structurer les interventions requises et à se doter d'une stratégie de planification à court et moyen termes afin de procéder à la détermination des besoins et des priorités d'intervention.

Le mandat comprend l'élaboration d'un plan d'intervention conformément au Guide d'élaboration – Plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL), dont la plus récente version a été diffusée en avril 2021, ainsi que les modalités d'application de ce plan d'intervention, également diffusées en 2021. Ce mandat inclut l'élaboration de toutes les étapes (1 à 7) du PIIRL, lesquelles seront réalisées en collaboration avec la MRC et chacune des municipalités.

Le présent rapport présente la synthèse du projet et, plus particulièrement la septième étape du PIIRL. La réalisation de cette étape représente l'exercice ultime, résultat de la démarche complète de l'élaboration du plan d'intervention des infrastructures routières locales.

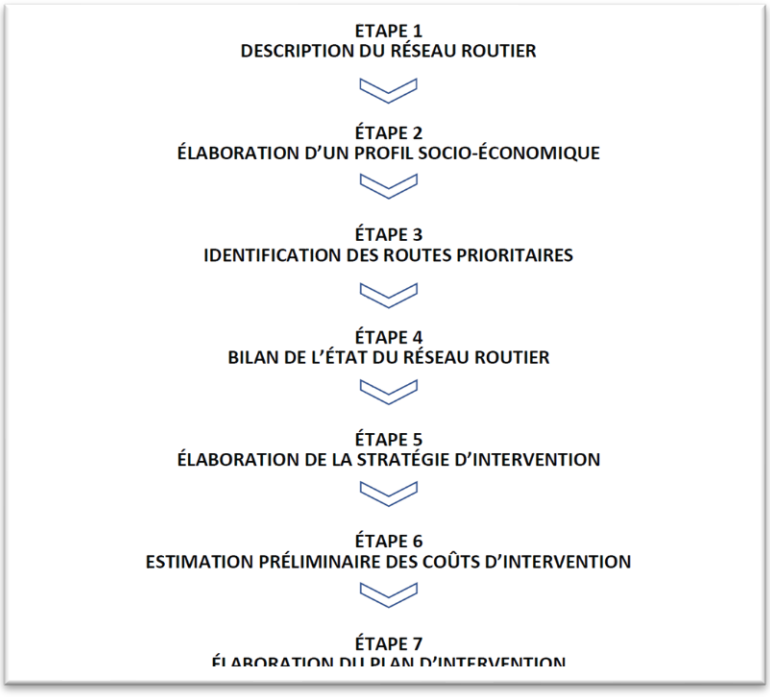


Figure 1 : Étapes de réalisation du PIIRL de la MRC de Bonaventure

2 Méthodologie

2.1 Documents

La planification triennale de la MRC de Bonaventure a été réalisée en tenant compte d'informations, d'exigences ou de recommandations retrouvées dans les documents suivants :

- MTQ – Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024 ;
- MTQ - Plan d'intervention en infrastructures routières locales : Guide d'élaboration 2016 ;
- MTQ - Plan d'intervention en infrastructures routières locales : Complément d'information au guide d'élaboration 2016 ;
- MTQ - publications – Ouvrage routiers – guides – Manuel d'inspection des ponceaux, *édition 2019* ;
- MTMDET - publications – Ouvrage routiers – guides – Guide de mesures et d'identifications des dégradations de chaussée souples.
- MTMDET - publications – Ouvrage routiers – guides – Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier;
- MTQ 2006 – Gestion stratégique des chaussées ;
- FHWA 2015 – Gravel Roads Construction and Maintenance Manual.

2.2 Rappel du niveau d'analyse

L'exercice réalisé dans le cadre de ce plan d'intervention possède les principales caractéristiques d'un niveau d'analyse « Réseau », c'est-à-dire qu'il vise à recueillir des données sur l'état de l'ensemble du réseau routier dans le but de définir des orientations stratégiques optimales relatives aux besoins techniques et budgétaires d'intervention. Ces données sont typiquement moins détaillées et à coût moins élevé par kilomètre de chaussée à l'étude. Une évaluation des impacts budgétaires des décisions prises fait partie intégrante de la gestion du niveau réseau.

Cependant, avant de procéder à la mise en œuvre des travaux recommandés dans ce plan d'intervention, une vérification des causes de détérioration et la cueillette de données plus détaillées, notamment sur les conditions de sols et les caractéristiques de l'environnement immédiat, doivent être effectuées. Ainsi, il sera possible de préciser le type et les modalités d'application des interventions définies au niveau réseau. Il est donc nécessaire de procéder à une analyse au niveau « projet » après le dépôt du plan d'intervention.

2.3 Rappel des provisions budgétaires

Ce rapport, ainsi que l'ensemble des étapes précédant celui-ci, ont su démontrer la nécessité d'investir massivement dans des projets de redressement et d'amélioration du réseau routier local. Les montants attribués à ces infrastructures au fil des dernières années se sont montrés insuffisants, dans une large proportion, pour contenir le rythme de dégradation. Grâce à l'information recueillie lors des rencontres individuelles réalisées avec les municipalités participantes, nous avons donc ajusté les montants annuels de ce plan d'intervention en fonction de la volonté démontrée par la majorité des municipalités à investir significativement dans le maintien des infrastructures routières.

Les municipalités de la MRC de Bonaventure ne sont pas à l'abri de changements qui pourraient diminuer la priorité allouée aux infrastructures à l'étude dans ce rapport. Il est donc très important que ce rapport fasse l'objet d'une évaluation annuelle afin de reconduire la volonté desdites municipalités de redresser l'état des infrastructures routières locales et ainsi de poursuivre avec une provision budgétaire à la hauteur des besoins exigés.

2.4 Rappel de précisions sur les coûts

Considérants que les budgets d'années antérieurs et ceux à prévoir par les municipalités pour les années futures incluent ou doivent inclurent tous les frais qui s'appliquent à elles, alors toutes les évaluations de coûts préparées par **Maxxum Gestions d'Actifs** et présentés dans ce rapport incluent :

- Les **Coûts Directs des Travaux** (**CDT**)réalisés en régie ou par un entrepreneur;
- Les **Coûts Directs d'Honoraires Professionnels** (**CDHP**) d'un laboratoire de sol et d'une firme d'ingénierie pour les études, la conception, la préparation des plans et devis, le suivi lors de l'appel d'offres, ainsi que le suivi lors de la réalisation des travaux par un entrepreneur. Les coûts directs pour les honoraires professionnels sont fixés **10%** de la valeur des coûts directs des travaux;
- Les **Frais Incidents (FI)**, sont les frais pour couvrir les risques et imprévus reliés aux faits que la présente étude est réalisée au niveau réseau et non de façon précise et avec toutes les informations requises qui ne seront disponible que lors de l'étude au niveau projet. Les frais incidents ont été fixés à **20%** des coûts directs (CDT+CDHP). Tel qu'admis au programme d'aide financière du PAVL.
- Les **Taxes Nettes (TN)** sont le montant des taxes non remboursable à une municipalité. Ce taux est fixé à **4.9875%** des coûts directs + frais incidents.

Les coûts et budgets sont donc établis ainsi :

Coûts ou budgets = CDT x CDHP x FI x TN

= CDT x 1.10 x 1.20 x 1.049875

= CDT x 1.38

En résumé, les coûts totaux des travaux présentés dans le cadre de ce rapport sont majorés de 38% des coûts directs des travaux afin de tenir compte des frais complets qu'une ville devra payer et prévoir à ses budgets.

Il faut aussi tenir compte que les coûts sont en dollars à la date de ce rapport. La ville devrait tenir compte de la fluctuation des marchés en majorant les coûts pour l'année où seront réellement réalisé les travaux si cela devait avoir une implication importante.

3 Synthèse des étapes de réalisation du plan d'intervention (1 à 6)

3.1 Étape 1 : Description du réseau routier

Le territoire de la MRC de Bonaventure est desservi par des routes du réseau supérieur appartenant au MTQ pour une longueur de 214,2 kilomètres.

Le réseau routier inclus au PIIRL est constitué de 340,3 kilomètres, lesquels sont distribués dans les municipalités à l'étude.

Tableau 1 : Classification du réseau routier de la MRC de Bonaventure[1]

Classification	Responsabilité	Longueur (km)	Description
Nationale	MTQ	81.9	La route 132
Régionale	MTQ	44.7	La route 299
Collectrice	MTQ	74.3	Les liens majeurs entre les routes numérotées.
Locale	MTQ	0.0	L'ensemble du réseau routier permettant de faire le lien entre les routes et les résidences ou agglomérations.
Accès aux ressources	MTQ	13.4	Les routes qui permettent l'accès à des ressources forestières, minières ou à des ouvrages hydroélectriques dans les régions isolées.
Local 1	Municipalités	35.9	
Local 2	Municipalités	304.4	
	Total MTQ	214.2	
	Total MRC	340.3	

3.2 Étape 2 : Élaboration d'un profil socioéconomique

La population de la MRC de Bonaventure, selon le récent recensement, est de 17 557 habitants. Elle est composée de quatorze (14) municipalités. Nous y retrouvons les municipalités de Bonaventure, Caplan, Cascapédia-Saint-Jules, Hope, Hope Town, New Carlisle, New Richmond, Paspébiac, Rivière-Bonaventure (TNO), Saint-Alphonse, Saint-Elzéar, Saint-Godefroi, Saint-Siméon et Shigawake. La répartition de la population selon les municipalités illustre que la densité la plus élevée se retrouve dans les municipalités de New Richmond (21%), Paspébiac (18%) et Bonaventure (15%). La majorité des déplacements se concentre donc sur les axes à proximité de ces centres de population. Ceci implique que les déplacements provenant des autres municipalités convergeront vers ces agglomérations.

[1] Ces données sont issues d'Adresse Québec ainsi que du registre du MTQ.

Tableau 2 : Progression de la population du territoire au cours des 30 dernières années.[2-3]

Territoire	1991	1996	2001	2006	2011	2016	2021
Bonaventure	2845	2884 (1.4%)	2756 (-4.4%)	2673 (-3%)	2775 (3.8%)	2706 (-2.5%)	2733 (1%)
Caplan	2090	2145 (2.6%)	2010 (-6.3%)	1884 (-6.3%)	2039 (8.2%)	2024 (-0.7%)	1966 (-2.9%)
Cascapédia-Saint-Jules	645	673 (4.3%)	679 (0.9%)	714 (5.2%)	741 (3.8%)	730 (-1.5%)	764 (4.7%)
Hope	855	822 (-3.9%)	746 (-9.2%)	878 (17.7%)	630 (-28.2%)	568 (-9.8%)	584 (2.8%)
Hope Town	375	371 (-1.1%)	340 (-8.4%)	347 (2.1%)	344 (-0.9%)	339 (-1.5%)	334 (-1.5%)
New Carlisle	1565	1538 (-1.7%)	1431 (-7%)	1370 (-4.3%)	1358 (-0.9%)	1388 (2.2%)	1336 (-3.7%)
New Richmond	4010	3941 (-1.7%)	3760 (-4.6%)	3748 (-0.3%)	3810 (1.7%)	3706 (-2.7%)	3683 (-0.6%)
Paspébiac	3755	3654 (-2.7%)	3326 (-9%)	3159 (-5%)	3198 (1.2%)	3164 (-1.1%)	3033 (-4.1%)
Rivière-Bonaventure	n.d.	0	0	35	25 (-28.6%)	35 (40%)	59 (68.6%)
Saint-Alphonse	870	866 (-0.5%)	755 (-12.8%)	731 (-3.2%)	691 (-5.5%)	699 (1.2%)	711 (1.7%)
Saint-Elzéar	555	565 (1.8%)	508 (-10.1%)	508 (0%)	467 (-8.1%)	458 (-1.9%)	464 (1.3%)
Saint-Godefroi	565	488 (-13.6%)	373 (-23.6%)	370 (-0.8%)	405 (9.5%)	380 (-6.2%)	350 (-7.9%)
Saint-Siméon	1285	1211 (-5.8%)	1211 (0%)	1174 (-3.1%)	1179 (0.4%)	1171 (-0.7%)	1207 (3.1%)
Shigawake	430	392 (-8.8%)	372 (-5.1%)	357 (-4%)	338 (-5.3%)	292 (-13.6%)	333 (14%)
Total	19845	19550 (-1.5%)	18267 (-6.6%)	17948 (-1.7%)	18000 (0.3%)	17660 (-1.9%)	17557 (-0.6%)

Bien que la tendance démographique de l'Institut de la statistique du Québec présente un portrait décroissant, les données plus récentes présentent également qu'une croissance obtenue au cours des cinq dernières années semble se poursuivre encore pour les cinq années suivantes. Par ailleurs, l'organisme « Vivre en Gaspésie » mentionnait dans une publication de janvier 2022 qu' « En plus d'enregistrer son meilleur résultat à ce jour, la région est la seule dite éloignée à présenter un solde migratoire interrégional positif pour une cinquième année consécutive. » De plus, l'effet de la pandémie avec un retour aux sources et l'accélération du déploiement du télétravail contribuent à un solde migratoire positif. Tout porte à croire que la tendance se renverse et que les prévisions de décroissance devront être revues.

[2] Source de 1961 à 2021: Statistiques Canada. Recensements 1961, 1991, 1996, 2001, 2006, 2011, 2016 et 2021. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

[3] Le pourcentage présenté entre parenthèse représente la progression (ou régression) sur la période totale de cinq (5) ans.

Tableau 3 : Comparaison des tendances démographiques [4-5]

Territoire	2021	2026	2031	2036	2041	2021-2041
MRC de Bonaventure	**17 557**	**17773 (1%)**	**17604 (-1%)**	**17377 (-1%)**	**17129 (-1%)**	-2.4%
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	**90 535**	**90 552**	**89 585**	**88 382**	**87 074**	-4%
Province de Québec	**8 568 200**	**8 830 200**	**9 039 500**	**9 209 300**	**9 350 200**	9%

D'ailleurs, la pyramide des tranches d'âges est représentative de cette réalité.

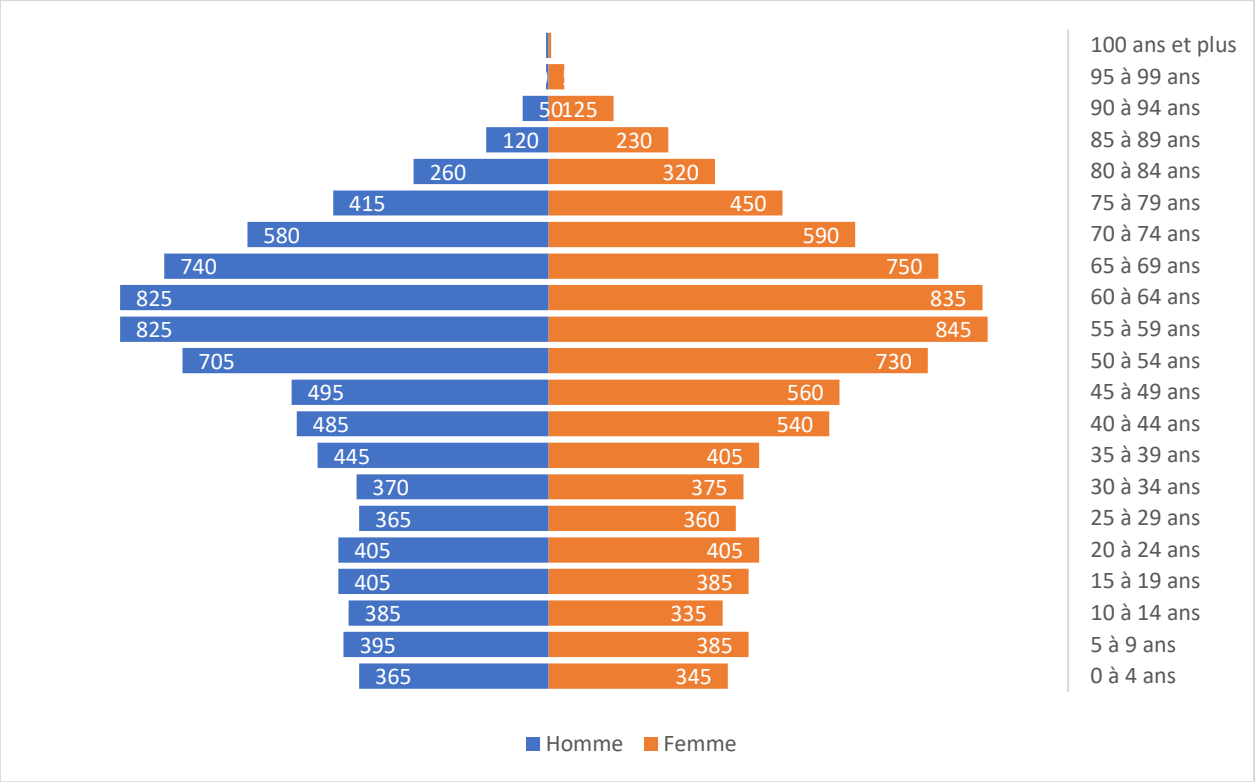


Figure 2 : Pyramide des âges de la MRC de Bonaventure[6]

[4] Population projetée des MRC du Québec, scénario Référence (A), 2016-2041, Institut de la statistique du Québec, (https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/donnees-sociodemographiques-en-bref-volume-24-n1-octobre-2019.pdf)

[5] Le pourcentage présenté entre parenthèse représente la progression (ou régression) sur la période totale de cinq (5) ans.

[6] Statistique Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

Selon cette illustration, il devient évident que la population est vieillissante et qu'une projection dans le futur engendrera des besoins supplémentaires pour cette tranche de la population (50 ans et plus) ainsi que certaines problématiques concernant les logements et le taux d'activité. Un affaiblissement de la pyramide entre les 30 et 50 ans peut s'avérer un problème dans une région où la main d'œuvre d'expérience est requise. De plus, un affaiblissement dans le bas de la pyramide peut s'avérer un problème en ce qui a trait à la diminution démographique puisque ces tranches d'âge sont celles qui sont ou seront en âge de fonder une famille et travailler. Quant aux jeunes d'âge scolaire, ils représentent une proportion dont il ne faut négliger l'effet. Cette population étudiante en périphérie doit nécessairement emprunter l'autobus pour se rendre aux écoles localisées principalement dans les pôles principal et secondaire. Ces déplacements doivent être tenus en compte dans l'analyse globale.

Pour ce qui est des secteurs d'activités économiques, le domaine de la construction se démarque en affichant une forte proportion (9,5%) comparativement à la moyenne provinciale (6,1%), tout comme l'agriculture, la foresterie, la chasse et la pêche qui présentent une proportion plus élevée (6,2%) que la moyenne provinciale (2%). De plus, une autre différence marquée est la faible proportion des emplois dans les services professionnels (3,4%) comparativement à la moyenne provinciale (7%). Ces chiffres démontrent que la vocation principale de la région se retrouve dans les soins de santé et l'assistance social.

Les proportions observées sont à toutes fins pratiques similaires à celles présentées dans le rapport d'étape no 1 du PIIRL précédent. On remarque une augmentation dans le domaine de la fabrication (5,8% à 9,0%). Le recul le plus important quant à lui correspond au domaine de l'agriculture, foresterie, pêche et chasse (8,2% à 6,2%).

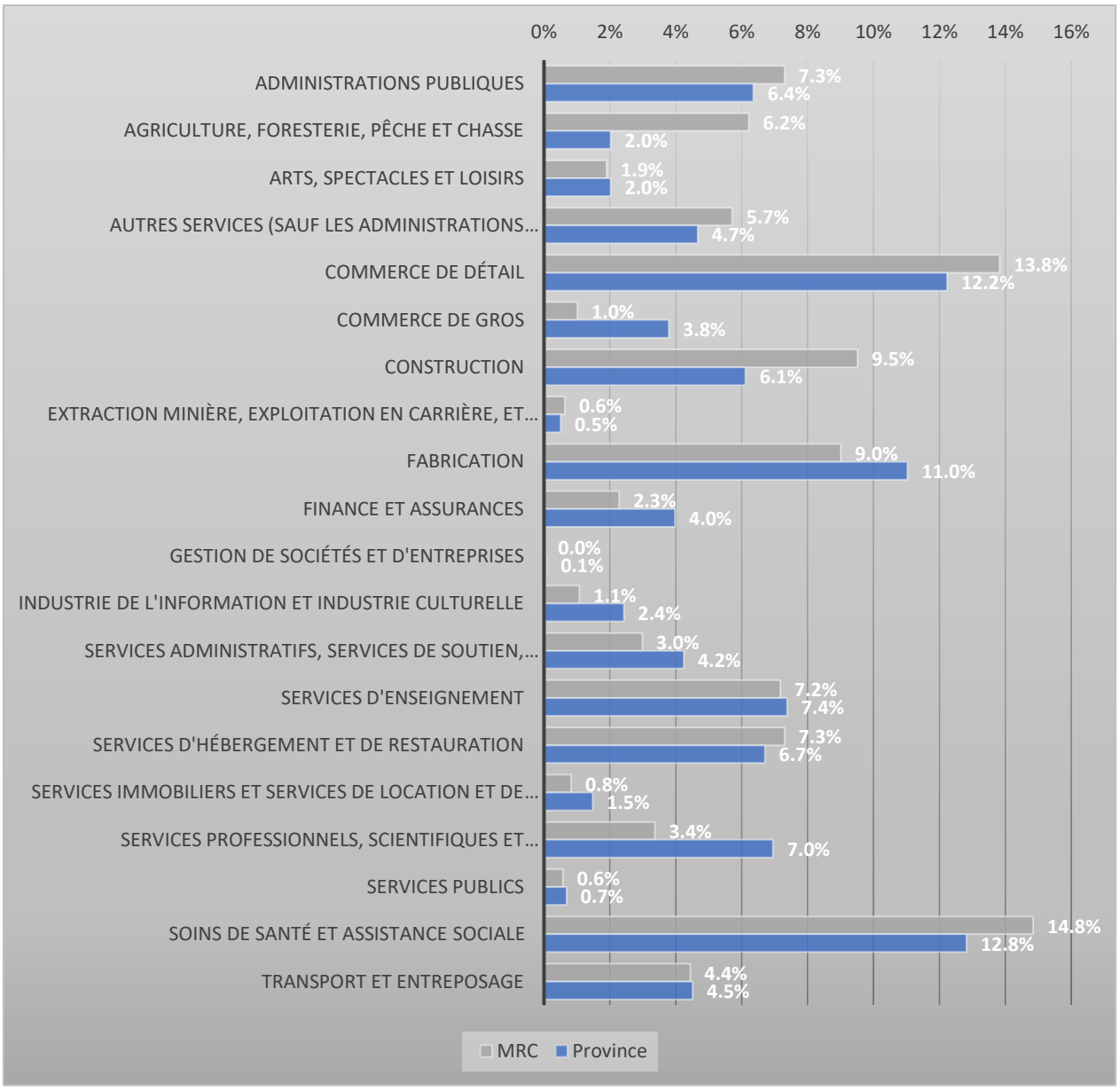


Figure 3 : Distribution des emplois par industrie[7]

Enfin, les activités économiques génératrices de déplacements qui sont présentes sur le territoire de la MRC concernent principalement l'agriculture, l'exploitation forestière ainsi que les attraits récréotouristiques.

[7] Statistiques Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

L'identification des routes prioritaires, étape suivante de la démarche de l'élaboration du plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL), doit principalement respecter les axes suivants :

- Faciliter les déplacements vers les municipalités avoisinantes pour les trajets domicile-travail de la grande majorité de la population ;
- Conserver une qualité des infrastructures pour permettre aux résidents en périphérie d'atteindre les infrastructures de services situées sur le territoire, en empruntant également les liens intermunicipaux ;
- Favoriser les liens routiers pour les activités économiques de premier plan, c'est-à-dire les activités des secteurs industriels, énergétiques, forestiers et agricoles, et de certains attraits récréotouristiques.

3.3 Étape 3 : Identification des routes prioritaires

Le processus d'identification des routes prioritaires est une étape primordiale dans la réalisation du plan d'intervention en infrastructures routières locales puisqu'elle détermine les routes stratégiques qui auront un statut particulier et nous pourrons ainsi présenter de façon distincte les deux catégories de routes dans les prochaines étapes. Ces routes sont d'une importance déterminante dans le développement économique et social continu de la MRC de Bonaventure.

La description du réseau routier local et le profil socioéconomique de la MRC présentés dans le rapport de l'étape 1, contribuent à déterminer le réseau prioritaire.

En prenant soin d'utiliser des critères basés uniquement sur l'aspect socioéconomique de la MRC sans égard à l'état des infrastructures, la démarche respecte entièrement les spécifications énoncées dans le Guide. Le choix final des facteurs prioritaires représente la réalité socioéconomique et les priorités de la MRC de Bonaventure. Ces facteurs ont d'ailleurs été préalablement présentés et acceptés par les représentants de la MRC et de ses municipalités.

Les facteurs sur lesquels a porté la réflexion sont :

- Achalandage des routes par leur fonction de mobilité en lien avec la hiérarchie du réseau routier du MTQ ;
- Achalandage des routes pour les secteurs plus densément peuplés afin de permettre à la population d'accéder aux infrastructures du périmètre urbain ;
- Mobilité des biens sur le territoire, par les routes de camionnage ;

- Mobilité de la circulation lourde des activités névralgiques de l'activité économique du territoire (forêts, carrières) ;
- Accès aux industries afin de faciliter le déplacement des travailleurs(euses) ;
- Accès aux centres d'intérêts récréotouristiques en périphérie, notamment les bases de plein air et parcs récréatifs, les centres de ski, les clubs de golf et les campings ;
- Accès à des parcours cyclables, des sentiers de VTT et de motoneige.

Rapidement, les discussions ont permis de se concentrer sur certains critères de la liste de départ. Ainsi, nous avons écarté les routes de camionnage puisque les données ne représentaient pas suffisamment les axes empruntés par le transport lourd. Quelques scénarios ont été élaborés afin de déterminer la pondération de chacun des facteurs. Les rencontres portant sur le sujet, au nombre de quatre (4), ont permis de circonscrire l'impact de chacun des critères dans l'identification des routes prioritaires. Dans la matrice de priorisation, un pointage a été accordé à chacun des critères pour mieux représenter la pondération et l'importance de ceux-ci dans la vie économique et socioculturelle de la MRC de Bonaventure. Un dernier scénario a été partagé aux représentants de la MRC lors d'une rencontre tenue le 4 novembre 2022 pour valider et confirmer que les critères et les pointages choisis reflètent bien la réalité locale. À la fin de la rencontre, il a été statué que les critères et la pondération du dernier scénario de la matrice de priorisation finale soumis correspondaient bien aux attentes et étaient représentatifs de la réalité pour l'identification des routes prioritaires. Les membres ont donc entériné les résultats obtenus.

La matrice de priorisation approuvée par les intervenants de la MRC est présentée dans le Tableau 4. Cette grille affiche les facteurs de priorité, le pointage et la pondération.

Tableau 4 : Les facteurs de priorité

Critères			Règles	Pointage accordé	Pointage pondéré
Débit de circulation	A	Achalandage occasionné par une plus forte densité de population	>200 un.	2	15%
			100 < L < 200 un.	1,5	
			50 < L < 100 un.	1	
			25 < L < 50 un.	0,5	
			L < 25 un.	0	
Importance du trafic lourd	B	Route utilisée pour le transport des ressources naturelles et autre transport lourd (Somme des points [Bois = 1,5; Militaire = 1,5; Agricole fréquent = 1,5; Agricole sporadique = 0,5; Carrière = 0,5])	Somme = 2.0	2.0	20%
			Somme = 1.5	1.5	
			Somme = 0.5	1	
			Somme = 0	0	
Infrastructures socioéconomiques	C	Routes intermunicipales et pôles de services	Principale	3.0	30%
			Secondaire	1.8	
			Aucune	0	
	D	Présence de centres d'intérêts récréotouristiques (bases de plein air, campings, centre de ski, centre touristiques, golf, ZEC) et infrastructure régionale	$P_F > 4$	3.5	35%
			$P_F = 4$	3	
			$P_F = 3$	2.5	
			$P_F = 2$	2	
			$P_F = 1$	1.5	

Plus spécifiquement, la méthode d'attribution et de calcul pour l'application des pointages au critère d'importance du transport lourd est basée sur l'itinéraire emprunté par le transport des ressources. D'une part, les sites d'exploitation des ressources forestières, les carrières/sablières et les industries de transformation générant du transport lourd ont été localisés. Puis, nous avons identifié les itinéraires empruntés par cette circulation lourde pour rejoindre soit le site d'exploitation le plus proche ou bien le réseau supérieur du MTQ où la circulation lourde est permise. De cette façon, la pondération présentée dans la grille est additionnée pour chacun des itinéraires jusqu'à concurrence du maximum, soit 2,0. Ce pointage est alors attribué dans le calcul du pointage total. Les données ont été compilées dans une base

de données géomatique. Chacune des sections de route à l'étude s'est vu assigner un pointage en fonction des données recueillies. En appliquant la pondération suggérée au pointage obtenu cela a permis de développer une hiérarchie pour identifier les 20 à 25% de routes locales les plus importantes. Les segments ayant obtenu un pointage de 2,6 et plus se retrouvent dans la liste des segments prioritaires. Les tronçons de route qui composent le réseau routier identifié comme étant prioritaire sont présentés dans le Tableau 5.

Tableau 5 : Réseau routier local prioritaire

Municipalité	Rue	Total
Bonaventure	Chemin Thivierge	6370
Bonaventure Total		6370
Caplan	2e Rang Est	5320
	2e Rang Ouest	4620
	Route Dion	2170
Caplan Total		12120
Cascapédia - Saint-Jules	4e Rang Ouest	820
	Route de Patrickton	740
	Route des Ponts	1240
	Route Gallagher	2460
	Route Stewart	1810
Cascapédia - Saint-Jules Total		7080
New Carlisle	Rue Church	12080
New Carlisle Total		12080
New Richmond	3e Rang Ouest	3270
	4e Rang Ouest	2950
	Boulevard Perron Est	3160
	Boulevard Perron Ouest	5060
	Chemin de Saint-Edgar	1790
	Chemin du Port	310
	Chemin Pardiac	1570
	Route 299	1190

Municipalité	Rue	Total
New Richmond Total		19320
Paspébiac	Rue du Banc	1060
	Rue Saint-Pie-X	3820
Paspébiac Total		4890
Saint-Alphonse	Route de la Rivière	1550
	Rue Principale Est	4610
Saint-Alphonse Total		6170
Saint-Elzéar	Chemin Principal	3210
	Route de l'Église	4020
Saint-Elzéar Total		7230
Saint-Godefroi	3e Rang	1920
Saint-Godefroi Total		1920
Saint-Siméon	2e Rang Ouest	2010
	3e Rang Est	2680
	3e Rang Ouest	180
	Avenue du Viaduc	810
	Route Poirier	4130
Saint-Siméon Total		9840
Shigawake	2e Rang	2380
	Route Kruse	410
Shigawake Total		2790
Grand Total		89820

La démarche pour identifier les routes prioritaires et complète et rigoureuse, tient compte des critères énoncés par le Ministère dans le Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024 et est basée sur des données fiables et vérifiées par la MRC. Évidemment, plusieurs segments peuvent obtenir le même pointage puisqu'ils ont des caractéristiques similaires et se voient donc assignés les valeurs de pondération associées aux critères de l'évaluation. C'est ce qui est observé pour les segments obtenant le seuil de 2,6 points. Ceci fait en sorte que 26,3% des routes à l'étude sont retenues pour la liste des routes prioritaires. Bien que la longueur totale de segments obtenant 2,6 points et plus représente plus de 25% des routes à

l'étude, nous croyons fermement qu'il est justifié de préserver cette liste des routes prioritaires puisqu'elle respecte les critères du Ministère et qu'une proportion significative des segments prioritaires ont déjà obtenu un financement depuis le PIIRL précédent, donc ne feront pas l'objet d'une demande d'aide financière supplémentaire. Un de ces segment est par ailleurs le tronçon du boulevard Perron à New Richmond qui a été récemment reconstruit avant le transfert par le MTQ qui représente à lui seul 5,9%.

3.4 Étape 4 : Bilan de l'état du réseau routier

Chacun des segments a été caractérisé en utilisant un indice de qualité permettant d'évaluer la désuétude et les symptômes de détérioration. Ainsi, bien que nous ayons présenté des résultats dans le rapport d'étape no 2, nous avons actualisé ces résultats pour inclure l'amélioration de l'état des infrastructures occasionnée par ces travaux.

La qualité des routes pavées se traduit par la mesure de trois paramètres : les défauts de surface (PCI de la norme ASTM D6433), le confort au roulement (IRI) et la présence d'ornières. Bien que plusieurs plans d'intervention aient été réalisés en présentant un indicateur agrégé (cote globale), il nous apparaît pertinent de présenter les informations individuellement et d'analyser le comportement de manière distincte pour ne pas réduire l'effet d'une situation problématique qui aurait été combinée à un autre indicateur qui lui présente un aspect sans problème. C'est pour ces raisons que la cote globale sera le résultat de la pire valeur des indicateurs à l'étude.

Le PCI est un indicateur numérique, de 0 à 100 (100 = chaussée neuve), qui fournit une mesure de l'état actuel de la chaussée en fonction de défauts observés à la surface de la chaussée. Bien que cet indice soit un résumé de l'ensemble des observations sur toute la longueur du segment, parfois long de 100 mètres, l'information de chacun des segments est également disponible dans son fin détail (fissures, désenrobage, nid-de-poule et autres). Le Tableau 6 représente le code de couleur, l'échelle suggérée et les résultats pour les segments à l'étude.

Tableau 6 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour le PCI

État	Indice d'état de surface (PCI)	Inspection avant les travaux, Juil. 2022		État après les travaux, Octobre 2022	
		Longueur (km)	%	Longueur (km)	%
Très bon	80 à 100	56.35	25.7%	62.02	28.3%
Bon	60 à 79	44.30	20.2%	43.11	19.7%
Moyen	40 à 59	42.56	19.4%	40.54	18.5%
Mauvais	20 à 39	40.62	18.5%	38.37	17.5%
Très mauvais	0 à 19	35.17	16.1%	34.97	16.0%
		219.0		**219.0**	

L'IRI est un indicateur qui mesure la distorsion du revêtement de la chaussée qui affecte le confort au roulement. Cependant, dans le cas d'une route municipale, et puisque le relevé se fait à 50 km/h plutôt que 80 km/h comme sur le réseau supérieur du MTQ, nous adopterons le terme Uni. Le Tableau 7 représente le code de couleurs, l'échelle suggérée et les résultats pour les segments à l'étude.

Tableau 7 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour l'IRI

État	Uni (m/km)	Inspection avant les travaux, Juil. 2022		État après les travaux, Octobre 2022	
		Longueur (km)	%	Longueur (km)	%
Très bon	<= 2,5	19.99	9.1%	28.17	12.9%
Bon	>2,5 à 3,5	89.17	40.7%	87.83	40.1%
Moyen	> 3,5 à 4,5	48.04	21.9%	46.28	21.1%
Mauvais	> 4,5 à 5,5	31.79	14.5%	29.61	13.5%
Très mauvais	> 5,5	29.93	13.7%	27.01	12.3%
		218.9		**218.9**	

Les ornières sont relevées en spécifiant la profondeur de l'ornière. L'évaluation d'un indicateur pour les ornières est représentée par la présence observable d'ornières dans le segment. Le Tableau 8 représente le code de couleur, l'échelle suggérée et les résultats pour les segments à l'étude.

Tableau 8 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour les ornières

État	Profondeur d'ornière (mm)	Inspection avant les travaux, Juil. 2022		État après les travaux, Octobre 2022	
		Longueur (km)	%	Longueur (km)	%
Très bon	< 5mm	109.90	50.2%	114.79	52.4%
Bon	6 à 10mm	82.69	37.8%	79.54	36.3%
Moyen	11 à 15mm	21.86	10.0%	21.40	9.8%
Mauvais	16 à 20mm	2.81	1.3%	2.81	1.3%
Très mauvais	> 20mm	0.17	0.1%	0.17	0.1%
		217.4		**218.7**	

En considérant les trois critères à la fois, il est possible de tracer le portrait global de l'état des chaussées pavées en retenant la pire situation des trois critères. Le Tableau 9 en présente le résumé.

Tableau 9 : L'échelle de chacun des indicateurs et proportions ayant au moins un indicateur critique

État	Inspection avant les travaux, Juil. 2022		État après les travaux, Octobre 2022	
	Longueur (km)	%	Longueur (km)	%
Très bon	15.26	7.0%	23.50	10.7%
Bon	60.10	27.4%	59.51	27.2%
Moyen	44.28	20.2%	42.98	19.6%
Mauvais	46.54	21.3%	43.20	19.7%
Très mauvais	52.83	24.1%	49.81	22.7%
	219.0		**219.0**	

37,9% du réseau est dans un état bon ou très bon, tandis qu'approximativement 62,1% sont dans un état moyen, mauvais ou très mauvais. Avec un bilan de plus de 42,4 % des routes pavées dans un état mauvais et critique, une stratégie d'interventions de redressement est à prévoir.

L'inspection des ponceaux est l'examen systématique de tous les éléments constituant le ponceau afin de détecter les défauts et les anomalies selon quatre (4) catégories : structural, hydraulique, remblai et autres. Le résultat qui en découle est l'indice d'état du ponceau (IEP), une valeur numérique entre 0 et 100 (100 = ponceau neuf). Le résultat final à la suite du relevé de 2022 est présenté dans le Tableau 10.

Tableau 10 : Le sommaire de résultat du bilan d'état des ponceaux du réseau routier

Classe structurale	Classe d'état (Selon IEP)[1]	Route prioritaire		Route non prioritaire		Total	
		Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]
Structures Rigides < 3 m	A (> 85 à 100)	62	49.6%	88	30.9%	150	36.6%
	B (> 70 à 85)	12	9.6%	36	12.6%	48	11.7%
	C (> 55 à 70)	6	4.8%	28	9.8%	34	8.3%
Nb : 410 (58%)	D (> 40 à 55)	10	8.0%	26	9.1%	36	8.8%
	E (0 à 40)	35	28.0%	107	37.5%	142	34.6%
Structures Flexibles < 3 m	A (> 85 à 100)	21	33.3%	79	34.3%	100	34.1%
	B (> 70 à 85)	16	25.4%	55	23.9%	71	24.2%
	C (> 55 à 70)	9	14.3%	39	17.0%	48	16.4%
Nb : 293 (41.4%)	D (> 40 à 55)	7	11.1%	23	10.0%	30	10.2%
	E (0 à 40)	10	15.9%	34	14.8%	44	15.0%
Structures Rigides et Flexibles de 3 à 4,5m	A (> 85 à 100)	1	50.0%	0	0.0%	1	25.0%
	B (> 70 à 85)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	C (> 55 à 70)	0	0.0%	1	50.0%	1	25.0%
Nb : 4 (0.6%)	D (> 40 à 55)	1	50.0%	1	50.0%	2	50.0%
	E (0 à 40)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Inconnus / Introuvables[3]		5		6		11	
Total		195		523		718	

Un nombre relativement élevé de ponceaux, soit 196 (27%), ont un état critique. Si l'on ajoute les ponceaux en mauvais état, nous obtenons 264 (36%).

Enfin, le bilan de l'état des ponts sur le territoire, en fonction de la cote d'état de chaque pont inspecté, est présenté sous forme de tableau. Le Tableau 11 présente le bilan de l'état des ponts pour les routes prioritaires et non prioritaires.

Tableau 11 : Bilan de l'état des ponts selon l'indice– Routes prioritaires et non prioritaires

Classe structurale	Classe d'état	Route prioritaire		Route non prioritaire		Total	
		Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]
Ponts	1	0	0.0%	1	50.0%	1	33.3%
	2	0	0.0%	1	50.0%	1	33.3%
Nb : 3	3	1	100.0%	0	0.0%	1	33.3%
	4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%

Le Tableau 12 présente le bilan sommaire de l'état des ponts par municipalité. Les nombres indiqués incluent tous les ponts inspectés.

Tableau 12 : Bilan de l'état des ponts inspectés pour chaque municipalité

Municipalité	Très bon	Bon	Moyen	Mauvais	Total ponceaux inspectés[8]
New Richmond	1	0	0	0	1
Paspébiac	0	1	1	0	**2**
Total	1	1	1	0	3
Proportions	33%	33%	33%	0%	100%

[8] Les ponceaux inspectés sont les Ponceaux transversaux ainsi que les tuyaux de raccordement au fossé.

3.5 Étape 5 : Stratégie d'intervention

L'approche que nous proposons pour cette section, en accord avec la révision du guide d'élaboration du plan d'intervention en infrastructures routières locales, veut que la stratégie d'intervention soit adaptée et spécifique pour chacune des municipalités participantes. Ces dernières peuvent avoir des objectifs différents dans leur démarche d'amélioration du réseau routier local. Ainsi, afin que les municipalités soient mieux servies et que les résultats reflètent plus fidèlement l'orientation qu'elles désirent offrir à leurs citoyens(nes), nous avons opté pour une démarche individualisée qui concerne notamment l'estimation des budgets disponibles, les types d'intervention à suggérer et les cibles à atteindre. Pour obtenir l'information pertinente, nous avons planifié des rencontres – au moins une par Municipalité – au cours desquelles les représentants des municipalités (direction générale, direction des travaux publics, contremaître) ont décrit avec intérêt et détails les budgets consentis par le passé aux interventions, les types d'intervention planifiés habituellement et la stratégie anticipée pour les prochaines années. Nous avons pu obtenir également les éléments suivants :

- La qualité des fondations des routes à l'étude, afin de bonifier les interventions envisagées;
- Les travaux réalisés à l'été 2022 qui ont eu pour conséquence d'améliorer les infrastructures à l'étude et qui ne feront plus partie de la planification;
- Les travaux pour les infrastructures souterraines, prévus l'an prochain, qui seront financés par un autre programme;
- Les demandes au PAVL en cours d'approbation ou approuvées sur les segments à l'étude qui suggèrent une intervention différente, donc pour lesquels la planification sera devancée.

La stratégie d'intervention doit permettre aux municipalités de la MRC de Bonaventure d'identifier le type et le moment d'intervention en maximisant le retour sur l'investissement. Adopter une stratégie efficace pour la gestion du réseau signifie d'appliquer le principe de « la bonne intervention, au bon endroit et au moment opportun ». D'ailleurs ce type de stratégie prévoit des interventions d'entretien, de réhabilitation et de reconstruction selon les seuils minimaux correspondants. Ces types d'intervention sont présentés à la Figure 4. Cette figure illustre notamment le concept selon lequel des interventions préventives sur une chaussée en bon état permettent de prolonger la durée de vie de cette dernière, à un moindre coût, et ainsi de reporter la date d'une intervention majeure.

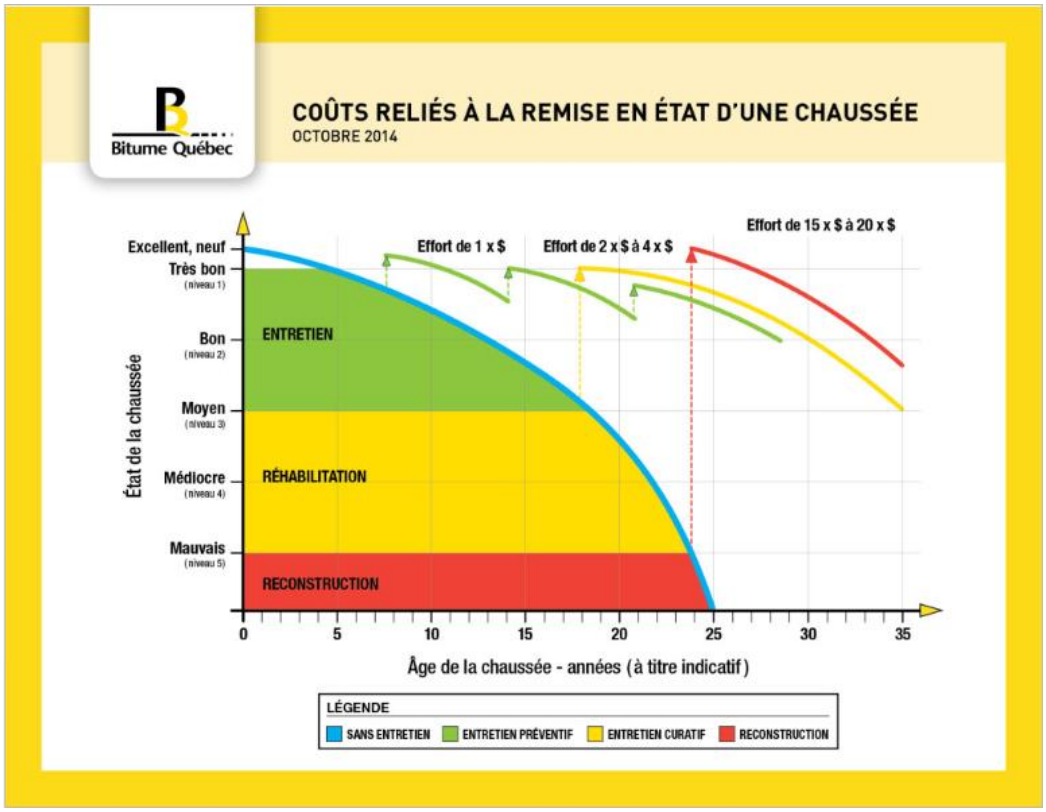


Figure 4 : Coûts reliés à la remise en état d'une chaussée[9]

L'intervention au bon moment sur les infrastructures offre également un moyen de maintenir un niveau de service adéquat, et ce, sur un maximum de routes. Le coût de l'intervention étant significativement plus faible, il est possible d'améliorer un plus grand nombre d'infrastructures et ainsi réduire le nombre d'infrastructures atteignant le stade de dégradation « Mauvais » qui requiert des interventions plus dispendieuses. Il a donc été démontré que l'intervention hâtive sur la courbe de vie d'une infrastructure permet non seulement d'économiser des coûts sur le cycle de vie, mais d'améliorer la condition globale du réseau et de repousser les échéances d'intervention. Cette stratégie doit nécessairement être accompagnée d'une série d'interventions palliatives permettant de corriger ponctuellement les défauts majeurs de certains segments sur lesquels les interventions curatives ont été reportées. Grâce au diagnostic de l'étape 4, le choix des interventions est cependant uniquement basé sur les considérations techniques liées à l'état de dégradation.

[9] Bitume Québec, Documentation disponible sur le site internet : http://entretiendesroutes.ca/.

Cette étape de la stratégie identifie donc, pour chacune des infrastructures (segments de route et ponceaux) l'intervention la plus pertinente permettant d'améliorer le niveau de service du réseau routier. En tenant compte de la situation actuelle, des objectifs sont définis et deviennent des cibles à atteindre pour l'organisation. Ces objectifs prennent la forme de seuils de niveaux de services acceptés par l'organisation dans un horizon donné. Les axes privilégiés sont notamment :

- Préserver en bon état les segments moins dégradés;
- Limiter la progression des segments en mauvais états;
- Sécuriser, à court terme, les tronçons présentant une problématique de sécurité routière;
- Répartir les interventions curatives dans le temps.

Lors des rencontres individuelles avec les représentants des municipalités, il a été question de la capacité de payer des citoyens ainsi que des budgets consentis par le passé à la réfection des infrastructures routières. Les budgets disponibles pour réaliser les travaux sur les routes à l'étude ont été évalués en fonction des sommes actuellement assignées aux réfections de routes du territoire de chacune des municipalités de la MRC de Bonaventure. Certaines d'entre elles ont spécifié que la capacité financière de la Municipalité peut être majorée substantiellement si le projet fait l'objet d'une aide financière. Ainsi, la Municipalité peut procéder à un règlement d'emprunt pour financer sa part du projet et ainsi maximiser la réalisation de projets de réfection. Pour les budgets absents pour les ponceaux de certaines municipalités, ils sont plutôt inclus avec le budget associé aux routes. Il est difficile pour ces municipalités d'estimer distinctement le budget pour les travaux de ponceaux. Les montants estimés par chacune des municipalités pour les travaux d'infrastructures sont présentés dans le Tableau 13.

Tableau 13 : Investissements moyens des années antérieures (2016-2021) et projection

Municipalité	Recours au règlement d'emprunt (Oui/Non)	Budget Annuel Route	Budget Annuel Ponceau	Indice de charges nettes par 100$ RFU	% d'aide PAVL (Redressement-Accélération)	Contribution totale annuelle anticipée
Bonaventure	Oui	1,000,000 $[10]	0 $	162	75-90%	1,030,000 $
Caplan	Oui	150,000 $	30,000 $	125	70-85%	800,000 $
Cascapédia--Saint-Jules	Oui	200,000 $	0 $	92	60-80%	200,000 $
Hope	Oui	0 $[10]	0 $	168	75-90%	0 $
Hope Town	Oui	150,000 $[10]	0 $	125	70-85%	130,000 $
New Carlisle	Oui	150,000 $[10]	0 $	108	70-85%	670,000 $
New Richmond	Oui	1,200,000 $[10]	0 $	217	75-90%	1,200,000 $
Paspébiac	Oui	1,000,000 $[10]	0 $	179	75-90%	1,030,000 $
Rivière-Bonaventure[11]	Oui	0 $	0 $	150[12]	50-75%	0 $
Shigawake	Oui	800,000 $	0 $	202	75-90%	800,000 $
Saint-Alphonse	Oui	30,000 $	4,000 $	230	75-90%	170,000 $
Saint-Elzéar	Oui	300,000 $	0 $	246	75-90%	290,000 $
Saint-Godefroi	Oui	500,000 $	0 $	147	70-85%	490,000 $
Saint-Siméon	Oui	20,000 $[10]	0 $	121	70-85%	90,000 $
Total		**5 500 000$**	**34 000$**			**6,900,000$**

Une proportion peu significative de ce montant a été allouée à la réfection des ponceaux au cours des dernières années, soit moins d'un pourcent. La stratégie d'intervention présentera alors différentes options d'investissements à partir de ces valeurs. Sans proposer de scénario spécifiquement pour ce montant global, chacune des municipalités se verra assigner un montant représentant la capacité financière initiale. Puisque la majorité des municipalités ont démontré l'intention de consentir un investissement supplémentaire lorsque bonifié par l'aide financière, nous avons alors proposé des scénarios plus optimistes pour ainsi éliminer les enjeux de sécurité. D'autres options seront également

[10] Budget municipal annuel non fourni. Nous avons utilisé le budget provenant des rapports financiers sur le site du MAMH.

[11] Territoire non organisé, donc les valeurs ne sont pas connues.

[12] Indice de charges inconnu, imposé à 150 par défaut pour des fins de calcul.

présentées afin de sensibiliser le lecteur à la précarité de la situation et aux conséquences d'un investissement judicieux sur les infrastructures à l'étude.

Cependant, si la stratégie se limite à corriger les infrastructures critiques actuellement, on néglige des options qui auraient des effets beaucoup plus avantageux à moyen et long termes, tel que nous l'avons exposé précédemment. Il a donc été privilégié d'adopter une stratégie qui assurera une amélioration durable. Celle-ci aura bien sûr des répercussions positives sur certaines infrastructures à court terme. En collaboration avec les représentants de chacune des municipalités de la MRC de Bonaventure, les objectifs généraux suivants ont été définis :

- Réduire le pourcentage des infrastructures ayant un état mauvais et très mauvais au terme de l'horizon de l'étude, soit sur les trois (3) prochaines années;
- Augmenter significativement le pourcentage des infrastructures présentant un état bon et satisfaisant en intervenant sur un nombre significatif de segments de route;
- Éliminer les sites dangereux.

3.5.1 Stratégie et priorité pour les routes

Étant donné l'état actuel des infrastructures routières de la MRC de Bonaventure, il s'avère important de mettre en perspective les objectifs et les cibles afin d'amorcer un redressement de la situation. Bien qu'il serait avantageux d'augmenter substantiellement les budgets afin d'éliminer les infrastructures en déficit de maintien d'actifs, les ressources de certaines municipalités de la MRC ne permettent pas d'atteindre ces niveaux de services aussi rapidement.

Les cibles établies pour l'état des chaussées pavées dans le cadre de ce mandat concernent principalement l'état de la surface (PCI). Des valeurs spécifiques ont été déterminées en fonction de l'état de la situation de chacune des municipalités. Cependant, les tableaux suivants présentent un résumé de ces limites relativement à la situation actuelle du territoire dans son ensemble.

Tableau 14 : Cibles à atteindre pour les chaussées pavées des routes prioritaires

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
80 à 100	**Très bon**	19.8	27%	↑	66%
60 à 79	**Bon**	16.9	23%	↓	21%
40 à 59	**Satisfaisant**	16.5	23%	↓	10%
20 à 39	**Mauvais**	11.1	15%	↓	3%
0 à 19	**Très mauvais**	8.0	11%	↓	1%

Tableau 15 : Cibles à atteindre pour les chaussées pavées des routes non prioritaires

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
80 à 100	**Très bon**	36.6	25%	↑	48%
60 à 79	**Bon**	27.4	19%	↓	17%
40 à 59	**Satisfaisant**	26.1	18%	↓	11%
20 à 39	**Mauvais**	29.5	20%	↓	13%
0 à 19	**Très mauvais**	27.2	19%	↓	11%

L'amélioration de la sécurité des usagers doit également être une cible à définir. Il est important de mettre en perspective les facteurs de risque reliés à la sécurité. Ainsi, un autre critère d'évaluation des routes pavées concerne évidemment la sécurité routière. L'orniérage (ORN) est une problématique que nous voulons éliminer complètement. Nous présentons les cibles dans le Tableau 16 et le Tableau 17.

Tableau 16 : Cibles pour l'orniérage, sur les routes prioritaires

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
≤ 5	**Très bon**	40.6	56%	↑	86%
5,1 à 10	**Bon**	25.1	35%	↓	13%
10,1 à 15	**Satisfaisant**	5.9	8%	↓	1%
15,1 à 20	**Mauvais**	0.6	1%	↓	0%
≥ 20	**Très mauvais**	0.0	0%	--	0%

Tableau 17 : Cibles pour l'orniérage, sur les routes non prioritaires

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
≤ 5	**Très bon**	69.3	47%	↑	64%
5,1 à 10	**Bon**	57.6	39%	↓	28%
10,1 à 15	**Satisfaisant**	16.0	11%	↓	7%
15,1 à 20	**Mauvais**	2.2	2%	↓	0%
≥ 20	**Très mauvais**	0.2	0%	↓	0%

La nature des interventions proposées s'inscrit également dans une approche de développement durable. Ainsi, nous gardons à l'esprit que moins souvent nous intervenons sur un tronçon, et ce, avec des techniques qui s'avèrent durables, plus nous réduisons les interventions répétées et énergivores. De plus, en améliorant la coordination des travaux, c'est-à-dire en intervenant à la fois sur la route et les ponceaux, nous évitons également de mobiliser à nouveau les effectifs, souvent limités, pour intervenir en urgence.

Des efforts supplémentaires ont été accordés afin d'harmoniser la nature de l'intervention avec les conditions de terrain connues du personnel en place à la MRC et dans les Municipalités. Ainsi, les interventions proposées s'avèrent plus pertinentes et envisageables dans une réalité municipale. Ceci constitue une hypothèse pour établir le plan d'intervention, sans pour autant remplacer les études d'avant-projets et les plans et devis requis pour les travaux d'envergure.

Si toutefois les budgets ne sont pas suffisants pour corriger l'entièreté des infrastructures défaillantes, nous suggérons alors une intervention palliative qui permet de ralentir l'apparition des signes de dégradation de manière temporaire. Il sera nécessaire, dès l'obtention de budgets supplémentaires et/ou l'avènement d'une révision du PIIRL, qu'une intervention curative adéquate soit appliquée.

Pour mesurer la portée de cette stratégie et permettre de mettre en ordre de priorité les tronçons, nous avons défini deux paramètres principaux. La fenêtre d'opportunité de l'intervention est la période pendant laquelle une intervention peut logiquement être appliquée sur un segment. Cette fenêtre d'opportunité est définie par les seuils (minimum et maximum) de l'indice PCI. À ce paramètre s'ajoute également l'augmentation de la durée de vie occasionnée par l'intervention. Ces deux paramètres sont présentés dans le Tableau 18.

Tableau 18 : Paramètres de fenêtre d'opportunité d'intervention et d'augmentation de la durée de vie

Intervention	PCI supérieur	PCI inférieur	Intervalle - Augmentation de la durée de vie	Augmentation de la durée de vie retenue
Scellement de fissures	100	60	3-8	3
Rapiéçage discontinu	80	60	4-7	5
Resurfaçage	60	40	7-12	7
Planage et revêtement	60	30	7-12	12
Décohésionnement et revêtement	60	20	12-20	15
Reconstruction (fondations déficientes)	60	10	20-25	20

Pour départager les segments dans chacun des volets d'intervention, nous avons utilisé quatre (4) facteurs qui peuvent déterminer le moment opportun d'intervenir :

- La présence d'un enjeu de sécurité routière, soit : des ornières, un ponceau défaillant ou autre;
- Le niveau hiérarchique déterminé par l'évaluation socioéconomique, pondéré entre autres par la circulation lourde;
- Le ratio bénéfices/coûts. Le bénéfice est l'augmentation de la durée de vie associée à l'intervention et le coût est le coût unitaire de l'intervention;
- Le délai qui sépare le segment de la fin de l'opportunité d'intervention. Si l'intervention de maintien peut s'appliquer jusqu'à ce que le segment ait atteint le seuil d'intervention possible, on mesure le délai avant d'atteindre ce seuil.

3.5.2 Stratégie et priorité pour les ponceaux

Le parc des ponceaux est en très mauvais état. Tout comme pour les routes pavées, il est essentiel d'amorcer un redressement de la condition.

Puisque le nombre de ponceaux en besoin d'intervention majeure est très élevé, il est pertinent d'investir en majorité sur les ponceaux comportant un risque de sécurité aux usagers. De plus, la coordination avec des travaux simultanés sur les routes ajoute un gain supplémentaire à la démarche.

Nous abordons la problématique des ponceaux défaillants de la même façon que pour les routes. La nature des interventions proposées pour les ponceaux s'inscrit également dans une approche de développement durable. Des événements survenus au début de l'automne 2022 à Alma (https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1914959/disparu-affaissement-route-alma-recherches) nous forcent à adopter une démarche structurée et à conserver une très grande vigilance quant à la condition des ponceaux.

Les changements climatiques ont des répercussions très importantes sur les ponceaux quant à leur capacité hydraulique facilitant l'écoulement des eaux de pluie et des crues. En effet, bien que dans plusieurs cas nous serions portés à remplacer les ponceaux existants par un ouvrage de même dimension, les expériences récentes nous démontrent qu'un diamètre augmenté sera requis. À cet effet, nous avons utilisé une matrice permettant de remplacer le ponceau par un autre ayant un à deux intervalles de diamètres supplémentaires. Ainsi, un 450mm sera remplacé par un 600mm, un 600mm par un 750mm, etc. Il va sans dire que les coûts des travaux ont été incrémentés par la même occasion. Comme nous l'avons mentionné précédemment, cette suggestion ne remplace en aucun cas les études d'avant-projets

et les plans et devis requis, surtout en ce qui a trait aux ouvrages de gestion des eaux pluviales. Une étude de capacité hydraulique est fortement conseillée.

Nous aimerions également mentionner que certaines pratiques observées sur le terrain nous ont laissés perplexes. En effet, l'avancement technologique dans la fabrication des ponceaux rend certains matériaux très attrayants et économiques. Cependant, il ne faut pas négliger les particularités de mise en place et les critères de conception. Nous désirons mettre en évidence les lacunes associées aux conditions d'opération des ponceaux en Polyéthylène Haute Densité (PEHD). Tout d'abord, ces ponceaux ont été préférés à leurs cousins de la famille des matériaux flexibles, les tuyaux de tôle ondulée (TTO) majoritairement à cause de leur durabilité. Cependant, leur durabilité est tributaire de la qualité du remblai qui les entoure. La très grande majorité des ponceaux défaillants fabriqués en PEHD que nous avons observés n'avaient pas le recouvrement suffisant et se détérioraient très rapidement, perdant alors leur avantage technologique. Une attention particulière est de mise autant dans la préparation et la conception des projets que dans la mise en place.

Si toutefois les budgets ne sont pas suffisants pour corriger l'entièreté des infrastructures défaillantes, nous suggérons alors une intervention palliative qui permet de ralentir les signes de dégradation de manière temporaire. Il sera nécessaire, dès l'obtention de budgets supplémentaires et/ou l'avènement d'une révision du PIIRL, qu'une intervention curative adéquate soit appliquée.

En considérant ces informations, les cibles suivantes ont été établies :

- Éliminer les sites dangereux, notamment pour des ponceaux ayant un état structural défaillant, plus particulièrement les ponceaux ayant reçu un avis à l'ingénieur confirmé;
- Réduire significativement le pourcentage de ponceaux qui se retrouvent dans un état critique;
- Diminuer la proportion de ponceaux qui sont dans un état déficient;
- Maintenir la proportion de ponceaux en bon état et augmenter la cote de ponceaux dont l'état est satisfaisant.

Tableau 19 : Cibles à atteindre pour l'indice d'état du ponceau (IEP), routes prioritaires

IEP	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Nombre	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
86 à 100	**Très bon**	77	39%	↑	58%
71-85	**Bon**	31	16%	↓	13%
56-70	**Satisfaisant**	18	9%	↓	6%
41-55	**Mauvais**	18	9%	↓	6%
0-40	**Très mauvais**	51	26%	↓	17%

Tableau 20 : Cibles à atteindre pour l'indice d'état du ponceau (IEP), routes non prioritaires

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Nombre	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
86 à 100	**Très bon**	158	30%	↑	51%
71-85	**Bon**	92	18%	↓	17%
56-70	**Satisfaisant**	68	13%	↓	9%
41-55	**Mauvais**	52	10%	↓	6%
0-40	**Très mauvais**	153	29%	↓	17%

Et plus spécifiquement sur les ponceaux dangereux, basé sur l'avis à l'ingénieur, les cibles sont présentées au Tableau 21 et au Tableau 22.

Tableau 21 : Cibles à atteindre pour les ponceaux dangereux, routes prioritaires

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Nombre Avis à l'ing.	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
5	**Très bon**	0	0%	--	0%
4	**Bon**	0	0%	--	0%
3	**Satisfaisant**	0	0%	--	0%
2	**Mauvais**	0	0%	--	0%
1	**Très mauvais**	11	6%	↓	1%

Tableau 22 : Cibles à atteindre pour les ponceaux dangereux, routes non prioritaires

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Nombre Avis à l'ing.	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
5	**Très bon**	0	0%	--	0%
4	**Bon**	0	0%	--	0%
3	**Satisfaisant**	0	0%	--	0%
2	**Mauvais**	0	0%	--	0%
1	**Très mauvais**	43	8%	↓	3%

Il est important de souligner qu'aucune intervention urgente n'a été signalée à la MRC en cours de projet. Bien que les cibles pour les ponceaux dangereux ne soient pas à 0%, il y a une très forte amélioration de la situation. De plus, le budget dans certaines municipalités n'est pas suffisant pour reconstruire tous les ponceaux dangereux. Il y a donc des interventions palliatives proposées pour corriger temporairement la situation sans pour autant éliminer complètement les problèmes.

3.6 Étape 6 : Estimation des coûts des travaux

Une intervention est proposée pour la réfection de chacun en fonction de la dégradation rencontrée. Les coûts de ces interventions sur les ponceaux ont également été estimés.

Tout d'abord, les tableaux qui suivent présentent les coûts unitaires ayant été validés par le personnel technique de certaines municipalités de la MRC. Le Tableau 23 : présente les coûts associés aux travaux des routes pavées.

Tableau 23 : Coûts unitaires des travaux des routes pavées

Intervention	unité	Coûts
Scellement de fissures	$/m.l.	5,00
Rapiéçage discontinu	$/m²	120,00
Resurfaçage	$/m²	35,00
Planage et revêtement	$/m²	35,00
Reconstruction partielle	$/m²	85,00
Reconstruction	$/m²	125,00

Puis, le Tableau 24 et le Tableau 25 présentent les coûts unitaires pour les interventions des ponceaux.

Tableau 24 : Prix unitaires des interventions de réhabilitation, amélioration et entretien

Intervention	p.u.	un.
Réfection de mur de tête	850	$/m²
Réfection des joints d'un ponceau	2,650	$/jnt
Réfection du radier	600	$/m.l.
Remise en état des extrémités d'un ponceau	5,000	$/ext.
Réfection structure chaussée non pavée	80	$/m³
Réfection structure chaussée pavée	135	$/m³
Démantèlement de barrage de castor	1000	$/un
Nettoyage de ponceau	150	$/m.l.
Enlèvement de débris	850	$/pc Mob. <10 débris
Nettoyage de fossé	15	$/m.l.
Protection aux extrémités d'un ponceau	60	$/m²

Tableau 25 : Prix unitaires pour le remplacement ou le prolongement de ponceau

Hauteur Moy remblais	Dimension du ponceau	Remplacement ou prolongement (Gravier)	Remplacement ou prolongement (Pavage)
(m)	Diamètre	$/m.l.	$/m.lin
1.10	450	2,700 $	3,300 $
1.47	600	2,700 $	3,300 $
1.76	750	3,400 $	4,000 $
1.99	900	3,700 $	4,300 $
2.19	1050	4,000 $	4,600 $
2.36	1200	4,600 $	5,500 $
2.65	1500	6,900 $	7,700 $
2.88	1800	8,000 $	8,900 $
3.08	2100	10,400 $	11,300 $
3.25	2400	15,000 $	15,000 $
3.41	2700	15,000 $	15,000 $

À ceux-ci s'ajoutent deux facteurs qui permettent d'avoir une meilleure estimation des budgets requis pour procéder aux travaux. En effet, puisque certains ponceaux présentent des remblais importants, allant même jusqu'à treize (13) mètres de profondeur, nous avons élaboré une équation de majoration des coûts en considérant la différence (Rd) entre le remblai actuel et le remblai minimum requis. L'équation est la suivante :

$$Facteur = e^{0{,}0858\,Rd}$$, où Rd = Différence de remblai, en mètres

Ainsi, une hauteur supplémentaire de remblai de l'ordre de 6,0 mètres donnerait une incrémentation de coûts de 67% alors qu'un remblai supplémentaire de 2,0 mètres obtient une majoration de 19%.

De plus, nous avons accordé un facteur de majoration aux coûts basé sur la présence d'un cours d'eau qui traverse le ponceau. Ainsi, un ponceau qui serait le lieu de circulation d'un cours d'eau, qu'il soit permanent ou intermittent, verrait son coût augmenter de 50%.

4 Plan d'intervention triennal

Le résultat de la démarche est l'énoncé du plan d'intervention et des recommandations de travaux pour les routes à l'étude faisant partie du territoire de la MRC de Bonaventure. Cette liste des interventions à entreprendre constitue la finalité de l'exercice d'analyse des informations disponibles. Il est important de noter qu'il s'agit de recommandations et d'estimations préliminaires puisqu'effectuées à l'échelle réseau et non à l'échelle projet. La nature de l'intervention et les coûts seront précisés lors de la réalisation de chaque mandat de réfection ou de reconstruction, où les informations spécifiques au projet seront alors connues et considérées (étude géotechnique, analyse de capacité hydraulique des ponceaux, relevé terrain, etc…). Ainsi, pour chacun des segments de route et des ponceaux identifiés dans le plan d'intervention triennal, une étude de niveau projet doit être réalisée, en procédant notamment à des relevés de terrain précis accompagnés d'études hydrauliques, d'auscultations télévisées et autres analyses.

4.1 Sommaire du plan d'intervention triennal

Voici un résumé financier des coûts à prévoir pour l'application du plan d'intervention triennal. Les valeurs présentées au tableau sont la représentation fidèle des principes de gestion des actifs expliqués précédemment dans le rapport. En effet, la mise en œuvre de la stratégie d'intervention se caractérise par une priorisation des interventions de réhabilitation, car ces méthodes permettent d'améliorer les conditions de chaussée de façon à maintenir un bon niveau de service sur l'ensemble du réseau sur une plus longue période et d'éviter la dégradation prématurée des chaussées encore en bon état. Cette stratégie prévoit donc une optimisation du moment où les interventions coûteuses de reconstruction auront à être réalisées sur le cycle de vie d'une chaussée. Dans le cas où une infrastructure en mauvais état ne peut recevoir une intervention curative, nous prévoyons une intervention palliative (rapiéçage mécanisé) qui permettra de maintenir temporairement le niveau de service passable.

Catégorie d'intervention	Type d'intervention	Année 1		Année 2		Année 3		Total			
		Coûts (000$)	Proportion (%)	Coûts (000$)	Proportion (%)	Coûts (000$)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Coûts (000$)	Proportion (%)
Sécurité	Reconstruction	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Sécurité	Reconstruction partielle	547.1 $	5%	0.0 $	0%	574.3 $	4%	1.7	1%	1,121.4 $	3%
Sécurité	Décohésionnement et revêtement	1,222.9 $	12%	0.0 $	0%	2,130.6 $	17%	5.7	5%	3,353.5 $	9%
Sécurité	Décohésionnement et revêtement avec reprofilage des fossés	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Sécurité	Planage et revêtement	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Sécurité	Rapiéçage discontinu	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Préventif	Scellement de fissures	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Préventif	Resurfaçage	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Curatif	Reconstruction	891.7 $	8%	5,148.6 $	40%	0.0 $	0%	6.4	6%	6,040.3 $	17%
Curatif	Reconstruction partielle	4,074.2 $	39%	2,904.4 $	23%	3,709.4 $	29%	18.9	17%	10,688.0 $	30%
Curatif	Décohésionnement et revêtement	1,015.7 $	10%	3,887.0 $	30%	1,833.3 $	14%	12.1	11%	6,736.0 $	19%
Curatif	Décohésionnement rechargement et revêtement	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Curatif	Planage et revêtement	2,774.9 $	26%	881.4 $	7%	467.7 $	4%	15.6	14%	4,124.0 $	11%
Curatif	Rechargement	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Curatif	Rechargement avec reprofilage des fossés	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Curatif	Resurfaçage	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Palliatif	Rapiéçage discontinu	0.0 $	0%	0.0 $	0%	4,082.2 $	32%	52.3	46%	4,082.2 $	11%
Palliatif	Resurfaçage	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0 $	0%	0.0	0%	0.0 $	0%
Total		10,526.5 $		12,821.4 $		12,797.5 $		112.7	100%	36,145.4 $	

Tableau 26 : Tableau résumé du plan d'intervention

4.2 Détail du plan d'intervention

Nous avons produit, pour le bénéfice de chacune des municipalités, un tableau résumé de la planification du plan triennal en infrastructures routières locales. Tout d'abord, l'Annexe 1 contient un tableau résumé du plan triennal. Celui-ci présente l'information générale de chacun des projets qui ont été retenus dans l'exercice du plan d'intervention, avec une description, la localisation ainsi qu'un résumé des coûts associés. Ce tableau est suivi du plan d'intervention détaillé par année, pour chacune des municipalités. On y retrouve donc la liste des tronçons de route et des ponceaux qui font l'objet de la planification triennale. Ces tableaux sont présentés distinctement, à l'Annexe 2 pour les routes prioritaires et à l'Annexe 3 pour les routes non prioritaires.

5 Limites et recommandations

L'exercice réalisé dans le cadre de ce plan d'intervention possède les principales caractéristiques d'un niveau d'analyse « Réseau », c'est-à-dire qu'il vise à recueillir des données sur l'état de l'ensemble du réseau routier dans le but de définir des orientations stratégiques optimales relatives aux besoins techniques et budgétaires d'intervention. Ces données sont typiquement moins détaillées et à coût moins élevé par kilomètre de chaussée à l'étude. Une évaluation des impacts budgétaires des décisions prises fait partie intégrante de la gestion du niveau réseau.

Il est important de noter qu'il s'agit de recommandations et d'estimations préliminaires puisqu'effectuées à l'échelle réseau et non à l'échelle projet. La nature de l'intervention et les coûts seront précisés lors de la réalisation de chaque mandat de réfection ou de reconstruction, où les informations spécifiques au projet seront alors connues et considérées (étude géotechnique, relevé terrain, etc…). Ainsi, pour chacun des segments de route et des ponceaux identifiés dans le plan d'intervention triennal, une étude de niveau projet doit être réalisée, en procédant notamment à des relevés de terrain précis accompagnés d'études hydrauliques, d'auscultations télévisées et autres analyses.

Or, avant procéder à la mise en œuvre des travaux recommandés dans ce plan d'intervention, une vérification des causes de détérioration et la cueillette de données plus détaillées, notamment sur les conditions de sols et les caractéristiques de l'environnement immédiat, doivent être effectuées. Ainsi, il sera possible de préciser le type et les modalités d'application des interventions définies au niveau réseau. Il est donc nécessaire de procéder à une analyse au niveau « projet » après le dépôt du plan d'intervention.

6 Conclusion

Le rapport final constitue la dernière étape de la démarche du plan d'intervention de la MRC de Bonaventure. Celui-ci a clarifié et détaillé les interventions recommandées pour assurer le développement et la vitalité du territoire de la MRC de Bonaventure en plus de présenter un récapitulatif des étapes de réalisation du PIIRL.

La nature des interventions proposées s'inscrit également dans une approche de développement durable. Ainsi, nous gardons à l'esprit que moins souvent nous intervenons sur un tronçon, et ce, avec des techniques qui s'avèrent durables, plus nous réduisons les interventions répétées et énergivores. De plus, en améliorant la coordination des travaux, c'est-à-dire en intervenant à la fois sur la route et les ponceaux, nous évitons également de mobiliser à nouveau les effectifs, souvent limités, pour intervenir en urgence.

Des efforts supplémentaires ont été accordés afin d'harmoniser la nature de l'intervention avec les conditions de terrain connues du personnel en place à la MRC et dans les Municipalités. Ainsi, les interventions proposées s'avèrent plus pertinentes et envisageables dans une réalité municipale, sans pour autant remplacer les études d'avant-projets et les plans et devis requis pour les travaux d'envergure.

Nous énonçons un simple rappel quant à l'importance des ponceaux dans le patrimoine d'infrastructures routières. Nous abordons la problématique des ponceaux défaillants de la même façon que pour les routes. La nature des interventions proposées pour les ponceaux s'inscrit également dans une approche de développement durable. Des événements survenus au début de l'automne 2022 à Alma (https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1914959/disparu-affaissement-route-alma-recherches) nous forcent à adopter une démarche structurée et à conserver une très grande vigilance quant à la condition des ponceaux.

Les changements climatiques ont des répercussions très importantes sur les ponceaux quant à leur capacité de faciliter l'écoulement des eaux de pluie et des crues. En effet, bien que dans plusieurs cas nous serions portés à remplacer les ponceaux existants par un ouvrage de même dimension, les expériences récentes nous démontrent qu'un diamètre augmenté serait requis. À cet effet, nous avons utilisé une matrice permettant de remplacer le ponceau par un autre ayant un à deux intervalles de diamètre supplémentaire. Ainsi, un 450mm sera remplacé par un 600mm, un 600mm par un 750mm, etc. Il va sans dire que les coûts des travaux ont été incrémentés par la même occasion. Comme nous l'avons mentionné précédemment, cette suggestion ne remplace en aucun cas les études d'avant-projets et les plans et devis

requis, surtout en ce qui a trait aux ouvrages de gestion des eaux pluviales. Une étude de capacité hydraulique est fortement conseillée.

Une attention particulière a été portée sur l'estimation des coûts. Bien que ceux-ci représentent un ordre de grandeur au moment de rédiger ce rapport, nous avons apporté certaines précisions, notamment les ponceaux en présence d'un cours d'eau ou d'un remblai important. Les coûts doivent tout de même faire l'objet d'un calcul précis lors de la préparation du projet.

Si toutefois les budgets ne sont pas suffisants pour corriger l'entièreté des infrastructures défaillantes, nous suggérons alors une intervention palliative qui permet de ralentir les signes de dégradation de manière temporaire. Il sera nécessaire, dès l'obtention de budgets supplémentaires et/ou l'avènement d'une révision du PIIRL, qu'une intervention curative adéquate soit appliquée.

Ce dernier rapport est donc la conclusion du PIIRL de la MRC de Bonaventure.

Annexes

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Bonaventure	BON-THIVIE-001	BON-RT-1005	Année 1	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction Complète nécessaire	Chemin Thivierge, Entre 00+000 et 01+000	Oui	Curatif	Reconstruction	--	891,700 $	0.22	--	0 $	891,700 $
Bonaventure	BON-DION-002	BON-RT-0859	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route Dion, Entre 00+000 et 00+796	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	214,700 $	0.30	Simultanée	39,500 $	254,200 $
Bonaventure	BON-THIVIE-002	BON-RT-0865	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction Complète nécessaire Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin Thivierge, Entre 00+930 et 06+450	Oui	Curatif	Reconstruction	--	5,148,600 $	0.22	Simultanée	133,500 $	5,282,100 $
Bonaventure	BON-DAY-001	BON-RT-0946	Année 3	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route Day, Entre 00+000 et 02+400	Non	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	--	1,438,200 $	0.26	Simultanée	156,900 $	1,595,100 $
Bonaventure	BON-DION-001	BON-RT-0858	Année 3	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route Dion, Entre 02+320 et 03+529	Non	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	--	692,400 $	0.26	Simultanée	32,400 $	724,800 $
Bonaventure	BON-NORMAN-002	BON-RT-0881	Année 3	Réfection de ponceau ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin de Normandie Ponceaux entre 00+560 et 02+270	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,800 $	5,800 $

							Routes					Ponceaux			
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Bonaventure	BON-FOREST-001	BON-RT-0861	Année 3	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Forest, Entre 00+000 et 04+156	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	349,800 $	0.10	Palliatif	5,000 $	354,800 $
Bonaventure	BON-BOURDA-001	BON-RT-1565	Année 3	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Bourdages, Entre 00+000 et 04+575	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	375,300 $	0.10	Palliatif	5,000 $	380,300 $
Bonaventure	BON-HENRY-001	BON-RT-1032	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route Henry, Entre 05+160 et 05+931	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	115,700 $	0.10	--	0 $	115,700 $
Bonaventure	BON-HENRY-002	BON-RT-0874	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Henry, Entre 04+100 et 04+790	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	73,600 $	0.10	Palliatif	5,000 $	78,600 $
Bonaventure	BON-MARSH-001	BON-RT-0867	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route Marsh, Entre 00+300 et 01+173	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	137,100 $	0.10	--	0 $	137,100 $
Bonaventure	BON-MCGRAW-001	BON-RT-1570	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route McGraw, Entre 00+000 et 00+762	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	64,000 $	0.10	--	0 $	64,000 $
Bonaventure	BON-CAPDES-001	BON-RT-0983	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route du Cap-de-Sable Ponceau au 00+450	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Bonaventure	BON-DATUSB-001	BON-RT-0947	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin Datus-Bourdages Ponceaux entre 01+280 et 01+760	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	8,900 $	8,900 $
Bonaventure	BON-ELIDEP-001	BON-RT-0871	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin Élide-Poirier Ponceau au 00+770	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Bonaventure	BON-LUDGER-001	BON-RT-1011	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Trait-Carré Ludger-Cayouette Ponceau au 00+280	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Bonaventure	BON-MARSH-002	BON-RT-0867	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Marsh Ponceau au 00+010	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
										9,501,100 $			**412,000 $**	**9,913,100 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux			
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Caplan	CAP-2ERANE-001	CAP-RT-0311	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de l'enrobé / Décohésionnment / Bonification de la structure / Reprofilage de fossés. Demande Volet Accélération en attente. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	2e Rang Est, Entre 07+740 et 08+980	Oui	Curatif	Reconstruction partielle	Remplacement	887,900 $	0.22	Simultanée	46,400 $	934,300 $
Caplan	CAP-2ERANE-002	CAP-RT-0313	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de l'enrobé / Décohésionnment / Bonification de la structure / Reprofilage de fossés. Demande Volet Accélération en attente.	2e Rang Est, Entre 10+250 et 11+500	Oui	Curatif	Reconstruction partielle	--	767,800 $	0.22	--	0 $	767,800 $
Caplan	CAP-LILAS-001	CAP-RT-0209	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin des Lilas, Entre 00+000 et 01+415	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	380,300 $	0.30	Simultanée	61,700 $	442,000 $
Caplan	CAP-PINS-001	CAP-RT-0320	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route des Pins, Entre 00+000 et 00+333	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	85,500 $	0.30	Sécurité	78,700 $	164,200 $
Caplan	CAP-3ERANO-001	CAP-RT-0325	Année 1	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	3e Rang Ouest Ponceaux entre 01+720 et 02+190	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	50,900 $	50,900 $
Caplan	CAP-AUNES-001	CAP-RT-0298	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Resurfaçage. Demande volet Soutien.	Rue des Aunes, Entre 00+000 et 00+329	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	80,300 $	0.30	--	0 $	80,300 $
Caplan	CAP-2ERANO-001	CAP-RT-0316	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	2e Rang Ouest, Entre 00+160 et 01+085	Oui	Curatif	Planage et revêtement	--	215,400 $	0.30	Simultanée	41,300 $	256,700 $
Caplan	CAP-2ERANE-004	CAP-RT-0311	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	2e Rang Est, Entre 07+340 et 07+780	Oui	Curatif	Reconstruction partielle	--	279,600 $	0.22	--	0 $	279,600 $
Caplan	CAP-2ERANE-003	CAP-RT-0313	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. intervention proposé	2e Rang Est, Entre 11+450 et 12+492	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	34,500 $	0.10	Palliatif	5,000 $	39,500 $

							Routes					Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
				Planage et revêtement, considéré comme insuffisant. Il n'y a pas de structure de route. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.										
Caplan	CAP-2ERANE-005	CAP-RT-0155	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. intervention proposé Planage et revêtement, considéré comme insuffisant. Il n'y a pas de structure de route.	2e Rang Est, Entre 00+000 et 00+200	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	9,600 $	0.10	--	0 $	9,600 $
Caplan	CAP-DION-001	CAP-RT-0317	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Dion Ponceaux entre 00+020 et 01+790	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	11,000 $	11,000 $
Caplan	CAP-3ERANE-001	CAP-RT-1839	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	3e Rang Est Ponceau au 04+000	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Caplan	CAP-ARSENA-001	CAP-RT-1872	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Arsenault Ponceaux entre 00+020 et 11+810	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	8,400 $	8,400 $
Caplan	CAP-MELEZE-001	CAP-RT-0301	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin des Mélèzes Ponceau au 01+010	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Caplan	CAP-PINS-002	CAP-RT-0318	Année 3	Réfection de ponceau ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route des Pins Ponceaux entre 00+840 et 01+130	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,400 $	5,400 $
Caplan	CAP-2ERANO-002	CAP-RT-0289	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	2e Rang Ouest Ponceaux entre 00+200 et 07+070	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	31,300 $	31,300 $
Caplan	CAP-LILAS-002	CAP-RT-0209	Année 1	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin des Lilas Ponceau au 00+950	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	40,000 $	40,000 $
										2,740,900 $			**390,100 $**	**3,131,000 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

							Routes					Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Cascapédia - Saint-Jules	CAS-4ERANO-001	CAS-RT-0071	Année 1	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface.	4e Rang Ouest, Entre 00+000 et 00+925	Oui	Sécurité	Reconstruction partielle	--	547,100 $	0.22	--	0 $	547,100 $
Cascapédia - Saint-Jules	CAS-BEAUGL-001	CAS-RT-0093	Année 1	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin Beauglen Ponceaux entre 06+340 et 07+200	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	122,500 $	122,500 $
Cascapédia - Saint-Jules	CAS-BEAUGL-002	CAS-RT-0093	Année 1	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin Beauglen Ponceaux entre 05+410 et 08+430	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	158,600 $	158,600 $
Cascapédia - Saint-Jules	CAS-NORDOU-001	CAS-RT-0090	Année 2	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route du Nord-Ouest Ponceaux entre 01+290 et 01+670	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	82,200 $	82,200 $
Cascapédia - Saint-Jules	CAS-STEWAR-001	CAS-RT-0070	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route Stewart, Entre 00+900 et 01+200	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	15,300 $	0.10	--	0 $	15,300 $
Cascapédia - Saint-Jules	CAS-GALLAG-001	CAS-RT-0047	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Gallagher Ponceau au 02+320	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Cascapédia - Saint-Jules	CAS-DROKEN-001	CAS-RT-0083	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Droken Ponceaux entre 00+260 et 01+200	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	5,000 $	5,000 $
Cascapédia - Saint-Jules	CAS-PONTS-001	CAS-RT-0064	Année 3	Réfection du pont pour éliminer les enjeux de sécurité routière. Nettoyage des piles.	Route de Patrickton Pont entre 02+540 et 03+410	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	5,400 $	5,400 $
										562,400 $			**378,700 $**	**941,100 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Hope	HOT-VIEUXM-001	HOT-RT-1823	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Chemin du Vieux-Moulin: favorable : reconstruction partielle	Chemin du Vieux-Moulin, Entre 00+470 et 01+470	Non	Curatif	Reconstruction partielle	--	636,900 $	0.22	--	0 $	636,900 $
Hope	HOT-VIEUXM-002	HOT-RT-1822	Année 1	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin du Vieux-Moulin Ponceaux entre 00+430 et 02+100	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	78,600 $	78,600 $
Hope	HOT-RIVIER-001	HOT-RT-1826	Année 2	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin de la Rivière Ponceaux entre 00+460 et 00+790	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	112,100 $	112,100 $
Hope	HOT-TENNIE-001	HOT-RT-1832	Année 2	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Tennier Ponceaux entre 01+750 et 02+000	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	81,700 $	81,700 $
										636,900 $			**315,300 $**	**952,200 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

							Routes					Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Hope Town	CHO-PET2ER-001	CHO-RT-1702	Année 1	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Petit-2e Rang Ponceau au 03+440	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	45,100 $	45,100 $
Hope Town	CHO-RT10ER-001	CHO-RT-1697	Année 1	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route du 10e-Rang Ponceau au 01+420	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	128,600 $	128,600 $
Hope Town	CHO-2ERANG-002	CHO-RT-1701	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	2e rang de Bugeaud, Entre 00+100 et 00+241	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	35,000 $	0.30	--	0 $	35,000 $
Hope Town	CHO-9ERANG-001	CHO-RT-1689	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	9e rang de Saint-Jogues, Entre 03+910 et 04+126	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	17,800 $	0.10	--	0 $	17,800 $
Hope Town	CHO-MCGEE-001	CHO-RT-1711	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route McGee, Entre 00+000 et 00+404	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	24,300 $	0.10	--	0 $	24,300 $
Hope Town	CHO-10ERAN-001	CHO-RT-1698	Année 3	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	10e Rang Ponceau au 00+180	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	35,700 $	35,700 $
Hope Town	CHO-1ERANG-001	CHO-RT-1683	Année 3	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	1er rang de Bugeaud Ponceau au 00+150	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	76,500 $	76,500 $
Hope Town	CHO-2ERANG-001	CHO-RT-1700	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	2e rang de Bugeaud, Entre 00+240 et 01+927	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	37,300 $	0.10	--	0 $	37,300 $
Hope Town	CHO-2ERANG-003	CHO-RT-1700	Année 3	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	2e rang de Bugeaud Ponceaux entre 02+270 et 03+370	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	206,100 $	206,100 $
Hope Town	CHO-6ERANG-001	CHO-RT-1850	Année 3	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	6e rang de Saint-Jogues Ponceau au 01+380	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	69,600 $	69,600 $
Hope Town	CHO-9ERANG-002	CHO-RT-1666	Année 3	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	9e rang de Saint-Jogues Ponceaux entre 00+240 et 02+220	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	188,300 $	188,300 $
										114,400 $			**749,900 $**	**864,300 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
New Carlisle	NWC-BENGAL-001	NWC-RT-1025	Année 1	Réfection de ponceau ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route Ben-Gallon Ponceau au 01+780	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
New Carlisle	NWC-NORMAN-001	NWC-RT-0886	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue de Normandie, Entre 00+730 et 02+058	Non	Curatif	Décohésionnement et revêtement	--	689,400 $	0.26	Simultanée	30,600 $	720,000 $
New Carlisle	NWC-CHURCH-001	NWC-RT-0909	Année 2	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Rue Church Ponceaux entre 05+880 et 11+290	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	137,500 $	137,500 $
New Carlisle	NWC-NORMAN-002	NWC-RT-0883	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue de Normandie, Entre 01+990 et 03+820	Non	Curatif	Décohésionnement et revêtement	--	728,700 $	0.26	Simultanée	70,100 $	798,800 $
New Carlisle	NWC-CHURCH-002	NWC-RT-0911	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Church Ponceaux entre 07+120 et 09+010	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	6,600 $	6,600 $
New Carlisle	NWC-BILLIN-001	NWC-RT-0948	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Rue Billingsley, Entre 00+000 et 00+806	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	191,100 $	0.30	--	0 $	191,100 $
New Carlisle	NWC-NORMAN-003	NWC-RT-0879	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Chemin de Normandie, Entre 00+000 et 03+961	Non	Curatif	Décohésionnement et revêtement	--	718,900 $	0.26	--	0 $	718,900 $
New Carlisle	NWC-NORMAN-004	NWC-RT-1846	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue de Normandie Ponceau au 03+380	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
New Carlisle	NWC-CHRIST-001	NWC-RT-1026	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Christie Ponceaux entre 00+160 et 01+060	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
New Carlisle	NWC-DURET-001	NWC-RT-0431	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Avenue Duret Ponceau au 02+060	Non	--	--	--	0 $	0.00	Correctif	5,000 $	5,000 $
										2,328,100 $			**264,800 $**	**2,592,900 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
New Richmond	NRI-4ERANO-002	NRI-RT-0817	Année 1	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	4e Rang Ouest, Entre 01+860 et 03+958	Oui	Curatif	Reconstruction partielle	Remplacement	1,265,700 $	0.22	Curatif	257,400 $	1,523,100 $
New Richmond	NRI-4ERANO-001	NRI-RT-1023	Année 1	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	4e Rang Ouest, Entre 00+820 et 01+965	Oui	Curatif	Reconstruction partielle	--	622,000 $	0.22	Curatif	32,200 $	654,200 $
New Richmond	NRI-PERRONE-002	NRI-RT-0794	Année 1	Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité.	Boulevard Perron Est, Entre 02+750 et 03+360	Oui	Sécurité	--	Remplacement	99,000 $	0.00	--	0 $	99,000 $
New Richmond	NRI-PERRONO-002	NRI-RT-0589	Année 1	Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité.	Boulevard Perron Ouest, Entre 05+670 et 05+780	Oui	Sécurité	--	Remplacement	9,700 $	0.00	--	0 $	9,700 $
New Richmond	NRI-4ERANO-003	NRI-RT-1022	Année 1	Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité.	4e Rang Ouest, Entre 03+930 et 04+220	Non	Sécurité	--	Remplacement	8,900 $	0.00	--	0 $	8,900 $
New Richmond	NRI-4ERANE-001	NRI-RT-0848	Année 1	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	4e Rang Est Ponceaux entre 00+080 et 01+790	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	250,300 $	250,300 $
New Richmond	NRI-3ERANO-001	NRI-RT-0829	Année 2	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	3e Rang Ouest, Entre 00+600 et 03+380	Oui	Curatif	Reconstruction partielle	Remplacement	1,799,000 $	0.22	Simultanée	269,000 $	2,068,000 $

							Routes					Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
New Richmond	NRI-3ERANO-002	NRI-RT-0830	Année 2	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	3e Rang Ouest Ponceaux entre 00+190 et 03+480	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	120,300 $	120,300 $
New Richmond	NRI-3ERANE-001	NRI-RT-0841	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	3e Rang Est, Entre 00+910 et 01+567	Non	Curatif	Reconstruction partielle	--	866,400 $	0.22	Simultanée	77,900 $	944,300 $
New Richmond	NRI-PARDIA-001	NRI-RT-0820	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Chemin Pardiac, Entre 00+100 et 00+605	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	21,100 $	0.10	--	0 $	21,100 $
New Richmond	NRI-PERRONE-001	NRI-RT-0790	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Boulevard Perron Est Ponceaux entre 00+030 et 02+860	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	10,700 $	10,700 $
New Richmond	NRI-PERRONO-001	NRI-RT-0589	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Boulevard Perron Ouest Ponceaux entre 05+180 et 07+550	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	16,400 $	16,400 $
New Richmond	NRI-PORT-001	NRI-RT-0856	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Chemin du Port, Entre 00+100 et 00+209	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	11,800 $	0.10	--	0 $	11,800 $
New Richmond	NRI-MERCIE-001	NRI-RT-1027	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin Mercier, Entre 10+910 et 12+204	Non	Curatif	Reconstruction partielle	--	793,400 $	0.22	Sécurité	488,800 $	1,282,200 $
New Richmond	NRI-MACKEN-001	NRI-RT-0851	Année 3	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Avenue MacKenzie Ponceaux entre 00+230 et 00+580	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	214,000 $	214,000 $
New Richmond	NRI-FALLOW-001	NRI-RT-0834	Année 3	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Fallow, Entre 00+000 et 02+185	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	333,000 $	0.10	Palliatif	5,000 $	338,000 $
New Richmond	NRI-5ERANO-002	NRI-RT-1021	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	5e Rang Ouest, Entre 01+440 et 02+425	Non	Sécurité	Reconstruction partielle	--	574,300 $	0.22	Curatif	37,700 $	612,000 $

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
New Richmond	NRI-TOMMY-001	NRI-RT-0833	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route à Tommy, Entre 00+000 et 01+095	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	151,400 $	0.10	--	0 $	151,400 $
New Richmond	NRI-5ERANO-001	NRI-RT-1020	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	5e Rang Ouest, Entre 02+290 et 03+040	Non	Curatif	Reconstruction partielle	--	437,300 $	0.22	Simultanée	118,900 $	556,200 $
New Richmond	NRI-MERCIE-002	NRI-RT-1029	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité.	Chemin Mercier, Entre 09+130 et 10+930	Non	Curatif	Reconstruction partielle	Remplacement	1,191,000 $	0.22	--	0 $	1,191,000 $
New Richmond	NRI-2ERANE-001	NRI-RT-0850	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	2e Rang Est Ponceau au 00+390	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
New Richmond	NRI-CAMPBE-001	NRI-RT-0857	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Chemin Campbell, Entre 00+000 et 00+494	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	44,200 $	0.10	--	0 $	44,200 $
New Richmond	NRI-CAREYH-001	NRI-RT-0853	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Carey Hill Ponceau au 00+400	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	5,000 $	5,000 $
New Richmond	NRI-COCHRA-001	NRI-RT-0821	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Cochrane Ponceau au 01+340	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
New Richmond	NRI-DODDRI-001	NRI-RT-0819	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Doddridge, Entre 00+000 et 00+695	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	79,600 $	0.10	Palliatif	5,000 $	84,600 $
New Richmond	NRI-DODDRI-002	NRI-RT-0819	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Doddridge Ponceau au 00+870	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
New Richmond	NRI-LILAS-001	NRI-RT-0855	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin des Lilas Ponceau au 00+010	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
New Richmond	NRI-MERCIE-003	NRI-RT-0466	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Chemin Mercier, Entre 12+180 et 12+723	Non	Curatif	Reconstruction partielle	--	335,900 $	0.22	--	0 $	335,900 $
New Richmond	NRI-MERCIE-004	NRI-RT-1029	Année 3	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin Mercier Ponceaux entre 02+070 et 06+530	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	149,600 $	149,600 $

							Routes					Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
New Richmond	NRI-POWELL-001	NRI-RT-0659	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Powell Ponceau au 00+230	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
New Richmond	NRI-RITCHI-001	NRI-RT-0831	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Ritchie Ponceau au 03+510	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
New Richmond	NRI-ROBIDO-001	NRI-RT-0658	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin de Robidoux Ponceaux entre 00+330 et 02+550	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	14,000 $	14,000 $
New Richmond	NRI-PETRIV-001	NRI-RT-0844	Année 3	Réfection de ponceau ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin de la Petite-Rivière Ponceau au 00+780	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
										8,643,700 $			**2,107,200 $**	**10,750,900 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

							Routes					Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Paspébiac	PAS-S_PIEX-004	PAS-RT-1360	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Rue Saint-Pie-X, Entre 01+460 et 03+640	Oui	Curatif	Planage et revêtement	--	481,000 $	0.30	Sécurité	571,400 $	1,052,400 $
Paspébiac	PAS-6EAVEO-001	PAS-RT-1414	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	6e Avenue Ouest, Entre 00+000 et 01+195	Non	Curatif	Décohésionnement et revêtement	--	326,300 $	0.26	Simultanée	53,700 $	380,000 $
Paspébiac	PAS-6EAVEE-001	PAS-RT-1812	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	6e Avenue Est, Entre 01+150 et 01+868	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	180,800 $	0.30	Simultanée	57,700 $	238,500 $
Paspébiac	PAS-HUARD-001	PAS-RT-1370	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Avenue Huard, Entre 00+440 et 01+245	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	179,700 $	0.30	Simultanée	37,700 $	217,400 $
Paspébiac	PAS-CHAPAD-002	PAS-RT-1808	Année 1	Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité.	Rue Chapados, Entre 00+780 et 00+880	Non	Sécurité	--	Remplacement	9,900 $	0.00	--	0 $	9,900 $
Paspébiac	PAS-PONT-001	PAS-RT-1361	Année 2	Reconstruction du pont qui traverse la Rivière Paspébiac	Rue Saint-Pie-X	Oui	Sécurité		Remplacement	5,000 $		Sécurité	310,000 $	315,000 $
Paspébiac	PAS-BANC-001	PAS-RT-1405	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Rue du Banc, Entre 00+000 et 01+094	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	69,500 $	0.10	--	0 $	69,500 $
Paspébiac	PAS-S_PIEX-003	PAS-RT-1360	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Rue Saint-Pie-X, Entre 00+920 et 02+209	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	11,600 $	0.10	--	0 $	11,600 $
Paspébiac	PAS-S_PIEX-005	PAS-RT-1363	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Saint-Pie-X, Entre 02+200 et 04+635	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	81,900 $	0.10	Palliatif	5,000 $	86,900 $
Paspébiac	PAS-S_PIEX-007	PAS-RT-1361	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Saint-Pie-X Ponceau au 03+820	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Paspébiac	PAS-6EAVEO-002	PAS-RT-1415	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	6e Avenue Ouest, Entre 00+050 et 01+250	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	134,400 $	0.10	Curatif	88,100 $	222,500 $
Paspébiac	PAS-7EAVEO-001	PAS-RT-1293	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	7e Avenue Ouest, Entre 00+260 et 00+720	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	48,500 $	0.10	Palliatif	5,000 $	53,500 $
Paspébiac	PAS-7EAVEE-001	PAS-RT-1829	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	7e Avenue Est, Entre 01+150 et 02+645	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	140,800 $	0.10	Palliatif	5,000 $	145,800 $
Paspébiac	PAS-4EAVEO-001	PAS-RT-1419	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	4e Avenue Ouest, Entre 00+000 et 01+065	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	69,800 $	0.10	--	0 $	69,800 $
Paspébiac	PAS-7EAVEO-002	PAS-RT-1418	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	7e Avenue Ouest, Entre 00+550 et 01+140	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	54,300 $	0.10	Palliatif	8,800 $	63,100 $
Paspébiac	PAS-DESROC-001	PAS-RT-1407	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Rue Desroches, Entre 00+000 et 00+869	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	45,900 $	0.10	--	0 $	45,900 $
Paspébiac	PAS-SCOTT-002	PAS-RT-1346	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Day, Entre 00+000 et 02+066	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	74,100 $	0.10	Palliatif	5,000 $	79,100 $
Paspébiac	PAS-4EAVEE-001	PAS-RT-1821	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	4e Avenue Est, Entre 01+060 et 02+268	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	48,700 $	0.10	Palliatif	5,100 $	53,800 $
Paspébiac	PAS-4EAVEO-002	PAS-RT-1419	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	4e Avenue Ouest Ponceau au 01+020	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Paspébiac	PAS-5EAVEE-001	PAS-RT-1817	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	5e Avenue Est, Entre 01+070 et 02+272	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	72,100 $	0.10	Palliatif	5,000 $	77,100 $
Paspébiac	PAS-5EAVEO-001	PAS-RT-1417	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	5e Avenue Ouest, Entre 00+000 et 01+175	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	86,300 $	0.10	--	0 $	86,300 $

							Routes					Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Paspébiac	PAS-6EAVEE-002	PAS-RT-1814	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	6e Avenue Est, Entre 01+870 et 02+724	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	43,700 $	0.10	Palliatif	5,000 $	48,700 $
Paspébiac	PAS-7EAVEO-003	PAS-RT-1293	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	7e Avenue Ouest Ponceau au 00+250	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Paspébiac	PAS-CHAPAD-001	PAS-RT-1808	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Rue Chapados, Entre 00+280 et 01+950	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	59,100 $	0.10	--	0 $	59,100 $
Paspébiac	PAS-DAY-001	PAS-RT-1321	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Rue Day, Entre 01+170 et 01+242	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	14,100 $	0.10	--	0 $	14,100 $
Paspébiac	PAS-DAY-002	PAS-RT-1347	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Day Ponceau au 00+870	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Paspébiac	PAS-LEGROS-001	PAS-RT-1411	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Legros, Entre 00+100 et 00+240	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	13,900 $	0.10	Palliatif	5,000 $	18,900 $
Paspébiac	PAS-MALDEM-001	PAS-RT-1366	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Maldemay, Entre 00+730 et 01+330	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	16,200 $	0.10	Palliatif	5,000 $	21,200 $
Paspébiac	PAS-MALDEM-002	PAS-RT-1368	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Maldemay Ponceaux entre 00+710 et 01+930	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	8,800 $	8,800 $
Paspébiac	PAS-S_PIEX-001	PAS-RT-1312	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Rue Saint-Pie-X, Entre 04+840 et 04+994	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	14,400 $	0.10	--	0 $	14,400 $
Paspébiac	PAS-SCOTT-001	PAS-RT-1343	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Scott, Entre 00+000 et 02+250	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	68,900 $	0.10	Palliatif	5,000 $	73,900 $
										2,350,900 $			**1,206,300 $**	**3,557,200 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Rivière-Bonaventure	RBO-ROBIDO-001	RBO-RT-1400	Année 3	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin de Robidoux Ponceaux entre 00+040 et 03+530	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	383,300 $	383,300 $
										0 $			**383,300 $**	**383,300 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Saint-Alphonse	SAL-PRINCE-001	SAL-RT-1560	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Rue Principale Est, Entre 05+420 et 06+825	Oui	Curatif	Planage et revêtement	--	391,000 $	0.30	Sécurité	44,700 $	435,700 $
Saint-Alphonse	SAL-RIVIER-001	SAL-RT-1059	Année 1	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route de la Rivière Ponceaux entre 00+000 et 01+050	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	113,600 $	113,600 $
Saint-Alphonse	SAL-RUISSE-003	SAL-RT-1199	Année 1	Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité.	Chemin des Ruisseaux Est, Entre 04+100 et 04+170	Non	Sécurité	--	Remplacement	7,200 $	0.00	--	0 $	7,200 $
Saint-Alphonse	SAL-PRINCO-001	SAL-RT-1167	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Principale Ouest, Entre 01+630 et 02+820	Non	Curatif	Décohésionnement et revêtement	Remplacement	639,000 $	0.26	Simultanée	189,700 $	828,700 $
Saint-Alphonse	SAL-PRINCO-002	SAL-RT-1197	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Principale Ouest, Entre 01+100 et 01+730	Non	Curatif	Décohésionnement et revêtement	Remplacement	241,200 $	0.26	Simultanée	5,000 $	246,200 $
Saint-Alphonse	SAL-PRINCO-003	SAL-RT-1198	Année 2	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Principale Ouest Ponceaux entre 00+680 et 02+990	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	251,700 $	251,700 $
Saint-Alphonse	SAL-RUISSO-004	SAL-RT-1170	Année 3	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin des Ruisseaux Ouest Ponceaux entre 00+190 et 02+340	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	70,200 $	70,200 $
Saint-Alphonse	SAL-HIPPOL-002	SAL-RT-1172	Année 3	Réfection de ponceau ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route à Hippolyte Ponceaux entre 00+310 et 01+410	Non	--	--	--	0 $	0.00	Correctif	7,400 $	7,400 $

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Saint-Alphonse	SAL-PIONNI-002	SAL-RT-1161	Année 3	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin des Pionniers Ponceaux entre 00+080 et 02+900	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	114,800 $	114,800 $
Saint-Alphonse	SAL-NAPOLE-002	SAL-RT-1057	Année 3	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route à Napoléon Ponceau au 00+000	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	39,700 $	39,700 $
Saint-Alphonse	SAL-RUISSO-002	SAL-RT-1170	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Chemin des Ruisseaux Ouest, Entre 01+670 et 02+735	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	107,600 $	0.10	Sécurité	5,000 $	112,600 $
Saint-Alphonse	SAL-PIONNI-001	SAL-RT-1164	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin des Pionniers, Entre 00+910 et 03+403	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	Remplacement	115,400 $	0.10	Palliatif	5,000 $	120,400 $
Saint-Alphonse	SAL-RUISSE-001	SAL-RT-1199	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin des Ruisseaux Est, Entre 02+630 et 03+807	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	172,800 $	0.10	Palliatif	5,000 $	177,800 $
Saint-Alphonse	SAL-PRINCE-002	SAL-RT-1564	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Rue Principale Est, Entre 08+630 et 09+652	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	103,600 $	0.10	Palliatif	8,400 $	112,000 $
Saint-Alphonse	SAL-RUISSO-001	SAL-RT-1042	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin des Ruisseaux Ouest, Entre 00+000 et 01+195	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	109,300 $	0.10	Palliatif	5,000 $	114,300 $
Saint-Alphonse	SAL-RUISSO-003	SAL-RT-1200	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin des Ruisseaux Ouest, Entre 01+100 et 01+775	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	101,300 $	0.10	Palliatif	5,000 $	106,300 $

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Saint-Alphonse	SAL-MARCEL-001	SAL-RT-1173	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route Marcellin, Entre 00+000 et 00+438	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	23,600 $	0.10	--	0 $	23,600 $
Saint-Alphonse	SAL-PIONNI-003	SAL-RT-1161	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin des Pionniers Ponceaux entre 00+720 et 04+200	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	12,200 $	12,200 $
Saint-Alphonse	SAL-RUISSE-002	SAL-RT-1171	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin des Ruisseaux Est Ponceaux entre 04+460 et 04+840	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Saint-Alphonse	SAL-PETRTS-001	SAL-RT-1165		Réfection de ponceau ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Petite route Seigneuriale Ponceau au 00+030	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
										2,012,000 $			**892,400 $**	**2,904,400 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux			
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Saint-Elzéar	SEL-MERCIE-001	SEL-RT-1860	Année 1	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin Mercier, Entre 00+000 et 02+037	Non	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	Remplacement	1,225,100 $	0.26	Simultanée	96,400 $	1,321,500 $
Saint-Elzéar	SEL-PRINCI-001	SEL-RT-1380	Année 2	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin Principal, Entre 01+660 et 03+320	Non	Curatif	Décohésionnement et revêtement	--	1,478,600 $	0.26	Simultanée	109,000 $	1,587,600 $
Saint-Elzéar	SEL-EGLISE-001	SEL-RT-1395	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route de l'Église Ponceaux entre 00+110 et 03+810	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	13,600 $	13,600 $
Saint-Elzéar	SEL-POIRIE-001	SEL-RT-1393	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Chemin Poirier, Entre 00+000 et 04+595	Non	Curatif	Décohésionnement et revêtement	--	724,200 $	0.26	--	0 $	724,200 $
Saint-Elzéar	SEL-PRINCI-002	SEL-RT-1870	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Chemin Principal, Entre 00+000 et 04+980	Non	Curatif	Décohésionnement et revêtement	--	390,200 $	0.26	--	0 $	390,200 $
Saint-Elzéar	SEL-POIRIE-002	SEL-RT-1391	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Chemin Poirier Ponceaux entre 01+660 et 04+080	Non	--	--	--	0 $	0.00	Correctif	12,500 $	12,500 $
Saint-Elzéar	SEL-ARSENA-001	SSI-RT-1189	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Étude de la firme Arpo en 2022 démontrant l'insuffisance de la fondation et les travaux requis. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Arsenault, Entre 00+700 et 03+657	Non	Curatif	Reconstruction partielle	--	798,300 $	0.22	Simultanée	39,900 $	838,200 $
										4,616,400 $			**271,400 $**	**4,887,800 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Saint-Godefroi	SGO-9ERANG-001	SGO-RT-1590	Année 1	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	9e Rang Ponceaux entre 00+890 et 04+710	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	249,200 $	249,200 $
Saint-Godefroi	SGO-EGLISE-003	SGO-RT-1703	Année 2	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route de l'Église Ponceaux entre 01+050 et 04+220	Non	--	--	--	0 $	0.00	Curatif	312,100 $	312,100 $
Saint-Godefroi	SGO-3ERANG-002	SGO-RT-1493	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	3e Rang, Entre 01+590 et 03+480	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	18,700 $	0.10	Palliatif	5,000 $	23,700 $
Saint-Godefroi	SGO-EGLISE-001	SGO-RT-1703	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route de l'Église, Entre 02+570 et 03+170	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	167,200 $	0.30	--	0 $	167,200 $
Saint-Godefroi	SGO-EGLISE-002	SGO-RT-1704	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route de l'Église, Entre 00+700 et 02+405	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	26,300 $	0.10	--	0 $	26,300 $
Saint-Godefroi	SGO-10ERAN-001	SGO-RT-1608	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	10e Rang Ponceaux entre 00+210 et 00+410	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Saint-Godefroi	SGO-AUBUT-001	SGO-RT-1864	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Aubut, Entre 00+000 et 00+650	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	19,200 $	0.10	Palliatif	5,000 $	24,200 $
Saint-Godefroi	SGO-3ERANG-003	SGO-RT-1497	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	3e Rang, Entre 00+000 et 00+525	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	109,400 $	0.30	Palliatif	5,000 $	114,400 $
										340,800 $			**581,300 $**	**922,100 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

						Routes						Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Saint-Siméon	SSI-2ERANO-001	SSI-RT-1178	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	2e Rang Ouest, Entre 01+330 et 03+560	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	494,200 $	0.30	Simultanée	224,400 $	718,600 $
Saint-Siméon	SSI-ROUSSE-002	SSI-RT-1184	Année 1	Réfection de ponceau ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route Roussel Ponceau au 00+900	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	17,100 $	17,100 $
Saint-Siméon	SSI-2ERANE-003	SSI-RT-1201	Année 1	Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	2e Rang Est Ponceaux entre 04+720 et 04+790	Non	--	--	--	0 $	0.00	Simultanée	100,600 $	100,600 $
Saint-Siméon	SSI-3ERANO-002	SSI-RT-1195	Année 1	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	3e Rang Ouest Ponceau au 01+540	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	56,600 $	56,600 $
Saint-Siméon	SSI-POIRIE-001	SSI-RT-1671	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route Poirier, Entre 00+580 et 02+484	Oui	Curatif	Planage et revêtement	--	165,700 $	0.30	Sécurité	267,900 $	433,600 $
Saint-Siméon	SSI-POIRIE-002	SSI-RT-1673	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité.	Route Poirier, Entre 00+200 et 01+658	Oui	Curatif	Décohésionnement et revêtement	Remplacement	853,300 $	0.26	--	0 $	853,300 $
Saint-Siméon	SSI-3ERANE-001	SSI-RT-0863	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Étude de la firme Arpo en 2022 démontrant l'insuffisance de la fondation et les travaux requis. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	3e Rang Est, Entre 04+440 et 05+111	Oui	Curatif	Reconstruction partielle	--	159,900 $	0.22	Sécurité	84,300 $	244,200 $

							Routes					Ponceaux		
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Saint-Siméon	SSI-ROUSSE-001	SSI-RT-1183	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité.	Route Roussel, Entre 00+000 et 00+535	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	Remplacement	42,100 $	0.10	--	0 $	42,100 $
Saint-Siméon	SSI-VIADUC-001	SSI-RT-1186	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Avenue du Viaduc Ponceaux entre 00+410 et 00+530	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Saint-Siméon	SSI-ARSENA-001	SSI-RT-1190	Année 3	Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	Route Arsenault Ponceaux entre 00+020 et 03+040	Non	--	--	--	0 $	0.00	Sécurité	194,900 $	194,900 $
Saint-Siméon	SSI-2ERANE-002	SSI-RT-1201	Année 3	Réfection de la route pour corriger un problème d'ornière présentant un enjeu de sécurité routière et pour améliorer l'état de la surface.	2e Rang Est, Entre 03+910 et 04+975	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	31,200 $	0.10	--	0 $	31,200 $
Saint-Siméon	SSI-MER-001	SSI-RT-1123	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Rue de la Mer, Entre 00+000 et 00+455	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	65,000 $	0.10	--	0 $	65,000 $
Saint-Siméon	SSI-2ERANE-001	SSI-RT-1182	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	2e Rang Est, Entre 03+600 et 03+859	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	8,700 $	0.10	Palliatif	5,000 $	13,700 $
Saint-Siméon	SSI-3ERANO-001	SSI-RT-1195	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	3e Rang Ouest Ponceau au 01+630	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Saint-Siméon	SSI-4ERANO-001	SSI-RT-1092	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	4e Rang Ouest Ponceaux entre 00+240 et 00+430	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
Saint-Siméon	SSI-LEPAGE-001	SSI-RT-1187	Année 3	Remplacement de glissière de sécurité pour corriger un enjeu de sécurité. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Lepage Ponceaux entre 00+510 et 01+750	Non	Sécurité	--	Remplacement	0 $	0.00	Palliatif	5,700 $	5,700 $
Saint-Siméon	SSI-4ERANO-002	SSI-RT-1092	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	4e Rang Ouest Ponceau au 00+760	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,000 $	5,000 $
										1,820,100 $			**976,500 $**	**2,796,600 $**

Annexe 1 – Tableaux résumé du plan triennal

							Routes				Ponceaux			
Municipalité	**NoProjet**	**Tronçon**	**Année**	**Description**	**Localisation**	**Réseau Prioritaire**	**Catégorie d'intervention Routes**	**Intervention Routes**	**Intervention Glissières de sécurité**	**Coûts estimés Routes**	**Indice priorité Route (A/C)**	**Catégorie d'intervention Ponceaux**	**Coûts estimés Ponceaux**	**Coût total**
Shigawake	SHI-2ERANG-001	SHI-RT-1498	Année 1	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux ayant un avis à l'ingénieur et présentant un enjeu de sécurité. Permet l'amélioration du nombre de ponceaux en Mauvais et Très mauvais état.	2e Rang, Entre 01+390 et 02+450	Oui	Curatif	Planage et revêtement	--	252,400 $	0.30	Sécurité	73,200 $	325,600 $
Shigawake	SHI-RTE132-001	SHI-RT-1484	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Ancienne Route 6, Entre 00+000 et 00+593	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	148,200 $	0.30	Simultanée	101,000 $	249,200 $
Shigawake	SHI-SULLIV-001	SHI-RT-1486	Année 2	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Sullivan, Entre 00+000 et 01+300	Non	Curatif	Planage et revêtement	--	352,100 $	0.30	Simultanée	142,400 $	494,500 $
Shigawake	SHI-KRUSE-001	SHI-RT-1483	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface.	Route Kruse, Entre 00+000 et 00+220	Oui	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	46,500 $	0.10	--	0 $	46,500 $
Shigawake	SHI-KRUSE-002	SHI-RT-1483	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route Kruse Ponceaux entre 00+330 et 00+400	Oui	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,500 $	5,500 $
Shigawake	SHI-4ERANG-001	SHI-RT-1492	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	4e Rang, Entre 00+810 et 01+885	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	17,100 $	0.10	Palliatif	5,000 $	22,100 $
Shigawake	SHI-3ERANG-002	SHI-RT-1495	Année 3	Réfection de la route pour améliorer l'état de la surface. Reconstruction de ponceaux pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	3e Rang, Entre 00+420 et 02+195	Non	Palliatif	Rapiéçage discontinu	--	11,900 $	0.10	Simultanée	48,600 $	60,500 $
Shigawake	SHI-TRAVER-001	SHI-RT-1487	Année 3	Réfection de ponceau pour atteindre la cible de ponceaux en Mauvais et très mauvais état.	Route de la Traverse Ponceaux entre 00+030 et 03+740	Non	--	--	--	0 $	0.00	Palliatif	5,100 $	5,100 $
										828,200 $			**380,800 $**	**1,209,000 $**

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

Bonaventure																		
								Routes		Autres Actifs		Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	Chemin Thivierge	BON-THIVIE-001	9825003000000C	0	1000	932	Souple	Reconstruction	891,700 $	Remplacement Signalisation	400 $					892,100 $	0 $	892,100 $
Année 2	Chemin Thivierge	BON-THIVIE-002	9825003000000C	930	6450	5442	Souple	Reconstruction	5,148,600 $	Remplacement Signalisation	1,400 $	PC-BON-015-01010	300	Reconstruction	33,400 $	5,150,000 $	133,500 $	5,283,500 $
												PC-BON-015-02670	450	Reconstruction	28,300 $			
												PC-BON-015-04900	350	Reconstruction	37,400 $			
												PC-BON-015-03770	350	Reconstruction	34,400 $			

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

Caplan																		
							Routes			Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	2e Rang Est	CAP-2ERANE-001	9793002000000C	7740	8980	1200	Souple	Reconstruction partielle	887,900 $	Remplacement Glissière,Remplacement Signalisation	48,900 $	PC-CAP-056-08710	600	Reconstruction	46,400 $	936,800 $	46,400 $	983,200 $
Année 1	2e Rang Est	CAP-2ERANE-002	9793002000000C	10250	11500	1200	Souple	Reconstruction partielle	767,800 $	Remplacement Signalisation	200 $					768,000 $	0 $	768,000 $
Année 2	2e Rang Est	CAP-2ERANE-004	9793002000000C	7340	7780	400	Souple	Reconstruction partielle	279,600 $	Remplacement Signalisation	400 $					280,000 $	0 $	280,000 $
Année 2	2e Rang Ouest	CAP-2ERANO-001	9793003000000C	160	1085	871	Souple	Planage et revêtement	215,400 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-CAP-013-00350	600	Reconstruction	41,300 $	215,600 $	41,300 $	256,900 $
Année 3	2e Rang Est	CAP-2ERANE-003	9793002000000C	11450	12492	990	Souple	Rapiéçage discontinu	34,500 $			PC-CAP-056-09940	600	Réparation de ponceau	5,000 $	34,500 $	5,000 $	39,500 $
Année 3	2e Rang Est	CAP-2ERANE-005	9793003000000C	0	200	150	Souple	Rapiéçage discontinu	9,600 $							9,600 $	0 $	9,600 $
Année 3	2e Rang Ouest	CAP-2ERANO-002	9793002000000C	200	7070	6870	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-CAP-056-04980	1200	Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	18,200 $	18,200 $
												PC-CAP-056-05900	750	Réfection Protection des extrémités	1,200 $			
												PC-CAP-056-07070	450	Réfection Protection des extrémités	700 $			
												PC-CAP-013-01200	600	Réfection Protection des extrémités	700 $			
												PC-CAP-056-06700	900	Réfection Mur de tête	10,600 $			
Année 3	Route Dion	CAP-DION-001	9793101000000C	20	1790	1770	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAP-006-01410	900	Réfection Protection des extrémités	3,000 $	0 $	11,000 $	11,000 $
												PC-CAP-006-00040	600	Entretien Nettoyage de ponceau	2,200 $			
												PC-CAP-006-01790	450	Réfection Protection des extrémités	800 $			
												PC-CAP-006-00020	600	Réparation de ponceau	5,000 $			

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

Cascapédia – Saint-Jules

									Routes		**Autres Actifs**			**Ponceaux**			**Coût Total**	
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	4e Rang Ouest	CAS-4ERANO-001	9755102000000C	0	925	823	Souple	Reconstruction partielle	547,100 $							547,100 $	0 $	547,100 $
Année 3	Route Gallagher	CAS-GALLAG-001	9720001000000C	2320	2320	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAS-010-02320	900	Réfection Protection des extrémités	1,000 $	0 $	1,000 $	1,000 $
Année 3	Route de Patrickton	CAS-PONTS-001	9751002000000C	2540	3410	870	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAS-010-02540		Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	5,000 $	5,000 $
Année 3	Route Stewart	CAS-STEWAR-001	9755101000000C	900	1200	300	Souple	Rapiéçage discontinu	15,300 $							15,300 $	0 $	15,300 $

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

New Richmond																		
								Routes		Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	4e Rang Ouest	NRI-4ERANO-001	9755102000000C	820	1965	1043	Souple	Reconstruction partielle	622,000 $	Remplacement Signalisation	1,000 $	PC-NRI-007-01560	400	Reconstruction	32,200 $	623,000 $	32,200 $	655,200 $
Année 1	4e Rang Ouest	NRI-4ERANO-002	9755102000000C	1860	3958	1990	Souple	Reconstruction partielle	1,265,700 $	Remplacement Glissière,Remplacement Signalisation	59,000 $	PC-NRI-007-03210	900	Reconstruction	257,400 $	1,324,700 $	257,400 $	1,582,100 $
Année 2	3e Rang Ouest	NRI-3ERANO-001	9786002000000C	600	3380	2676	Souple	Reconstruction partielle	1,799,000 $	Remplacement Glissière,Remplacement Signalisation	41,600 $	PC-NRI-008-01170	900	Reconstruction	151,900 $	1,840,600 $	269,000 $	2,109,600 $
												PC-NRI-008-03030	600	Reconstruction	33,100 $			
												PC-NRI-008-01940	400	Reconstruction	44,300 $			
												PC-NRI-008-01760	300	Reconstruction	39,700 $			
Année 2	3e Rang Ouest	NRI-3ERANO-002	9786002000000C	190	3480	3290	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-008-00190	1200	Reconstruction	74,200 $	0 $	74,200 $	74,200 $
Année 3	Chemin Pardiac	NRI-PARDIA-001	9785902000000C	100	605	500	Souple	Rapiéçage discontinu	21,100 $							21,100 $	0 $	21,100 $
Année 3	Boulevard Perron Est	NRI-PERRONE-001	9714001015000C	30	2860	2830	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-217-00030	600	Entretien Nettoyage de ponceau	9,900 $	0 $	10,700 $	10,700 $
												PC-NRI-217-02860	450	Réfection Protection des extrémités	100 $			
												PC-NRI-217-01200	600	Réfection Protection des extrémités	700 $			
Année 3	Boulevard Perron Ouest	NRI-PERRONO-001	9714001015000C	5180	7550	2370	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-217-05730	2800	Réfection Protection des extrémités	1,400 $	0 $	16,400 $	16,400 $
												PC-NRI-217-05920	450	Réparation de ponceau	5,000 $			
												PC-NRI-217-05180	1050	Réparation de ponceau	5,000 $			
												PC-NRI-217-07550	450	Réparation de ponceau	5,000 $			
Année 3	Chemin du Port	NRI-PORT-001	9795801000000C	100	209	209	Souple	Rapiéçage discontinu	11,800 $							11,800 $	0 $	11,800 $

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

New Carlisle																		
							Routes			Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 2	Rue Church	NWC-CHURCH-001	9835002000000C	5880	11290	5410	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NWC-038-10130	600	Reconstruction	44,700 $	0 $	137,500 $	137,500 $
												PC-NWC-038-05880	600	Réfection Protection des extrémités	800 $			
												PC-NWC-038-07110L	600	Reconstruction	48,400 $			
												PC-NWC-038-11290	600	Reconstruction	43,600 $			
Année 3	Rue Church	NWC-CHURCH-002	9835002000000C	7120	9010	1890	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NWC-038-09010	500	Réfection Protection des extrémités	3,200 $	0 $	6,600 $	6,600 $
												PC-NWC-038-07110R	450	Réfection Protection des extrémités	3,400 $			

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

Paspébiac

									Routes		**Autres Actifs**			**Ponceaux**			**Coût Total**	
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	Rue Saint-Pie-X	PAS-S_PIEX-004	9826201000000C	1460	3640	1423	Souple	Planage et revêtement	481,000 $	Remplacement Signalisation	600 $	PC-PAS-067-03670	1450	Reconstruction	104,100 $	481,600 $	571,400 $	1,053,000 $
												PC-PAS-067-03370	3100	Reconstruction	467,300 $			
Année 2	Rue Saint-Pie-X	PAS-PONT-001	9826201000000C				Souple	Aucune intervention	0 $			PAS-PONT-001		Reconstruction	310,000 $	310,000 $	0 $	310,000 $
Année 3	Rue du Banc	PAS-BANC-001	9836101000000C	0	1094	783	Souple	Rapiéçage discontinu	69,500 $	Remplacement Signalisation	600 $					70,100 $	0 $	70,100 $
Année 3	Rue Saint-Pie-X	PAS-S_PIEX-003	9826201000000C	920	2209	224	Souple	Rapiéçage discontinu	11,600 $							11,600 $	0 $	11,600 $
Année 3	Rue Saint-Pie-X	PAS-S_PIEX-005	9826201000000C	2200	4635	1528	Souple	Rapiéçage discontinu	81,900 $	Remplacement Signalisation	200 $					82,100 $	0 $	82,100 $
Année 3	Rue Saint-Pie-X	PAS-S_PIEX-007	9826201000000C	3820	3820	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-PAS-067-03820	600	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	2,600 $	0 $	2,600 $	2,600 $

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

Saint-Alphonse																		
								Routes		Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	Rue Principale Est	SAL-PRINCE-001	9790001000000C	5420	6825	1408	Souple	Planage et revêtement	391,000 $			PC-SAL-070-06750	600	Reconstruction	39,700 $	391,000 $	44,700 $	435,700 $
												PC-SAL-070-05770	600	Réfection Extrémités	5,000 $			
Année 1	Route de la Rivière	SAL-RIVIER-001	9790201000000C	0	1050	1050	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SAL-003-01050	450	Reconstruction	53,700 $	0 $	113,600 $	113,600 $
												PC-SAL-000-00000	600	Réfection Protection des extrémités	1,000 $			
												PC-SAL-003-00060	500	Reconstruction	58,900 $			
Année 3	Rue Principale Est	SAL-PRINCE-002	9790001000000C	8630	9652	970	Souple	Rapiéçage discontinu	103,600 $			PC-SAL-070-04050	1200	Réparation de ponceau	5,000 $	103,600 $	5,000 $	108,600 $

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

Saint-Elzéar																		
								Routes		Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 2	Chemin Principal	SEL-PRINCI-001	9833001000000C	1660	3320	2703	Souple	Décohésionnement et revêtement	1,478,600 $	Remplacement Signalisation	2,200 $	PC-SEL-028-03650	600	Réfection Extrémité	12,100 $	1,480,800 $	109,000 $	1,589,800 $
												PC-SEL-028-02910	900	Reconstruction	57,700 $			
												PC-SEL-028-02430	600	Reconstruction	39,200 $			
Année 3	Route de l'Église	SEL-EGLISE-001	9835003000000C	110	3810	3700	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SEL-006-02600	900	Réfection Protection des extrémités	1,400 $	0 $	4,700 $	4,700 $
												PC-SEL-006-03810	1200	Réfection Protection des extrémités	800 $			
												PC-SEL-006-01740	525	Réfection Protection des extrémités	2,500 $			

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

Saint-Godefroi

								Routes		**Autres Actifs**		**Ponceaux**				**Coût Total**		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 3	3e Rang	SGO-3ERANG-002	9844202000000C	1590	3480	1773	Souple	Rapiéçage discontinu	18,700 $	Remplacement Signalisation	800 $	PC-SHI-018-03000	600	Réfection Protection des extrémités	600 $	19,500 $	600 $	20,100 $

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

Shigawake																		
								Routes		Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	2e Rang	SHI-2ERANG-001	9841001000000C	1390	2450	993	Souple	Planage et revêtement	252,400 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-SHI-008-00200	600	Réfection Protection des extrémités	700 $	252,600 $	73,200 $	325,800 $
												PC-SHI-008-00600	600	Réfection Protection des extrémités	800 $			
												PC-SHI-008-00860	600	Réfection Protection des extrémités	300 $			
												PC-SHI-008-01090	375	Reconstruction	29,800 $			
												PC-SHI-008-01610	1200	Réfections Joints	4,400 $			
												PC-SHI-008-02170	600	Reconstruction	36,200 $			
												PC-SHI-008-01620	1200	Réfection Protection des extrémités	1,000 $			
Année 3	Route Kruse	SHI-KRUSE-001	9841101000000C	0	220	220	Souple	Rapiéçage discontinu	46,500 $							46,500 $	0 $	46,500 $
Année 3	Route Kruse	SHI-KRUSE-002	9841101000000C	330	400	70	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-SHI-002-00330	600	Réfection Protection des extrémités	800 $	0 $	5,500 $	5,500 $
												PC-SHI-002-00400	380	Réfection Protection des extrémités	4,700 $			

Annexe 2 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes prioritaires

Saint-Siméon																		
								Routes		Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	2e Rang Ouest	SSI-2ERANO-001	9793003000000C	1330	3560	2069	Souple	Planage et revêtement	494,200 $			PC-SSI-013-02450	600	Reconstruction	36,400 $	494,200 $	224,400 $	718,600 $
												PC-SSI-013-03210	600	Reconstruction	188,000 $			
Année 2	Route Poirier	SSI-POIRIE-001	9796001000000C	580	2484	674	Souple	Planage et revêtement	165,700 $			PC-SSI-034-02080	1200	Reconstruction	181,100 $	165,700 $	190,500 $	356,200 $
												PC-SSI-034-02290	750	Réfection Extrémité	9,400 $			
Année 2	Route Poirier	SSI-POIRIE-002	9796101000000C	200	1658	1451	Souple	Décohésionnement et revêtement	853,300 $	Remplacement Glissière,Remplacement Signalisation	42,100 $					895,400 $	0 $	895,400 $
Année 3	3e Rang Est	SSI-3ERANE-001	9825002000000C	4440	5111	661	Gravier	Reconstruction partielle	159,900 $			PC-SSI-028-04840	500	Reconstruction	40,300 $	159,900 $	84,300 $	244,200 $
												PC-SSI-028-03850	600	Reconstruction	44,000 $			
Année 3	Route Roussel	SSI-ROUSSE-001	9794001000000C	0	535	533	Souple	Rapiéçage discontinu	42,100 $	Remplacement Glissière,Remplacement Signalisation	1,900 $					44,000 $	0 $	44,000 $

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Bonaventure

								Routes		**Autres Actifs**			**Ponceaux**			**Coût Total**		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	Route Dion	BON-DION-002	9798001000000C	0	796	796	Souple	Planage et revêtement	214,700 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-BON-007-00640	600	Reconstruction	39,500 $	214,900 $	39,500 $	254,400 $
Année 3	Route Bourdages	BON-BOURDA-001	9827001000000C	0	4575	4575	Souple	Rapiéçage discontinu	375,300 $	Remplacement Signalisation	800 $	PC-BON-010-03850	900	Réfection Protection des extrémités	700 $	376,100 $	700 $	376,800 $
Année 3	Route du Cap-de-Sable	BON-CAPDES-001	9828401000000C	450	450	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-BON-001-00450	600	Réfection Protection des extrémités	2,900 $	0 $	2,900 $	2,900 $
Année 3	Chemin Datus-Bourdages	BON-DATUSB-001	9888001000000C	1280	1760	480	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-BON-012-01280	600	Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	8,900 $	8,900 $
												PC-BON-012-01760	600	Réfection Protection des extrémités	3,900 $			
Année 3	Route Day	BON-DAY-001	9887001000000C	0	2400	2396	Souple	Décohésionnement et revêtement	1,438,200 $	Remplacement Signalisation	1,400 $	PC-BON-007-00010	750	Reconstruction	57,800 $	1,439,600 $	156,900 $	1,596,500 $
												PC-BON-007-01780	450	Reconstruction	31,300 $			
												PC-BON-007-01550	450	Reconstruction	31,900 $			
												PC-BON-007-01770	450	Reconstruction	35,900 $			
Année 3	Route Dion	BON-DION-001	9798001000000C	2320	3529	1209	Souple	Décohésionnement et revêtement	692,400 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-BON-007-02450	400	Reconstruction	32,400 $	692,600 $	32,400 $	725,000 $
Année 3	Chemin Élide-Poirier	BON-ELIDEP-001	9828001000000C	770	770	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-BON-003-00770	550	Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	5,000 $	5,000 $
Année 3	Route Forest	BON-FOREST-001	9799801000000C	0	4156	4137	Souple	Rapiéçage discontinu	349,800 $	Remplacement Signalisation	800 $	PC-BON-007-00920	450	Réfection Protection des extrémités	5,000 $	350,600 $	5,000 $	355,600 $
Année 3	Route Henry	BON-HENRY-001	9829801000000C	5160	5931	776	Souple	Rapiéçage discontinu	115,700 $							115,700 $	0 $	115,700 $
Année 3	Route Henry	BON-HENRY-002	9829801000000C	4100	4790	700	Souple	Rapiéçage discontinu	73,600 $	Remplacement Signalisation	400 $	PC-BON-010-00000	450	Réfection Protection des extrémités	2,800 $	74,000 $	2,800 $	76,800 $
Année 3	Trait-Carré Ludger-Cayouette	BON-LUDGER-001	9793004000000C	280	280	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-BON-001-00280	500	Réfection Protection des extrémités	1,000 $	0 $	1,000 $	1,000 $
Année 3	Route Marsh	BON-MARSH-001	9826001000000C	300	1173	871	Souple	Rapiéçage discontinu	137,100 $	Remplacement Signalisation	200 $					137,300 $	0 $	137,300 $
Année 3	Route Marsh	BON-MARSH-002	9826001000000C	10	10	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-BON-006-00010	450	Réfection Protection des extrémités	700 $	0 $	700 $	700 $
Année 3	Route McGraw	BON-MCGRAW-001	9892002000000C	0	762	762	Souple	Rapiéçage discontinu	64,000 $	Remplacement Signalisation	200 $					64,200 $	0 $	64,200 $
Année 3	Chemin de Normandie	BON-NORMAN-002	9834801000000C	560	2270	1710	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-BON-014-00740	450	Réfection Protection des extrémités	2,300 $	0 $	5,800 $	5,800 $

Bonaventure																		
							Routes			Autres Actifs		Ponceaux			Coût Total			
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
												PC-BON-014-00560	475	Réfection Protection des extrémités	1,700 $			
												PC-BON-014-02270	450	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	1,800 $			

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Caplan

								Routes		**Autres Actifs**		**Ponceaux**				**Coût Total**		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	3e Rang Ouest	CAP-3ERANO-001	9825001000000C	1720	2190	470	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAP-011-01720	400	Réfection Protection des extrémités	5,500 $	0 $	50,900 $	50,900 $
												PC-CAP-011-02190	400	Reconstruction	45,400 $			
Année 1	Rue des Aunes	CAP-AUNES-001	9791501000000C	0	329	293	Souple	Planage et revêtement	80,300 $							80,300 $	0 $	80,300 $
Année 1	Chemin des Lilas	CAP-LILAS-001	9795602000000C	0	1415	1456	Souple	Planage et revêtement	380,300 $			PC-CAP-010-00480	600	Reconstruction	30,400 $	380,300 $	61,700 $	442,000 $
												PC-CAP-010-00860	600	Reconstruction	31,300 $			
Année 1	Route des Pins	CAP-PINS-001	9793201000000C	0	333	330	Souple	Planage et revêtement	85,500 $	Remplacement Signalisation	600 $	PC-CAP-019-00840	1200	Reconstruction	78,700 $	86,100 $	78,700 $	164,800 $
Année 3	2e Rang Est	CAP-2ERANE-003	9793002000000C	11450	12492	990	Souple	Rapiéçage discontinu	34,500 $							34,500 $	0 $	34,500 $
Année 3	2e Rang Ouest	CAP-2ERANO-002	9793002000000C	200	7070	6870	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-CAP-056-00840	600	Réfection Extrémité	9,400 $	0 $	13,100 $	13,100 $
												PC-CAP-056-00710	900	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	2,200 $			
												PC-CAP-056-00200	600	Réfection Protection des extrémités	400 $			
												PC-CAP-056-02470	375	Entretien Nettoyage de fossé	100 $			
												PC-CAP-056-02100	1070	Réfection Protection des extrémités	1,000 $			
Année 3	3e Rang Est	CAP-3ERANE-001	9825001000000C	4000	4000	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAP-011-04000	500	Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	5,000 $	5,000 $
Année 3	Route Arsenault	CAP-ARSENA-001	9795001000000C	20	11810	11790	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAP-007-11810	600	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	6,300 $	0 $	8,400 $	8,400 $
												PC-CAP-007-01640	600	Réfection Protection des extrémités	700 $			
												PC-CAP-007-00560	600	Réfection Protection des extrémités	600 $			

Caplan

								Routes		Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
												PC-CAP-007-01030	600	Entretien Nettoyage de fossé	100 $			
												PC-CAP-007-00020	450	Réfection Protection des extrémités	700 $			
Année 3	Chemin des Mélèzes	CAP-MELEZE-001	9792001000000C	1010	1010	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAP-003-01010	600	Réfection Protection des extrémités	300 $	0 $	300 $	300 $
Année 3	Route des Pins	CAP-PINS-002	9793201000000C	1130	1130	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-CAP-019-01130	450	Réfection Protection des extrémités	400 $	0 $	400 $	400 $

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Cascapédia – Saint-Jules

									Routes		Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	Chemin Beauglen	CAS-BEAUGL-001	9751002000000C	6340	7200	860	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAS-024-06340	600	Reconstruction	45,800 $	0 $	122,500 $	122,500 $
												PC-CAS-024-07200	1200	Reconstruction	76,700 $			
Année 1	Chemin Beauglen	**CAS-BEAUGL-002**	9751002000000C	5410	8430	3020	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAS-024-06260	600	Reconstruction	51,300 $	0 $	158,600 $	158,600 $
												PC-CAS-024-06060	750	Reconstruction	54,400 $			
												PC-CAS-024-05410	1600	Réfection Protection des extrémités	4,000 $			
												PC-CAS-024-08430	900	Reconstruction	48,900 $			
Année 2	Route du Nord-Ouest	CAS-NORDOU-001	9752004010000C	1290	1670	380	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAS-004-01290	400	Reconstruction	39,700 $	0 $	82,200 $	82,200 $
												PC-CAS-004-01670	600	Reconstruction	42,500 $			
Année 3	Route Droken	CAS-DROKEN-001	9750004000000C	260	1200	940	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAS-006-00450	750	Réfection Protection des extrémités	300 $	0 $	4,900 $	4,900 $
												PC-CAS-006-00260	1200	Réfection Protection des extrémités	400 $			
												PC-CAS-006-00830	900	Entretien Nettoyage de fossé	300 $			
												PC-CAS-006-00690	450	Entretien Nettoyage de ponceau, Entretien Nettoyage de fossé	3,600 $			
												PC-CAS-006-01200	380	Entretien Nettoyage de ponceau	300 $			
Année 3	Route de Patrickton	**CAS-PONTS-001**	9751002000000C	2540	3410	870	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CAS-024-03410	1050	Réfection Protection des extrémités	400 $	0 $	5,400 $	5,400 $
												CAS-PONT-001		Réfection du pont	5,000 $			

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Hope

									Routes		Autres Actifs		Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	2e rang de Bugeaud	CHO-2ERANG-002	9840001000000C	100	241	141	Souple	Planage et revêtement	35,000 $							35,000 $	0 $	35,000 $
Année 1	Petit-2e Rang	CHO-PET2ER-001	9840001000000C	3440	3440	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-CHO-025-03440	475	Reconstruction	45,100 $	0 $	45,100 $	45,100 $
Année 1	Route du 10e-Rang	CHO-RT10ER-001	9838301000000C	1420	1420	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-CHO-004-01420	1800	Reconstruction	128,600 $	0 $	128,600 $	128,600 $
Année 3	10e Rang	CHO-10ERAN-001	9838601000000C	180	180	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-CHO-001-00180	450	Reconstruction	35,700 $	0 $	35,700 $	35,700 $
Année 3	1er rang de Bugeaud	**CHO-1ERANG-001**	9828201000000C	150	150	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CHO-001-00150	600	Reconstruction	76,500 $	0 $	76,500 $	76,500 $
Année 3	2e rang de Bugeaud	CHO-2ERANG-001	9840001000000C	240	1927	1682	Souple	Rapiéçage discontinu	37,300 $	Remplacement Signalisation	600 $					37,900 $	0 $	37,900 $
Année 3	2e rang de Bugeaud	**CHO-2ERANG-003**	9840001000000C	2380	2380	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-CHO-025-02380	450	Reconstruction	38,000 $	0 $	38,000 $	38,000 $
Année 3	6e rang de Saint-Jogues	**CHO-6ERANG-001**	9837001000000C	1380	1380	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-CHO-005-01380	900	Reconstruction	69,600 $	0 $	69,600 $	69,600 $
Année 3	9e rang de Saint-Jogues	CHO-9ERANG-001	9838202000000C	3910	4126	134	Souple	Rapiéçage discontinu	17,800 $							17,800 $	0 $	17,800 $
Année 3	9e rang de Saint-Jogues	CHO-9ERANG-002	9838202000000C	240	2220	1980	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-CHO-014-00240	600	Reconstruction	58,900 $	0 $	188,300 $	188,300 $
												PC-CHO-014-02220	600	Reconstruction	33,900 $			
												PC-CHO-014-01880	1200	Reconstruction	95,500 $			
Année 3	Route McGee	CHO-MCGEE-001	9845101000000C	0	404	404	Souple	Rapiéçage discontinu	24,300 $	Remplacement Signalisation	200 $					24,500 $	0 $	24,500 $

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Hope Town																		
							Routes			Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	Petit-2e Rang Ouest	HOT-P2ERAO-001	9840002000000C	1110	1110	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-CHO-020-01110	450	Reconstruction	42,900 $	0 $	42,900 $	42,900 $
Année 1	Chemin du Vieux-Moulin	HOT-VIEUXM-001	9841801010000C	470	1470	1000	Souple	Reconstruction partielle	636,900 $	Remplacement Signalisation	200 $					637,100 $	0 $	637,100 $
Année 1	Chemin du Vieux-Moulin	HOT-VIEUXM-002	9841801010000C	430	2100	1670	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-HOT-009-02100	600	Reconstruction	49,500 $	0 $	78,600 $	78,600 $
												PC-HOT-009-00430	450	Reconstruction	29,100 $			
Année 2	Chemin de la Rivière	HOT-RIVIER-001	9842201000000C	460	790	330	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-HOT-005-00460	600	Reconstruction	72,600 $	0 $	112,100 $	112,100 $
												PC-HOT-005-00790	450	Reconstruction	39,500 $			
Année 2	Route Tennier	HOT-TENNIE-001	9845001000000C	1750	2000	250	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-HOT-008-01750R	450	Reconstruction	33,100 $	0 $	81,700 $	81,700 $
												PC-HOT-008-02000	375	Reconstruction	48,600 $			

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

New Richmond

									Routes		Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	4e Rang Est	**NRI-4ERANE-001**	9789001000000C	80	1790	1710	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-005-00550	600	Reconstruction	41,500 $	0 $	250,300 $	250,300 $
												PC-NRI-005-00080	900	Reconstruction	116,600 $			
												PC-NRI-005-01790	600	Reconstruction	49,700 $			
												PC-NRI-005-01210	600	Reconstruction	42,500 $			
Année 1	4e Rang Ouest	NRI-4ERANO-002	9755102000000C	1860	3958	1990	Souple	Reconstruction partielle	1,265,700 $	Remplacement Glissière,Remplacement Signalisation	59,000 $					1,324,700 $	0 $	1,324,700 $
Année 2	3e Rang Est	**NRI-3ERANE-001**	9788101000000C	910	1567	1568	Souple	Reconstruction partielle	866,400 $			PC-NRI-006-01210	600	Reconstruction	44,000 $	866,400 $	77,900 $	944,300 $
												PC-NRI-006-00210	600	Reconstruction	33,900 $			
Année 2	3e Rang Ouest	**NRI-3ERANO-002**	9786002000000C	190	3480	3290	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-008-03480	450	Reconstruction	46,100 $	0 $	46,100 $	46,100 $
Année 3	2e Rang Est	**NRI-2ERANE-001**	9793001000000C	390	390	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-001-00390	400	Réfection Protection des extrémités	700 $	0 $	700 $	700 $
Année 3	5e Rang Ouest	**NRI-5ERANO-001**	9719002000000C	2290	3040	616	Souple	Reconstruction partielle	437,300 $			PC-NRI-005-02310	400	Reconstruction	40,400 $	437,300 $	78,500 $	515,800 $
												PC-NRI-005-03350	1200	Reconstruction	38,100 $			
Année 3	5e Rang Ouest	**NRI-5ERANO-002**	9719002000000C	1440	2425	852	Souple	Reconstruction partielle	574,300 $	Remplacement Signalisation	800 $	PC-NRI-005-00970	600	Reconstruction	37,700 $	575,100 $	37,700 $	612,800 $
Année 3	Chemin Campbell	NRI-CAMPBE-001	9795901000000C	0	494	494	Souple	Rapiéçage discontinu	44,200 $							44,200 $	0 $	44,200 $
Année 3	Rue Carey Hill	**NRI-CAREYH-001**	9795401000000C	400	400	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-002-00400	450	Entretien Nettoyage de ponceau	4,300 $	0 $	4,300 $	4,300 $
Année 3	Route Cochrane	NRI-COCHRA-001	9786001000000C	1340	1340	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-002-01340	900	Réfection Protection des extrémités	700 $	0 $	700 $	700 $
Année 3	Route Doddridge	**NRI-DODDRI-001**	9785201000000C	0	695	700	Souple	Rapiéçage discontinu	79,600 $			PC-NRI-004-00580	375	Réfection Protection des extrémités	100 $	79,600 $	100 $	79,700 $
Année 3	Route Doddridge	NRI-DODDRI-002	9785201000000C	870	870	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-004-00870	450	Réfection Protection des extrémités	700 $	0 $	700 $	700 $
Année 3	Route Fallow	**NRI-FALLOW-001**	9787101000000C	0	2185	2185	Souple	Rapiéçage discontinu	333,000 $	Remplacement Signalisation	600 $	PC-NRI-005-02920	400	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	2,200 $	333,600 $	2,200 $	335,800 $
Année 3	Chemin des Lilas	**NRI-LILAS-001**	9795601000000C	10	10	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-001-00010	450	Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	5,000 $	5,000 $

New Richmond

									Routes		Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 3	Avenue MacKenzie	**NRI-MACKEN-001**	9795201000000C	230	580	350	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-003-00580	600	Reconstruction	113,300 $	0 $	214,000 $	214,000 $
												PC-NRI-003-00230	1200	Reconstruction	100,700 $			
Année 3	Chemin Mercier	NRI-MERCIE-001	9835301000000C	10910	12204	1274	Souple	Reconstruction partielle	793,400 $	Remplacement Signalisation	600 $	PC-NRI-020-11270	600	Reconstruction	25,300 $	794,000 $	488,800 $	1,282,800 $
												PC-NRI-020-12060	600	Reconstruction	42,800 $			
												PC-NRI-020-04690	1800	Reconstruction	165,700 $			
												PC-NRI-020-00250	1200	Reconstruction	64,200 $			
												PC-NRI-020-00930	600	Reconstruction	36,800 $			
												PC-NRI-020-13550	900	Reconstruction	78,400 $			
												PC-NRI-020-13140	900	Reconstruction	75,600 $			
Année 3	Chemin Mercier	NRI-MERCIE-002	9835301000000C	9130	10930	1787	Souple	Reconstruction partielle	1,191,000 $	Remplacement Glissière,	6,400 $					1,197,400 $	0 $	1,197,400 $
Année 3	Chemin Mercier	NRI-MERCIE-003	9835301000000C	12180	12723	523	Souple	Reconstruction partielle	335,900 $	Remplacement Signalisation	400 $					336,300 $	0 $	336,300 $
Année 3	Chemin Mercier	**NRI-MERCIE-004**	9835301000000C	2070	6530	4460	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-020-06530	400	Reconstruction	34,600 $	0 $	149,600 $	149,600 $
												PC-NRI-020-02070	900	Reconstruction	115,000 $			
Année 3	Chemin de la Petite-Rivière	**NRI-PETRIV-001**	9788301000000C	780	780	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-004-00780	1250	Entretien Nettoyage de ponceau, Entretien Nettoyage de fossé	4,400 $	0 $	4,400 $	4,400 $
Année 3	Route Powell	**NRI-POWELL-001**	9795501000000C	230	230	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-004-00230	300	Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	5,000 $	5,000 $
Année 3	Route Ritchie	**NRI-RITCHI-001**	9786201000000C	3510	3510	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-006-03510	450	Entretien Nettoyage de fossé	800 $	0 $	800 $	800 $
Année 3	Chemin de Robidoux	**NRI-ROBIDO-001**	9835501000000C	330	2550	2220	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NRI-009-02550	3600	Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	9,000 $	9,000 $
												PC-NRI-009-00330	450	Entretien Nettoyage de ponceau, Entretien Nettoyage de fossé	4,000 $			
Année 3	Route à Tommy	NRI-TOMMY-001	9787001000000C	0	1095	1095	Souple	Rapiéçage discontinu	151,400 $							151,400 $	0 $	151,400 $

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

New Carlisle																		
								Routes		Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	Route Ben-Gallon	NWC-BENGAL-001	9828002000000C	1780	1780	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-NWC-002-01780L	450	Réfection Protection des extrémités	1,500 $	0 $	1,500 $	1,500 $
Année 1	Rue de Normandie	**NWC-NORMAN-001**	9834802000000C	730	2058	1253	Souple	Décohésionnement et revêtement	689,400 $	Remplacement Signalisation	400 $	PC-NWC-012-01240	600	Reconstruction	30,600 $	689,800 $	30,600 $	720,400 $
Année 2	Rue de Normandie	NWC-NORMAN-002	9834802000000C	1990	3820	1295	Souple	Décohésionnement et revêtement	728,700 $	Remplacement Signalisation	400 $	PC-NWC-012-02350	450	Reconstruction	38,500 $	729,100 $	70,100 $	799,200 $
												PC-NWC-012-02100	375	Reconstruction	31,600 $			
Année 3	Rue Billingsley	NWC-BILLIN-001	9888101000000C	0	806	802	Souple	Planage et revêtement	191,100 $							191,100 $	0 $	191,100 $
Année 3	Route Christie	**NWC-CHRIST-001**	9835101000000C	160	1060	900	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NWC-005-00160	450	Réfection Protection des extrémités	1,500 $	0 $	4,400 $	4,400 $
												PC-NWC-005-01060	450	Réfection Protection des extrémités	2,900 $			
Année 3	Avenue Duret	**NWC-DURET-001**	9840302000000C	2060	2060	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NWC-003-02060	600	Réfection Protection des extrémités	3,700 $	0 $	3,700 $	3,700 $
Année 3	Chemin de Normandie	NWC-NORMAN-003	9834801000000C	0	3961	1342	Souple	Décohésionnement et revêtement	718,900 $	Remplacement Signalisation	200 $					719,100 $	0 $	719,100 $
Année 3	Rue de Normandie	**NWC-NORMAN-004**	9834802000000C	3380	3380	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-NWC-012-03380	450	Réfection Protection des extrémités	600 $	0 $	600 $	600 $

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Paspébiac

								Routes		**Autres Actifs**			**Ponceaux**			**Coût Total**		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	6e Avenue Est	**PAS-6EAVEE-001**	9839102000000C	1150	1868	713	Souple	Planage et revêtement	180,800 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-PAS-020-01480	300	Reconstruction	30,100 $	181,000 $	57,700 $	238,700 $
												PC-PAS-020-01640	600	Reconstruction	27,600 $			
Année 1	6e Avenue Ouest	PAS-6EAVEO-001	9839101000000C	0	1195	566	Souple	Décohésionnement et revêtement	326,300 $			PC-PAS-000-00000	450	Reconstruction	27,300 $	326,300 $	53,700 $	380,000 $
												PC-PAS-004-00130	300	Reconstruction	26,400 $			
Année 1	Avenue Huard	PAS-HUARD-001	9826601000000C	440	1245	700	Souple	Planage et revêtement	179,700 $	Remplacement Éclairage,Remplacement Signalisation	2,800 $	PC-PAS-011-00700	450	Reconstruction	37,700 $	182,500 $	37,700 $	220,200 $
Année 3	4e Avenue Est	PAS-4EAVEE-001	9840201000000C	1060	2268	1202	Souple	Rapiéçage discontinu	48,700 $	Remplacement Signalisation	600 $	PC-PAS-019-01910	600	Réparation de ponceau	5,000 $	49,300 $	5,100 $	54,400 $
												PC-PAS-019-01600	350	Entretien Nettoyage de fossé	100 $			
Année 3	4e Avenue Ouest	PAS-4EAVEO-001	9840201000000C	0	1065	956	Souple	Rapiéçage discontinu	69,800 $							69,800 $	0 $	69,800 $
Année 3	4e Avenue Ouest	PAS-4EAVEO-002	9840201000000C	1020	1020	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-PAS-019-01020	525	Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	5,000 $	5,000 $
Année 3	5e Avenue Est	PAS-5EAVEE-001	9839202000000C	1070	2272	1185	Souple	Rapiéçage discontinu	72,100 $	Remplacement Signalisation	400 $	PC-PAS-012-02940	400	Réfection Protection des extrémités	5,000 $	72,500 $	5,000 $	77,500 $
Année 3	5e Avenue Ouest	PAS-5EAVEO-001	9839202000000C	0	1175	1072	Souple	Rapiéçage discontinu	86,300 $	Remplacement Signalisation	400 $					86,700 $	0 $	86,700 $
Année 3	6e Avenue Est	PAS-6EAVEE-002	9839102000000C	1870	2724	837	Souple	Rapiéçage discontinu	43,700 $			PC-PAS-020-01900	450	Réfection Protection des extrémités	1,100 $	43,700 $	4,400 $	48,100 $
												PC-PAS-020-02710	600	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	3,300 $			
Année 3	6e Avenue Ouest	**PAS-6EAVEO-002**	9839102000000C	50	1250	1100	Souple	Rapiéçage discontinu	134,400 $			PC-PAS-020-01090	450	Reconstruction	30,400 $	134,400 $	88,100 $	222,500 $
												PC-PAS-020-00120A	900	Reconstruction	57,700 $			
Année 3	7e Avenue Est	PAS-7EAVEE-001	9839802000000C	1150	2645	1500	Souple	Rapiéçage discontinu	140,800 $			PC-PAS-023-01920	600	Réfection Protection des extrémités	3,700 $	140,800 $	3,700 $	144,500 $
Année 3	7e Avenue Ouest	PAS-7EAVEO-001	9839801000000C	260	720	360	Souple	Rapiéçage discontinu	48,500 $			PC-PAS-005-00440	750	Réparation de ponceau	5,000 $	48,500 $	5,000 $	53,500 $
Année 3	7e Avenue Ouest	PAS-7EAVEO-002	9839802000000C	550	1140	500	Souple	Rapiéçage discontinu	54,300 $			PC-PAS-023-01010	450	Réfection Protection des extrémités	4,400 $	54,300 $	8,800 $	63,100 $

Paspébiac

								Routes		Autres Actifs		Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
												PC-PAS-023-00860	600	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	4,400 $			
Année 3	7e Avenue Ouest	PAS-7EAVEO-003	9839801000000C	250	250	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-PAS-005-00250	450	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	2,100 $	0 $	2,100 $	2,100 $
Année 3	Rue Chapados	PAS-CHAPAD-001	9826301000000C	280	1950	1124	Souple	Rapiéçage discontinu	59,100 $	Remplacement Glissière,	9,900 $					69,000 $	0 $	69,000 $
Année 3	Rue Day	PAS-DAY-001	9826105000000C	1170	1242	67	Souple	Rapiéçage discontinu	14,100 $							14,100 $	0 $	14,100 $
Année 3	Rue Day	PAS-DAY-002	9826102000000C	870	870	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-PAS-014-00870	450	Réfection Protection des extrémités	1,700 $	0 $	1,700 $	1,700 $
Année 3	Rue Desroches	PAS-DESROC-001	9838401000000C	0	869	866	Souple	Rapiéçage discontinu	45,900 $	Remplacement Signalisation	1,200 $					47,100 $	0 $	47,100 $
Année 3	Rue Legros	**PAS-LEGROS-001**	9838701000000C	100	240	141	Souple	Rapiéçage discontinu	13,900 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-PAS-002-00240	600	Réfection Protection des extrémités	4,300 $	14,100 $	4,300 $	18,400 $
Année 3	Rue Maldemay	PAS-MALDEM-001	9826401000000C	730	1330	600	Souple	Rapiéçage discontinu	16,200 $	Remplacement Signalisation	600 $	PC-PAS-015-00960	900	Réparation de ponceau	5,000 $	16,800 $	5,000 $	21,800 $
Année 3	Rue Maldemay	PAS-MALDEM-002	9826401000000C	710	1930	1220	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-PAS-015-00710	450	Réfection Chaussée	5,900 $	0 $	8,800 $	8,800 $
												PC-PAS-015-01930	1200	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	2,900 $			
Année 3	Rue Saint-Pie-X	PAS-S_PIEX-001	9826201000000C	4840	4994	142	Souple	Rapiéçage discontinu	14,400 $							14,400 $	0 $	14,400 $
Année 3	Rue Saint-Pie-X	PAS-S_PIEX-005	9826201000000C	2200	4635	1528	Souple	Rapiéçage discontinu	81,900 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-PAS-067-04210	600	Réfection Protection des extrémités	1,500 $	82,100 $	4,800 $	86,900 $
												PC-PAS-067-04050	450	Réfection Protection des extrémités	3,300 $			
Année 3	Rue Scott	PAS-SCOTT-001	9824101000000C	0	2250	1151	Souple	Rapiéçage discontinu	68,900 $	Remplacement Signalisation	600 $	PC-PAS-013-02540	450	Réfection Protection des extrémités	1,200 $	69,500 $	1,200 $	70,700 $
Année 3	Rue Day	PAS-SCOTT-002	9826102000000C	0	2066	1296	Souple	Rapiéçage discontinu	74,100 $	Remplacement Éclairage,Remplacement Signalisation	3,400 $	PC-PAS-013-01950	450	Réfection Protection des extrémités	2,300 $	77,500 $	2,300 $	79,800 $

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Saint-Alphonse

								Routes		Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	Petite route Seigneuriale	SAL-PETRTS-001	9789101000000C	30	30	0	Gravier	--	0 $			PC-SAL-002-00030	450	Réfection Protection des extrémités	5,000 $	0 $	5,000 $	5,000 $
Année 2	Rue Principale Ouest	**SAL-PRINCO-001**	9790001000000C	1630	2820	1087	Souple	Décohésionnement et revêtement	639,000 $	Remplacement Glissière,Remplacement Signalisation	12,500 $	PC-SAL-070-02550	375	Reconstruction	35,900 $	651,500 $	189,700 $	841,200 $
												PC-SAL-070-01750	450	Reconstruction	41,300 $			
												PC-SAL-070-02220	900	Reconstruction	112,500 $			
Année 2	Rue Principale Ouest	SAL-PRINCO-002	9790001000000C	1100	1730	525	Souple	Décohésionnement et revêtement	241,200 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-SAL-070-01610	900	Réfection Protection des extrémités	1,400 $	241,400 $	1,400 $	242,800 $
Année 2	Rue Principale Ouest	SAL-PRINCO-003	9790001000000C	680	2990	2310	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SAL-070-00680	600	Reconstruction	43,600 $	0 $	251,700 $	251,700 $
												PC-SAL-070-00880	750	Reconstruction	208,100 $			
Année 3	Route à Hippolyte	**SAL-HIPPOL-002**	9790401000000C	310	1410	1100	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-SAL-004-01410	1300	Réfection Protection des extrémités	1,000 $	0 $	7,400 $	7,400 $
												PC-SAL-004-00310	900	Réfection Extrémité, Réfection Protection des extrémités	5,200 $			
												PC-SAL-004-01420	1300	Réfection Protection des extrémités	1,200 $			
Année 3	Route Marcellin	SAL-MARCEL-001	9791101000000C	0	438	437	Souple	Rapiéçage discontinu	23,600 $	Remplacement Éclairage,Remplacement Signalisation	2,200 $					25,800 $	0 $	25,800 $
Année 3	Route à Napoléon	**SAL-NAPOLE-002**	9790101000000C	0	0	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SAL-002-00000	400	Reconstruction	39,700 $	0 $	39,700 $	39,700 $
Année 3	Chemin des Pionniers	**SAL-PIONNI-001**	9789002000000C	910	3403	725	Souple	Rapiéçage discontinu	115,400 $			PC-SAL-009-01300	600	Réfection Protection des extrémités	800 $	115,400 $	800 $	116,200 $
Année 3	Chemin des Pionniers	SAL-PIONNI-002	9789002000000C	80	2900	2820	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SAL-009-02900	725	Reconstruction	48,300 $	0 $	114,800 $	114,800 $
												PC-SAL-009-00080	750	Reconstruction	66,500 $			
Année 3	Chemin des Pionniers	SAL-PIONNI-003	9789002000000C	720	4200	3480	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SAL-009-04200	450	Réfection Protection des extrémités	400 $	0 $	12,200 $	12,200 $
												PC-SAL-009-02360	600	Réfection Protection des extrémités	300 $			

Saint-Alphonse

								Routes			Autres Actifs		Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
												PC-SAL-009-02170	600	Réfection Protection des extrémités	5,100 $			
												PC-SAL-009-00720	900	Réfection Extrémité, Réfection Protection des extrémités	5,200 $			
												PC-SAL-164-01870	2500	Réfection Protection des extrémités	1,200 $			
Année 3	Rue Principale Est	**SAL-PRINCE-002**	9790001000000C	8630	9652	970	Souple	Rapiéçage discontinu	103,600 $			PC-SAL-070-08880	900	Réfection Protection des extrémités	600 $	103,600 $	3,400 $	107,000 $
												PC-SAL-070-09280	600	Réfection Protection des extrémités	2,800 $			
Année 3	Chemin des Ruisseaux Est	SAL-RUISSE-001	9790301000000C	2630	3807	1172	Souple	Rapiéçage discontinu	172,800 $	Remplacement Signalisation	400 $	PC-SAL-028-03220	1200	Réfection Protection des extrémités	600 $	173,200 $	4,200 $	177,400 $
												PC-SAL-028-03550	600	Réfection Protection des extrémités	3,600 $			
Année 3	Chemin des Ruisseaux Est	**SAL-RUISSE-002**	9790301000000C	4460	4840	380	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SAL-028-04840	600	Réfection Protection des extrémités	1,000 $	0 $	3,500 $	3,500 $
												PC-SAL-028-04460	600	Réfection Protection des extrémités	300 $			
												PC-SAL-028-04670	600	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	2,200 $			
Année 3	Chemin des Ruisseaux Ouest	**SAL-RUISSO-001**	9790301000000C	0	1195	1101	Souple	Rapiéçage discontinu	109,300 $	Remplacement Éclairage,Remplacement Signalisation	3,000 $	PC-SAL-028-00310	750	Entretien Nettoyage de fossé	300 $	112,300 $	4,000 $	116,300 $
												PC-SAL-028-00720	600	Réfection Protection des extrémités	300 $			
												PC-SAL-028-01010	450	Réfection Protection des extrémités	2,800 $			
												PC-SAL-028-00910	900	Réfection Protection des extrémités	300 $			

Saint-Alphonse

							Routes			Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
												PC-SAL-028-00920	900	Réfection Protection des extrémités	300 $			
Année 3	Chemin des Ruisseaux Ouest	SAL-RUISSO-002	9790301000000C	1670	2735	958	Souple	Rapiéçage discontinu	107,600 $			PC-SAL-028-02610	450	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	2,100 $	107,600 $	3,000 $	110,600 $
Année 3	Chemin des Ruisseaux Ouest	**SAL-RUISSO-002**	9790301000000C	1670	2735	958	Souple	Rapiéçage discontinu	107,600 $			PC-SAL-028-02140	600	Réfection Protection des extrémités	600 $	107,600 $	3,000 $	110,600 $
												PC-SAL-028-02040	1200	Réfection Protection des extrémités	300 $			
Année 3	Chemin des Ruisseaux Ouest	SAL-RUISSO-003	9790301000000C	1100	1775	574	Souple	Rapiéçage discontinu	101,300 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-SAL-028-01560	600	Réfection Protection des extrémités	1,500 $	101,500 $	2,400 $	103,900 $
												PC-SAL-028-01120	900	Réfection Protection des extrémités	600 $			
												PC-SAL-028-01670	600	Réfection Protection des extrémités	300 $			
Année 3	Chemin des Ruisseaux Ouest	**SAL-RUISSO-004**	9790301000000C	190	2340	2150	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-SAL-028-02030	1200	Reconstruction	67,300 $	0 $	70,200 $	70,200 $
												PC-SAL-028-02340	450	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	1,700 $			
												PC-SAL-028-00190	450	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	1,200 $			

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Saint-Elzéar

								Routes		Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	Chemin Mercier	SEL-MERCIE-001	9811301000000C	0	2037	2126	Souple	Décohésionnement et revêtement	1,225,100 $	Remplacement Glissière,Remplacement Signalisation	3,400 $	PC-SEL-007-01810	600	Reconstruction	29,800 $	1,228,500 $	96,400 $	1,324,900 $
												PC-SEL-007-00600	600	Reconstruction	32,800 $			
												PC-SEL-007-01490	450	Reconstruction	31,600 $			
												PC-SEL-007-01220	600	Réfection Protection des extrémités	700 $			
												PC-SEL-007-01750	450	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	1,500 $			
Année 2	Chemin Principal	SEL-PRINCI-001	9833001000000C	1660	3320	2703	Souple	Décohésionnement et revêtement	1,478,600 $	Remplacement Signalisation	2,200 $					1,480,800 $	0 $	1,480,800 $
Année 3	Route Arsenault	**SEL-ARSENA-001**	9797002000000C	700	3657	2951	Gravier	Reconstruction partielle	798,300 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-SSI-006-02330	600	Reconstruction	39,900 $	798,500 $	39,900 $	838,400 $
Année 3	Route de l'Église	SEL-EGLISE-001	9835003000000C	110	3810	3700	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SEL-016-00700	600	Réfection Protection des extrémités	3,900 $	0 $	8,900 $	8,900 $
												PC-SEL-016-00110	250	Réparation de ponceau	5,000 $			
Année 3	Chemin Poirier	SEL-POIRIE-001	9833901010000C	0	4595	1178	Souple	Décohésionnement et revêtement	724,200 $							724,200 $	0 $	724,200 $
Année 3	Chemin Poirier	SEL-POIRIE-002	9833901010000C	1660	4080	2420	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SEL-008-03400	600	Réfection Protection des extrémités	3,600 $	0 $	12,500 $	12,500 $
												PC-SEL-008-02640	600	Réfection Protection des extrémités	700 $			
												PC-SEL-008-02370	1200	Réfection Protection des extrémités	1,000 $			
												PC-SEL-008-01660	450	Réfection Protection des extrémités	300 $			
												PC-SEL-008-03720	600	Réfection Protection des extrémités	4,000 $			
												PC-SEL-008-04080	600	Réfection Protection des extrémités	2,900 $			
Année 3	Chemin Principal	SEL-PRINCI-002	9833001000000C	0	4980	720	Souple	Décohésionnement et revêtement	390,200 $	Remplacement Signalisation	200 $					390,400 $	0 $	390,400 $

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Saint-Godefroi

									Routes		Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	9e Rang	SGO-9ERANG-001	9838501000000C	890	4710	3820	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SGO-003-01900	450	Reconstruction	61,500 $	0 $	249,200 $	249,200 $
												PC-SGO-008-01900	600	Réfection Extrémité, Réfection Protection des extrémités	5,200 $			
												PC-SGO-003-01570	600	Reconstruction	46,200 $			
												PC-SGO-008-00890	900	Reconstruction	65,100 $			
												PC-SGO-008-04710	900	Reconstruction	71,200 $			
Année 2	Route de l'Église	SGO-EGLISE-003	9842001000000C	1050	4220	3170	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-SGO-006-04220	2400	Reconstruction	226,700 $	0 $	312,100 $	312,100 $
												PC-SGO-006-01050	900	Reconstruction	85,400 $			
Année 3	10e Rang	SGO-10ERAN-001	9838602000000C	210	410	200	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SGO-002-00210	600	Réfection Protection des extrémités	300 $	0 $	3,200 $	3,200 $
												PC-SGO-002-00410	600	Réfection Protection des extrémités	2,900 $			
Année 3	3e Rang	SGO-3ERANG-003	9844203000000C	0	525	421	Souple	Planage et revêtement	109,400 $			PC-SGO-008-00210	375	Réfection Protection des extrémités	2,500 $	109,400 $	2,500 $	111,900 $
Année 3	Route Aubut	SGO-AUBUT-001	9844001000000C	0	650	550	Souple	Rapiéçage discontinu	19,200 $			PC-SGO-002-00450	450	Réfection Protection des extrémités	600 $	19,200 $	3,900 $	23,100 $
												PC-SGO-002-00010	600	Réfection Protection des extrémités	3,300 $			
Année 3	Route de l'Église	SGO-EGLISE-001	9842001000000C	2570	3170	600	Souple	Planage et revêtement	167,200 $							167,200 $	0 $	167,200 $
Année 3	Route de l'Église	**SGO-EGLISE-002**	9842001000000C	700	2405	1700	Souple	Rapiéçage discontinu	26,300 $	Remplacement Signalisation	200 $					26,500 $	0 $	26,500 $

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

Shigawake																		
								Routes		Autres Actifs		Ponceaux				Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 2	Ancienne Route 6	**SHI-RTE132-001**	9841201000000C	0	593	592	Souple	Planage et revêtement	148,200 $			PC-SHI-005-00580	450	Reconstruction	42,000 $	148,200 $	101,000 $	249,200 $
												PC-SHI-005-00010	450	Reconstruction	58,600 $			
												PC-SHI-005-00550	400	Réfection Protection des extrémités	400 $			
Année 2	Route Sullivan	**SHI-SULLIV-001**	9841401000000C	0	1300	1300	Souple	Planage et revêtement	352,100 $	Remplacement Signalisation	200 $	PC-SHI-005-00840	750	Réfection Protection des extrémités	1,700 $	352,300 $	142,400 $	494,700 $
												PC-SHI-005-00030	600	Reconstruction	78,700 $			
												PC-SHI-005-01550	450	Reconstruction	30,100 $			
												PC-SHI-005-00250	375	Reconstruction	31,300 $			
												PC-SHI-005-01450	750	Réfection Protection des extrémités	600 $			
Année 3	3e Rang	**SHI-3ERANG-002**	9844203000000C	420	2195	1666	Souple	Rapiéçage discontinu	11,900 $	Remplacement Signalisation	400 $	PC-SHI-008-01790	450	Reconstruction	26,800 $	12,300 $	48,600 $	60,900 $
												PC-SHI-008-00000	900	Réfection Protection des extrémités	1,700 $			
												PC-SHI-008-01080	1500	Réfection Protection des extrémités	20,100 $			
Année 3	4e Rang	**SHI-4ERANG-001**	9844002000000C	810	1885	972	Souple	Rapiéçage discontinu	17,100 $			PC-SHI-005-01450	750	Réfection Protection des extrémités	600 $	17,100 $	4,400 $	21,500 $
												PC-SHI-005-01350	600	Réfection Protection des extrémités	3,200 $			
												PC-SHI-005-00930	450	Réfection Protection des extrémités	600 $			
Année 3	Route de la Traverse	**SHI-TRAVER-001**	9843001000000C	30	3740	3710	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-SHI-007-01450	600	Réfection Protection des extrémités	300 $	0 $	5,100 $	5,100 $
												PC-SHI-007-00600	750	Entretien Nettoyage de fossé	400 $			
												PC-SHI-007-00030	600	Réfection Protection des extrémités	300 $			

Shigawake

								Routes		Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
												PC-SHI-007-03740	750	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	1,800 $			
												PC-SHI-007-02990	450	Réfection Protection des extrémités	2,300 $			

Annexe 3 – Tableaux détaillés du plan triennal – routes non prioritaires

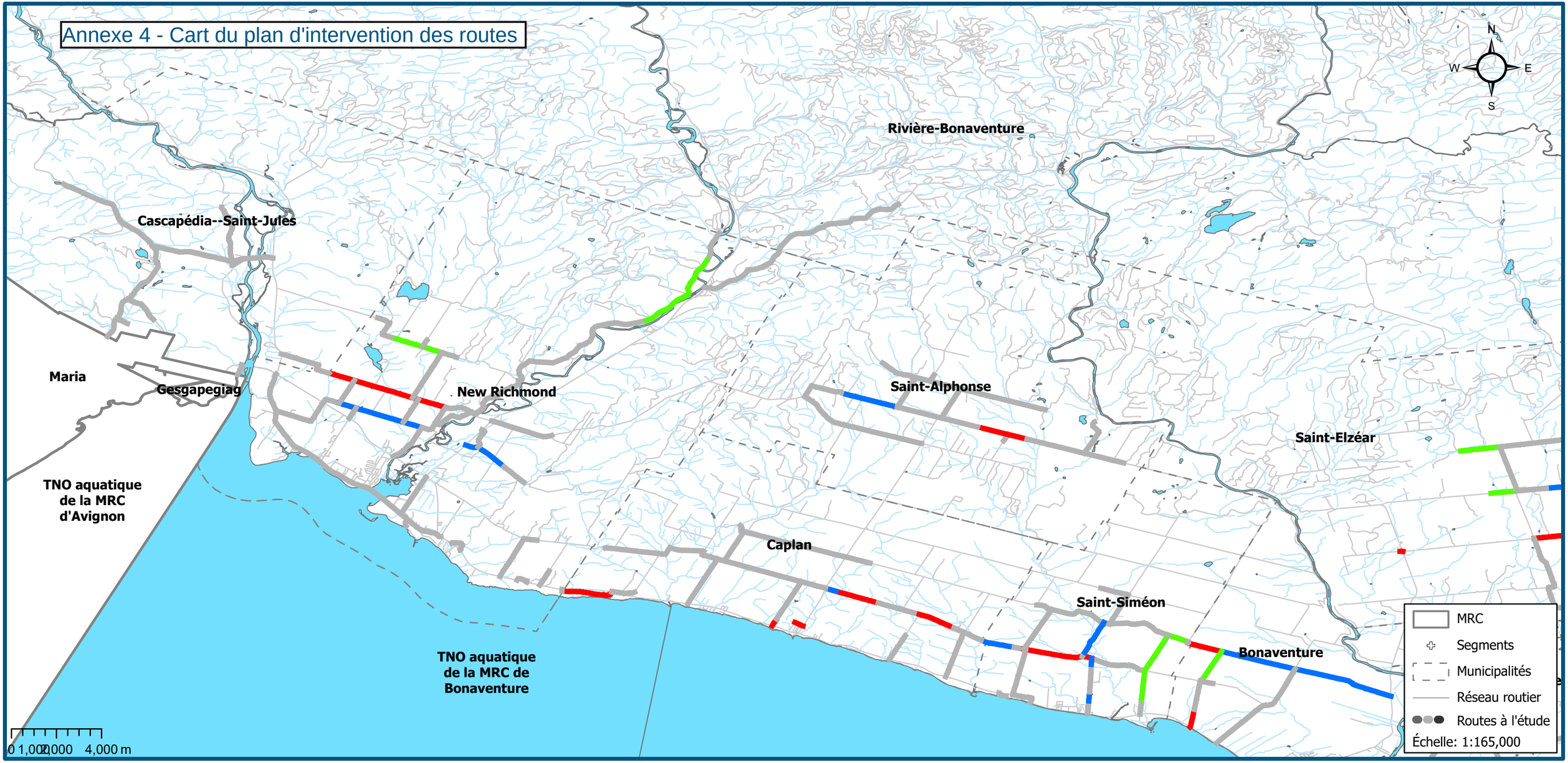
Saint-Siméon

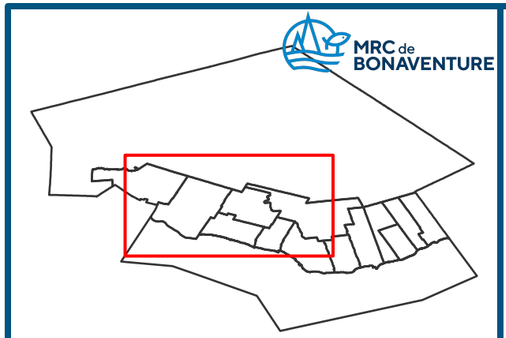
									Routes		Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 1	2e Rang Est	**SSI-2ERANE-003**	9793003000000C	4720	4790	70	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-SSI-013-04720	600	Reconstruction	58,600 $	0 $	100,600 $	100,600 $
												PC-SSI-013-04790	600	Reconstruction	42,000 $			
Année 1	2e Rang Ouest	SSI-2ERANO-001	9793003000000C	1330	3560	2069	Souple	Planage et revêtement	494,200 $							494,200 $	0 $	494,200 $
Année 1	3e Rang Ouest	SSI-3ERANO-002	9825002000000C	1540	1540	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SSI-028-01540	600	Reconstruction	56,600 $	0 $	56,600 $	56,600 $
Année 1	Route Roussel	SSI-ROUSSE-002	9794001000000C	900	900	0	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-SSI-001-00900	2575	Réfection Radier, Réfection Extrémité, Réfection Protection des extrémités	17,100 $	0 $	17,100 $	17,100 $
Année 2	Route Poirier	SSI-POIRIE-001	9796001000000C	580	2484	674	Souple	Planage et revêtement	165,700 $			PC-SSI-003-00330	750	Reconstruction	77,400 $	165,700 $	77,400 $	243,100 $
Année 3	2e Rang Est	SSI-2ERANE-001	9793003000000C	3600	3859	299	Souple	Rapiéçage discontinu	8,700 $			PC-SSI-013-03630	900	Réfection Protection des extrémités	400 $	8,700 $	400 $	9,100 $
Année 3	2e Rang Est	SSI-2ERANE-002	9793003000000C	3910	4975	1100	Souple	Rapiéçage discontinu	31,200 $	Remplacement Signalisation	600 $					31,800 $	0 $	31,800 $
Année 3	3e Rang Ouest	**SSI-3ERANO-001**	9825002000000C	1630	1630	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SSI-028-01630	600	Réparation de ponceau	5,000 $	0 $	5,000 $	5,000 $
Année 3	4e Rang Ouest	SSI-4ERANO-001	9796202000000C	240	430	190	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SSI-003-00430	900	Réfection Protection des extrémités	600 $	0 $	1,200 $	1,200 $
												PC-SSI-003-00240	600	Réfection Protection des extrémités	600 $			
Année 3	4e Rang Ouest	SSI-4ERANO-002	9796202000000C	760	760	0	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SSI-003-00760	450	Réfection Protection des extrémités	800 $	0 $	800 $	800 $
Année 3	Route Arsenault	**SSI-ARSENA-001**	9797002000000C	20	3040	3020	Gravier	Aucune intervention	0 $			PC-SSI-006-03040	400	Reconstruction	41,700 $	0 $	194,900 $	194,900 $
												PC-SSI-006-00700	600	Reconstruction	42,500 $			
												PC-SSI-006-00020	800	Reconstruction	110,700 $			
Année 3	Route Lepage	SSI-LEPAGE-001	9794201000000C	510	1750	1240	Souple	Aucune intervention	0 $			PC-SSI-006-01750	900	Réfection Protection des extrémités	700 $	0 $	5,700 $	5,700 $
												PC-SSI-006-00510	750	Réparation de ponceau	5,000 $			
Année 3	Rue de la Mer	SSI-MER-001	9794101000000C	0	455	291	Souple	Rapiéçage discontinu	65,000 $	Remplacement Signalisation	200 $					65,200 $	0 $	65,200 $

Saint-Siméon

				Routes						Autres Actifs			Ponceaux			Coût Total		
Année	Rue / Chemin	No Projet	RTSS	Chaînage début	Chaînage fin	Longueur (m)	Type de surface	Intervention Routes	Coûts Routes	Intervention Autres actifs	Coûts Autres	No Ponceau	Diamètre / Largeur	Intervention Ponceaux	Coûts Ponceaux	Chaussée et autres actifs	Ponceau	Grand total
Année 3	Route Roussel	SSI-ROUSSE-001	9794001000000C	0	535	533	Souple	Rapiéçage discontinu	42,100 $	Remplacement Glissière,Remplacement Signalisation	1,900 $					44,000 $	0 $	44,000 $

Annexe 4 - Cart du plan d'intervention des routes





GCS WGS 1984

Plan triennal des routes

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Année 1
- Année 2
- Année 3
- Aucune intervention

Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Rivière-Bonaventure

Port-Daniel--Gascons

Hope

Saint-Elzéar

Saint-Siméon

Saint-Godefroi

Shigawake

Paspébiac

Hope Town

Bonaventure

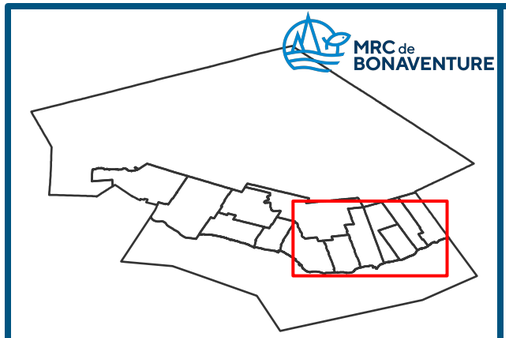
New Carlisle

TNO aquatique de la MRC de Bonaventure

N
W
E
S

MRC
Segments
Municipalités
Réseau routier
Routes à l'étude
Échelle: 1:122,071

0 500 1,000 2,000 m



GCS WGS 1984

Plan triennal des routes

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Année 1
- Année 2
- Année 3
- Aucune intervention

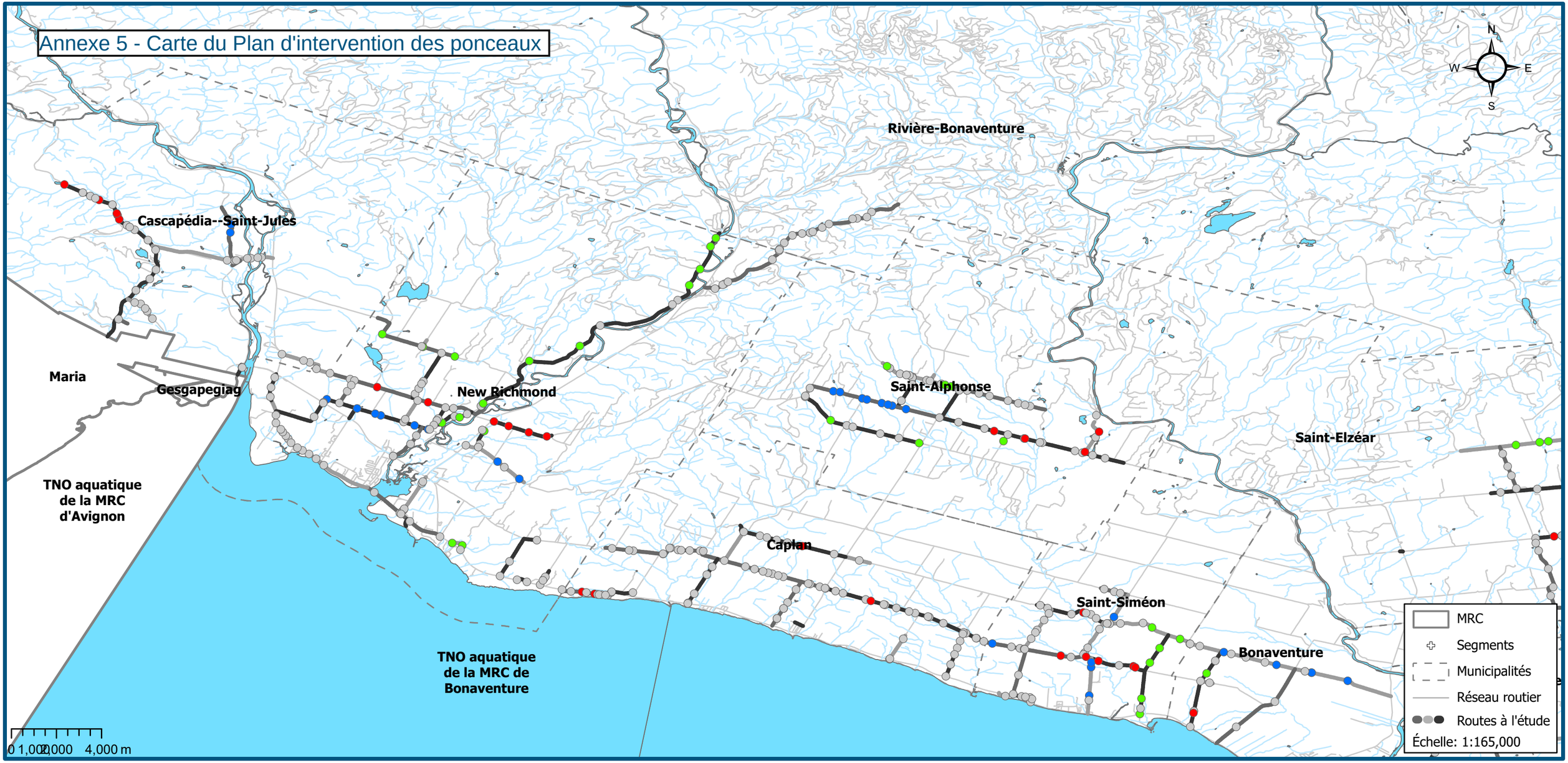
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

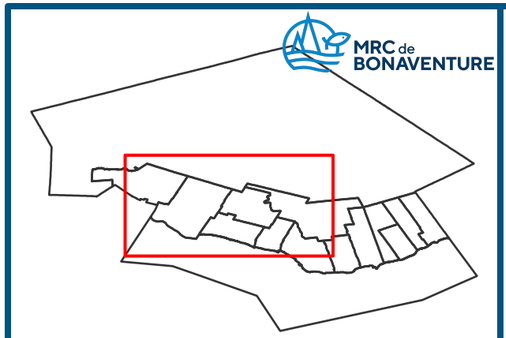
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 5 - Carte du Plan d'intervention des ponceaux





GCS WGS 1984

Plan triennal pour les ponceaux

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

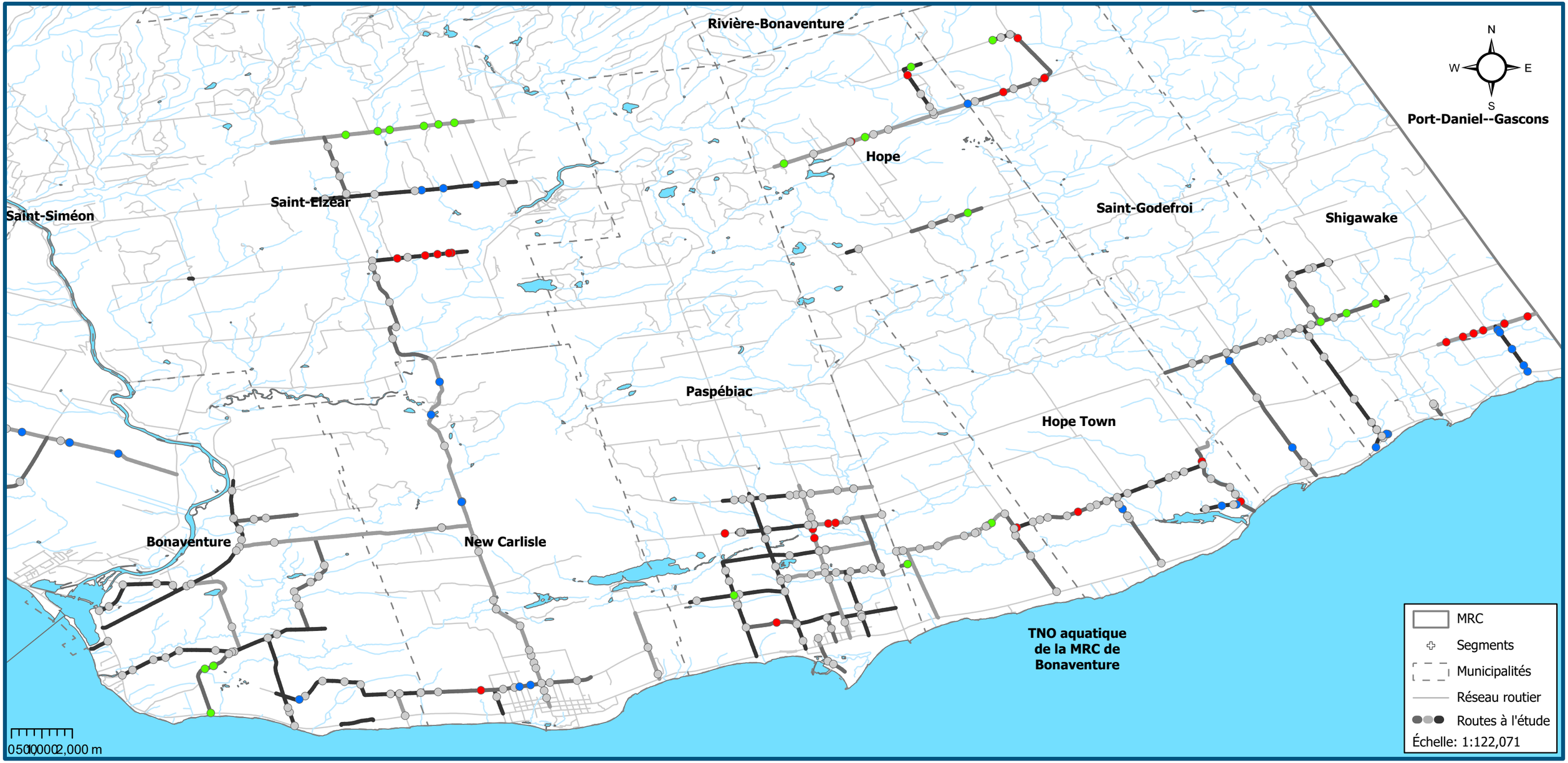
- Année 1
- Année 2
- Année 3
- Auncune intervention

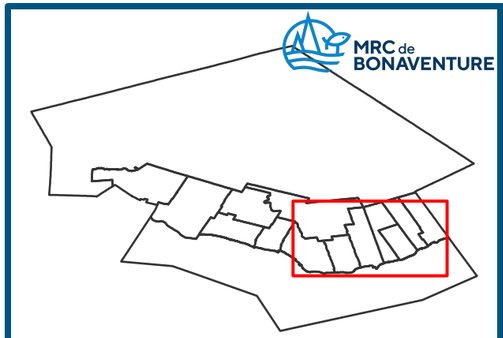
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022





GCS WGS 1984

Plan triennal pour les ponceaux

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Année 1
- Année 2
- Année 3
- Auncune intervention

Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

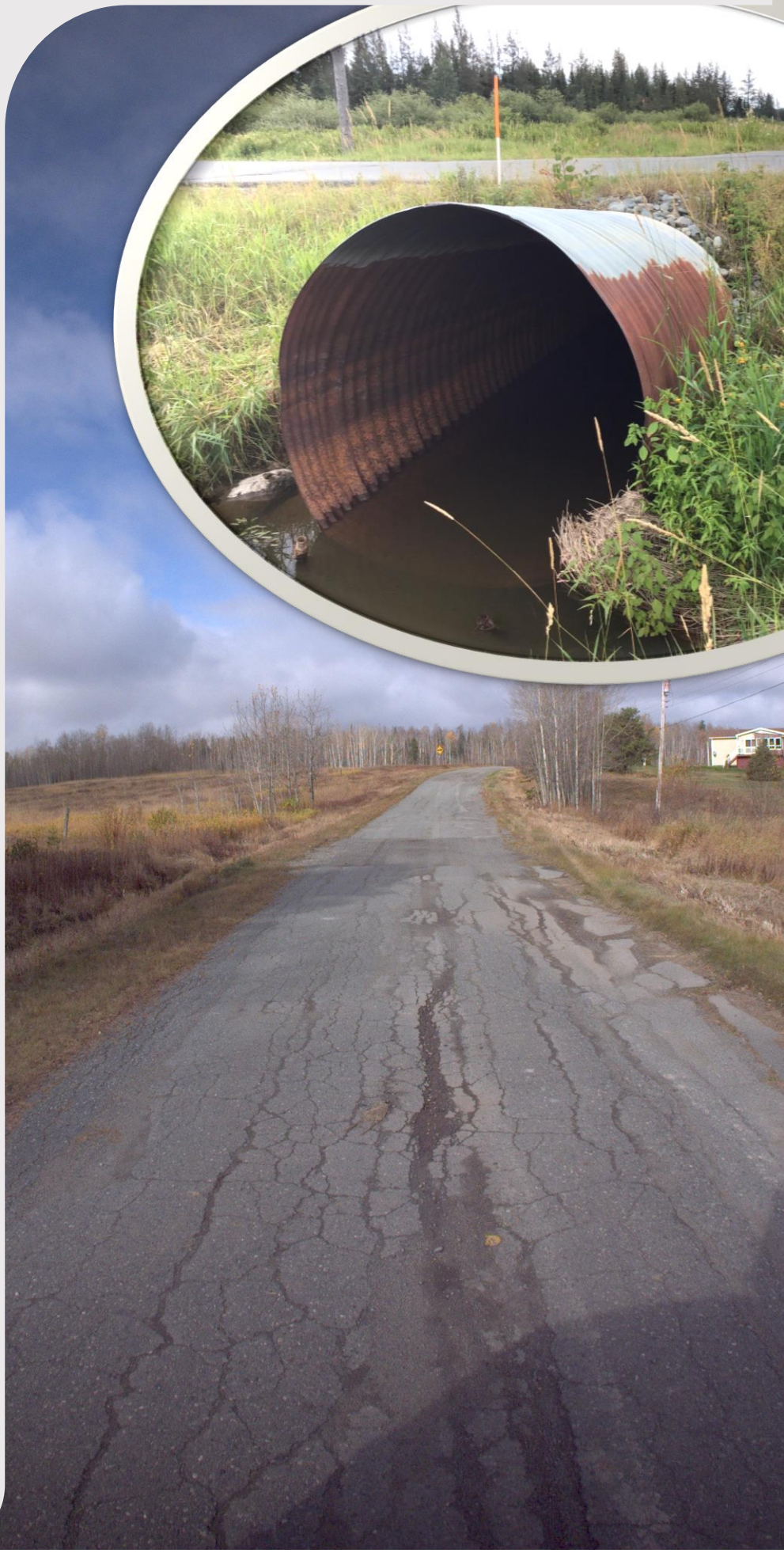
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 6 – Rapport d’étape no 1

PLAN D'INTERVENTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)



RAPPORT D'ÉTAPE NO 1

(VERSION DÉFINITIVE)

DESCRIPTION DU RÉSEAU ROUTIER
ET PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

Juillet 2022

Projet PIIRL 2022

Réalisé grâce à la collaboration de

PLAN D'INTERVENTION DES INFRASTRUCTURES

ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)

RAPPORT D'ÉTAPE NO 1

(VERSION DÉFINITIVE)

DESCRIPTION DU RÉSEAU ROUTIER ET PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

Préparé par

Éric Lalonde, ing. M. ing.
O.I.Q. : 120124

PROJET PIIRL 2022

Le 7 juillet 2022

96 rue Fraser
Sherbrooke (Québec)
J1J 2V1

Bur. 819-345-3264

Équipe de réalisation du rapport

Maxxum Gestion d'Actifs

Rédaction

M. Éric Lalonde, ing.

M. Vincent Giguère, CPI

Révision

Mme Nathalie Michaud, PMP

MRC de Bonaventure

Coordination

M. Dany Voyer, aménagiste et responsable du service de l'aménagement du territoire

Ressources internes consultées :

Mme Camille Cyr, géomaticienne, ing. géomatique

M. François Bujold, directeur général, greffier-trésorier

Révisions

Révision	Date	Description	Par
0	2022-05-02	Version initiale	E.L.
1	2022-07-07	Corrections - Actualisation des données de la tendance démographique ; - Ajout d'attractions récréotouristiques.	E.L.

Table des matières

1 Mise en contexte 8

2 Documents 9

3 Réseau routier local 10

3.1 Classification fonctionnelle du réseau routier 10

3.2 Description du réseau routier 12

4 Portrait socioéconomique de la MRC de Bonaventure 16

4.1 Localisation de la MRC de Bonaventure 16

4.2 Caractère démographique et territorial 16

4.3 Profil de la population 19

4.3.1 Historique du développement de la MRC de Bonaventure 19

4.3.2 Évolution de la population 19

4.3.3 Tendances socio-démographiques 20

4.3.4 Structure de la population 20

4.3.5 Logements 22

4.3.6 Revenu par individu 24

4.3.7 Niveau de scolarité 24

4.3.8 Taux d'activité et taux de chômage 25

4.3.9 Destination du trajet domicile-travail 28

4.4 Activités économiques 29

4.4.1 L'activité touristique (récréotouristique) 29

4.4.2 L'activité agricole 29

4.4.3 L'activité forestière 30

4.4.4 L'activité industrielle et commerciale 31

5 Conclusion 31

Annexes 32

Annexe 1 – Plan du réseau routier local 1, 2 et du réseau supérieur 33

Annexe 2 – Tableau des tronçons du réseau routier local 1, 2 35

Liste des figures

Figure 1 : Étapes de réalisation du PIIRL de la MRC de Bonaventure 8
Figure 2 : Carte de la localisation des routes à l'étude 11
Figure 3 : Localisation de la MRC de Bonaventure et des autres MRC environnantes 16
Figure 4 : Carte de délimitation des municipalités 18
Figure 5 : Pyramide des âges de la MRC de Bonaventure 22
Figure 6 : Distribution des emplois par industrie 27
Figure 7 : Destination domicile-travail 28
Figure 8 : Moyen de transport pour le déplacement au travail 28

Liste des tableaux

Tableau 1 : Classification du réseau routier de la MRC de Bonaventure 10
Tableau 2 : Liste des attributs pour chacun des segments de route 12
Tableau 3 : Liste des attributs pour chacun des ponceaux 13
Tableau 4 : Liste des attributs pour les autres actifs 14
Tableau 5 : Répartition des ponceaux et des routes selon leur classification et le type de surface. 14
Tableau 6 : Tableau des MRC de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine avec la MRC de Bonaventure 17
Tableau 7 : Tableau comparatif entre les municipalités de la MRC de Bonaventure 17
Tableau 8 : Progression de la population du territoire au cours des 30 dernières années. 19
Tableau 9 : Comparaison des tendances démographiques 20
Tableau 10 : Structure de la population par groupe d'âge 21
Tableau 11 : Évolution du nombre de logements/propriétés 23
Tableau 12 : Comparaison des revenus d'emploi médians et moyens 24
Tableau 13 : Comparaison du niveau de scolarité pour les habitants de 25 ans et plus 25
Tableau 14 Comparaison du taux de chômage et taux d'activité 26

1 Mise en contexte

La MRC de Bonaventure a mandaté la firme **Maxxum Gestion d'Actifs** pour produire un plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL) répondant aux exigences émises par le ministère des Transports du Québec. Ce plan vise à établir l'état des infrastructures, à structurer les interventions requises et à se doter d'une stratégie de planification à court et moyen termes afin de procéder à la détermination des besoins et des priorités d'intervention.

Le mandat comprend l'élaboration d'un plan d'intervention conformément au Guide d'élaboration – Plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL), dont la plus récente version a été diffusée en mars 2021, ainsi que les modalités d'application de ce plan d'intervention, également diffusées en 2021. Ce mandat inclut l'élaboration des sept (7) étapes du PIIRL, lesquelles seront réalisées en collaboration avec les membres du personnel de la MRC.

Le présent rapport présente les deux premières étapes du PIIRL, soit :

1. Définir les caractéristiques fondamentales des routes locales de la MRC de Bonaventure ainsi que leur vocation et leur importance pour le territoire à l'étude.
2. Déterminer les pôles économiques, touristiques et récréatifs des municipalités[0] de la MRC qui, dans une perspective de développement, sont générateurs de déplacements actuels ou de projets futurs.

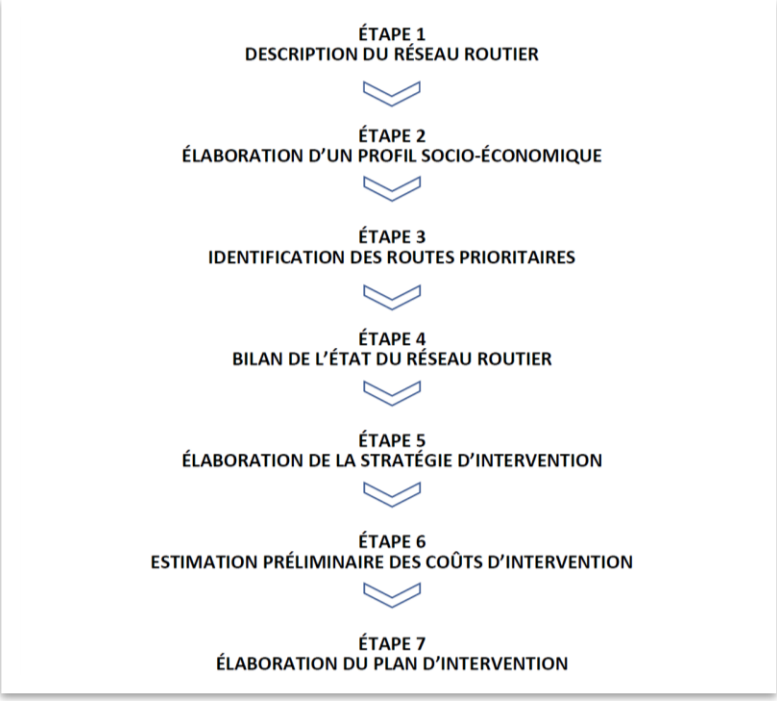


Figure 1 : Étapes de réalisation du PIIRL de la MRC de Bonaventure[1]

[0] Bien que les municipalités de la MRC de Bonaventure n'ont pas toutes la même désignation, le terme « municipalité » sera employé dans l'ensemble du présent rapport afin d'alléger le texte, et ce, que l'on parle d'une municipalité, d'une ville, d'un village, d'une paroisse, d'un canton ou d'un canton uni.

[1] Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024, MTQ, Mars 2021.

2 Documents

L'analyse et la description du réseau routier local et du portrait socioéconomique de la MRC de Bonaventure a été réalisée en tenant compte d'informations, exigences ou recommandations retrouvées dans les documents suivants :

- Institut de la statistique du Québec, Projections de population - MRC (municipalités régionales de comté), Composantes démographiques projetées, scénario Référence A2021, MRC du Québec, 2020-2041, 22 juillet 2021 ;
- Institut de la statistique du Québec, Population selon le groupe d'âge, sexes réunis, MRC de Bonaventure, 2001, 2006, 2011 et 2015-2019, 13 février 2020 ;
- MAMH, Répertoire des municipalités du Québec, 2020 ;
- MRC de Bonaventure / CIMA+, Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM), 4 décembre 2020 ;
- MRC de Bonaventure / CIMA+, Plan d'intervention en infrastructures routières locales PIIRL – Plan d'intervention – Version finale, 7 juin 2016 ;
- MRC de Bonaventure – Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR), Novembre 2021 ;
- MRC de Bonaventure / MRC Avignon – Projet de Plan de gestion des matières résiduelles PGMR 2022-2028, Janvier 2022;
- MRC de Bonaventure – Plan de gestion des matières résiduelles PGMR 2016-2020, Mars 2016;
- MRC de Bonaventure – Plan de développement de la zone agricole PDZA, Février 2011 ;
- MTQ – Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024 ;
- MTQ – Plan d'intervention en infrastructures routières locales : Guide d'élaboration 2016 ;
- MTQ – Plan d'intervention en infrastructures routières locales : Complément d'information au guide d'élaboration 2016 ;
- Statistiques Canada. Recensements 2006, 2011, 2016 et 2021. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

3 Réseau routier local

La première étape de la démarche est la caractérisation des routes locales. L'objectif est de bien déterminer la vocation de chacune des routes ainsi que l'importance relative que chacune d'elles apporte dans la mobilité des personnes, des biens et des ressources. La MRC de Bonaventure couvre une vaste superficie (4 385 km² de superficie terrestre) qui compte de nombreuses routes ayant été de juridiction provinciale avant 1993. En tout, quelques 214,2 km de routes appartiennent toujours au Ministère des Transport du Québec et constituent le réseau supérieur.

À celles-ci s'ajoutent les routes locales ayant appartenu au MTQ avant 1993, puis celles des municipalités à proprement dit. Les routes n'ayant pas appartenu au MTQ avant 1993 ne font pas partie de la présente étude. Ainsi, 341,1 km représentent le réseau routier ayant fait l'objet du transfert du MTQ vers la MRC de Bonaventure.

3.1 Classification fonctionnelle du réseau routier

Le réseau routier sur le territoire est classifié selon la juridiction, la vocation et l'achalandage des axes routiers. En résumé, il s'agit d'une hiérarchisation des routes à partir de leurs fonctions respectives, établie d'après des critères démographiques et socioéconomiques. Le Tableau 1 présente les principales désignations de classes routières de la MRC.

Tableau 1 : Classification du réseau routier de la MRC de Bonaventure[2]

Classification	Responsabilité	Longueur (km)	Description
Nationale	MTQ	81.9	La route 132
Régionale	MTQ	44.7	La route 299
Collectrice	MTQ	74.3	Les liens majeurs entre les routes numérotées.
Locale	MTQ	0.0	L'ensemble du réseau routier permettant de faire le lien entre les routes et les résidences ou agglomérations.
Accès aux ressources	MTQ	13.4	Les routes qui permettent l'accès à des ressources forestières, minières ou à des ouvrages hydroélectriques dans les régions isolées.
Local 1	Municipalités	35.9	
Local 2	Municipalités	305.2	
	Total MTQ	214.2	
	Total MRC	341.1	

L'écart entre le registre du MTQ et le tableau ci-dessus repose sur l'ajout du boulevard Perron sur sa pleine longueur puisque celui-ci a été transféré par décret.

[2] Ces données sont issues d'Adresse Québec ainsi que du registre du MTQ.

Selon le Guide d'élaboration d'un plan d'intervention des infrastructures routières locales (édition 2021), il est exigé que l'étude soit réalisée sur la totalité des routes locales de niveau 1 et de niveau 2. Une carte présente à la Figure 2 la localisation de ces routes. Afin de faciliter la consultation de l'information, une copie agrandie de cette carte se retrouve à l'Annexe 1, tout comme la liste détaillée des routes faisant l'objet de l'étude dans un tableau à l'Annexe 2.

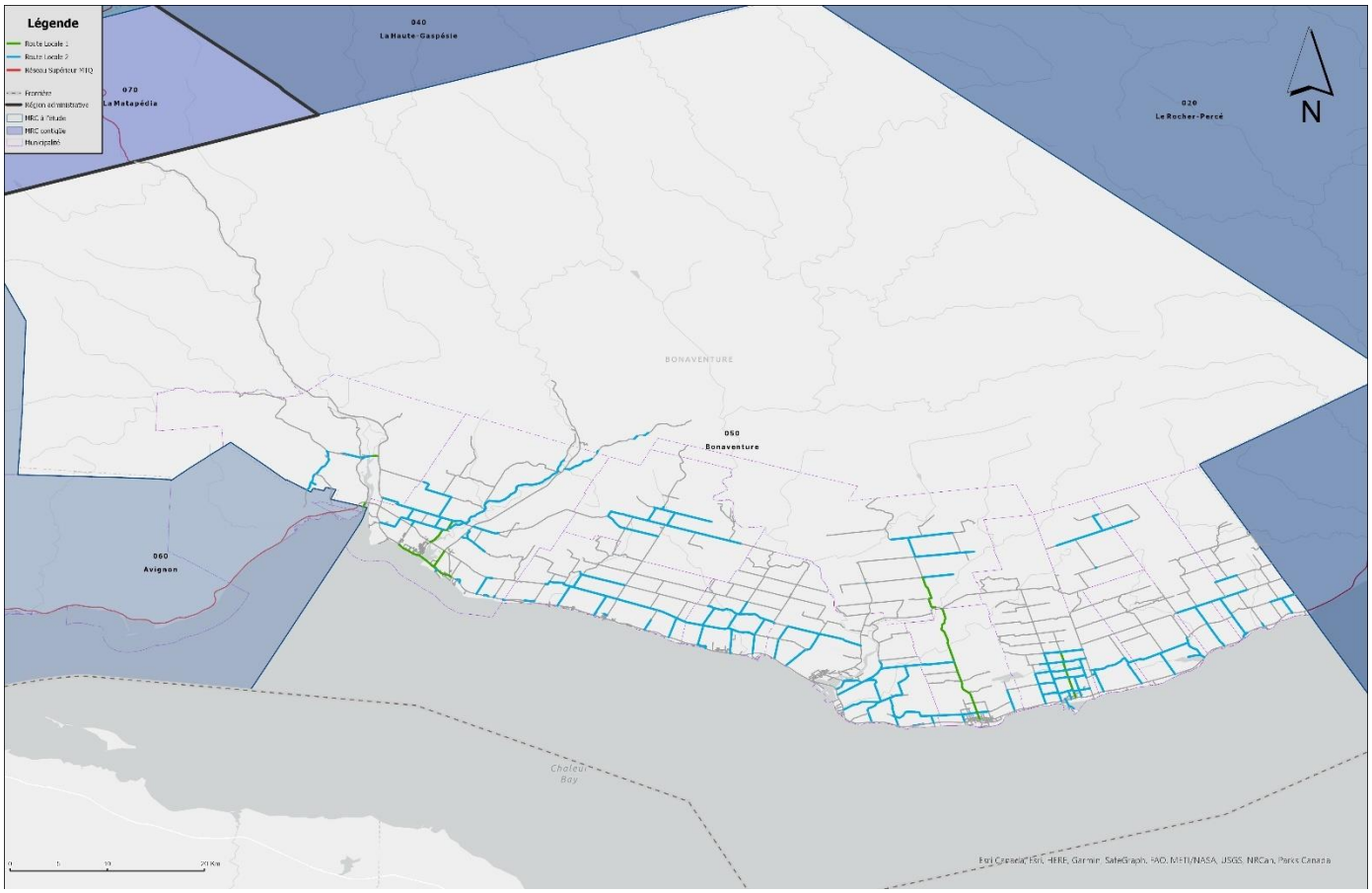


Figure 2 : Carte de la localisation des routes à l'étude

3.2 Description du réseau routier

Le réseau routier de la MRC de Bonaventure est constitué, en premier lieu, d'une représentation cartographique sous la forme d'une base géomatique des routes. Développée à partir du tracé disponible sur le portail des données ouvertes « Adresse Québec » sous la dénomination AQréseau+, la base géomatique contient des données tel le nom de la route, la juridiction, la classification, le type de revêtement connu et la longueur. La MRC a contribué ajoutant des sources d'informations supplémentaires avec une base géomatique de routes, de ponceaux et le registre des routes à l'étude. Les activités dans le cadre du projet ont également alimenté le registre du réseau routier en confirmant certaines données. Pour produire une carte des segments à prioriser, nous avons procédé au découpage des segments à partir de la carte numérique des axes routiers à l'étude, fournie par la MRC. Les routes sont, à prime à bord, découpées aux intersections. Nous avons redécoupé les segments pour qu'ils aient majoritairement 100 mètres de longueur pour respecter les exigences du guide d'élaboration d'un PIIRL. Cette pratique permet de faciliter le travail d'assignation de la priorité (hiérarchie) en fonction des attributs de l'analyse socioéconomique. Elle permet également de caractériser l'état de la surface sur une portion de route adéquate pour la gestion d'actifs, et, par surcroît faciliter l'identification des travaux sur des longueurs de segments où la condition peut être plus uniforme. Les attributs constituant le registre d'inventaire du réseau routier sont présentés dans le Tableau 2.

Tableau 2 : Liste des attributs pour chacun des segments de route

Attribut	Description	Unité ou liste de valeurs
Tronçon	Défini dans l'étude. Identifiant unique du tronçon de route.	--
Segment	Défini dans l'étude. Identifiant unique du segment de route.	--
Rue	Disponible dans Adresse Québec, nom de l'axe routier principal.	--
Type de surface	Disponible dans Adresse Québec, amélioré par le relevé.	Souple, gravier
Classification	Fournie par le MTQ.	Local 1, Local 2
Longueur	Longueur du segment de route.	Mètres
Largeur	Mesurée lors du relevé de l'auscultation.	Mètres
Largeur d'accotement gauche	Mesurée lors du relevé de l'auscultation.	Mètres
Largeur d'accotement droit	Mesurée lors du relevé de l'auscultation.	Mètres

À ce réseau routier s'ajoute les ponceaux, éléments également à l'étude dans le cadre de ce projet. Le registre des ponceaux fourni par le personnel technique de la MRC est composé, d'une part, de la liste extraite de l'inventaire du MTQ datant de 1993. Ainsi, nous sommes en mesure de les localiser par RTSS ainsi que le chaînage de positionnement, un nombre de ponceaux relativement élevé. Nous avons également accès aux ponceaux relevés à l'occasion de la production du PIIRL précédent, en 2016. Ces ponceaux se retrouvent donc sur les routes prioritaires identifiées au cours de cette étude, soit sur 25% du réseau routier local total. Les activités d'inspection des ponceaux augmenteront significativement la quantité de données portant sur les ponceaux. Le Tableau 3 présente les attributs de l'inventaire des ponceaux.

Tableau 3 : Liste des attributs pour chacun des ponceaux

Attribut	Description	Unité ou liste de valeurs
Tronçon	Défini dans l'étude. Identifiant unique du tronçon de route où se situe le ponceau.	--
Segment	Défini dans l'étude. Identifiant unique du segment de route où se situe le ponceau.	--
Numéro de ponceau	Défini dans l'étude. Identifiant unique du ponceau.	--
Rue	Fournie par la Municipalité, nom de l'axe routier principal.	--
Rue transversale	Définie dans l'étude. Nom de la rue transversale la plus près du ponceau.	--
Longitude	Coordonnée de localisation du ponceau.	--
Latitude	Coordonnée de localisation du ponceau.	--
Type de surface	Fournie par la Municipalité, améliorée par le relevé.	Souple, gravier
Classification	Fournie par la Municipalité.	Local 1, Local 2
Type	Type de ponceau, recueilli lors du relevé.	Transversal, Raccordement au fossé
Sous-type	Sous-type de ponceau, recueilli lors du relevé.	
Longueur	Longueur du ponceau, mesuré lors du relevé.	Mètres
Diamètre/Largeur	Mesuré(e) lors du relevé d'inventaire de ponceaux.	Millimètres
Hauteur	Hauteur mesurée lors du relevé d'inventaire de ponceaux, pour les ponceaux de formes arquée ou rectangulaire.	Millimètres
Glissière de sécurité	Présence de glissière de sécurité aux abords du ponceau, recueillie lors du relevé.	Gauche, Droite, GaucheDroite, Aucun
Puisard	Présence de puisard aux abords du ponceau, recueilli lors du relevé.	Gauche, Droite, GaucheDroite, Aucun
Mur de tête	Présence de mur de tête aux extrémités du ponceau, recueilli lors du relevé.	Gauche, Droite, GaucheDroite, Aucun
Largeur de pavage	Largeur du pavage de la route au-dessus du ponceau, mesurée lors du relevé.	Mètres
Largeur de plateforme	Largeur de la plateforme de la route au-dessus du ponceau, mesurée lors du relevé.	Mètres
Hauteur de remblai gauche	Hauteur du remblai au-dessus du ponceau, à l'extrémité gauche, mesurée lors du relevé.	Mètres
Hauteur de remblai droit	Hauteur du remblai au-dessus du ponceau, à l'extrémité droite, mesurée lors du relevé.	Mètres
Largeur d'accotement gauche	Largeur de l'accotement de la route au-dessus du ponceau, à l'extrémité gauche, mesurée lors du relevé.	Mètres
Largeur d'accotement droit	Largeur de l'accotement de la route au-dessus du ponceau, à l'extrémité droit, mesurée lors du relevé.	Mètres
Ponceau mixte	Présence d'un ponceau mixte (deux sous-types). Recueilli lors du relevé.	1 = Oui, 0 = Non
Nombre de conduites	Nombre de conduites parallèles pour un même ponceau, respectant les règles du Manuel du MTQ.	--

Enfin, les attributs que nous recueillons de nos relevés pour les autres actifs sont présentés dans le Tableau 4.

Tableau 4 : Liste des attributs pour les autres actifs

Glissière de sécurité	Signalisation	Éclairage	Marquage
Géométrie (ligne selon le début et la fin de la glissière) ID Localisation RTSS Type glissière Raison de la présence (Remblai, Obstacle fixe, Approche de pont, Terre-plein central) Description État Commentaire	Géométrie (point X,Y) ID Localisation RTSS ID_MTQ Type de Support Description État Commentaire	Géométrie (point X,Y) ID Localisation RTSS Type de poteau Type de luminaire Description État Commentaire	Géométrie (point ou ligne selon le début et la fin de la ligne) ID Localisation RTSS Type de marquage Couleur Description État

L'inventaire des actifs de la MRC de Bonaventure sur lequel porte cette étude est présenté en résumé dans le Afin de présenter l'ampleur de l'inventaire, nous avons procédé à un traitement initial, basé sur l'information disponible en début de projet. Le type de surface a été évalué à partir des données ouvertes et d'une visite virtuelle par Google Maps et Google Street View. Les ponceaux potentiels ont quant à eux été localisés à partir de la localisation approximative obtenue des fichiers du MTQ et du PIIRL précédent.

Tableau 5.

Afin de présenter l'ampleur de l'inventaire, nous avons procédé à un traitement initial, basé sur l'information disponible en début de projet. Le type de surface a été évalué à partir des données ouvertes et d'une visite virtuelle par Google Maps et Google Street View. Les ponceaux potentiels ont quant à eux été localisés à partir de la localisation approximative obtenue des fichiers du MTQ et du PIIRL précédent.

Tableau 5 : Répartition des ponceaux et des routes selon leur classification et le type de surface.

Classification	Pavé		Non pavé		Ponceaux	
Local 1	**24.2**	**10%**	**11.9**	**13%**	**137**	**16%**
Local 2	**225.4**	**90%**	**79.7**	**82%**	**701**	**84%**
Total	**249.6**	**100%**	**91.6**	**100%**	**838**	**100%**

L'identification des classes fait référence aux règles précisées dans le Guide PIIRL, édition 2021. Ainsi, les routes de niveau Local 1 sont celles qui « […] permettent de relier entre eux les centres ruraux et de relier les autres concentrations de population d'une municipalité à son centre rural. En milieu rural, elles donnent aussi accès aux parcs industriels, aux industries lourdes, aux sites d'enfouissement sanitaires supramunicipaux, aux principaux centres de ski locaux ainsi qu'aux services de traversiers et aéroportuaires locaux. Enfin, elles jouent le rôle de seconde liaison entre les centres ruraux et les agglomérations urbaines. »[3]. Pour les routes de niveau Local 2, elles « […] donnent accès à la propriété

[3] Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024, Transports Québec, Gouvernement du Québec, 2021, p.36.

rurale habitée en permanence (résidences, exploitations agricoles, industries, centres touristiques ou récréatifs, ports locaux, équipements municipaux ou encore services de santé et d'éducation) »[3].

4 Portrait socioéconomique de la MRC de Bonaventure

4.1 Localisation de la MRC de Bonaventure

La municipalité régionale de comté (MRC) de Bonaventure est située dans la portion Sud-Ouest de la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. La Figure 3 illustre la localisation de la MRC de Bonaventure par rapport aux autres MRC environnantes.

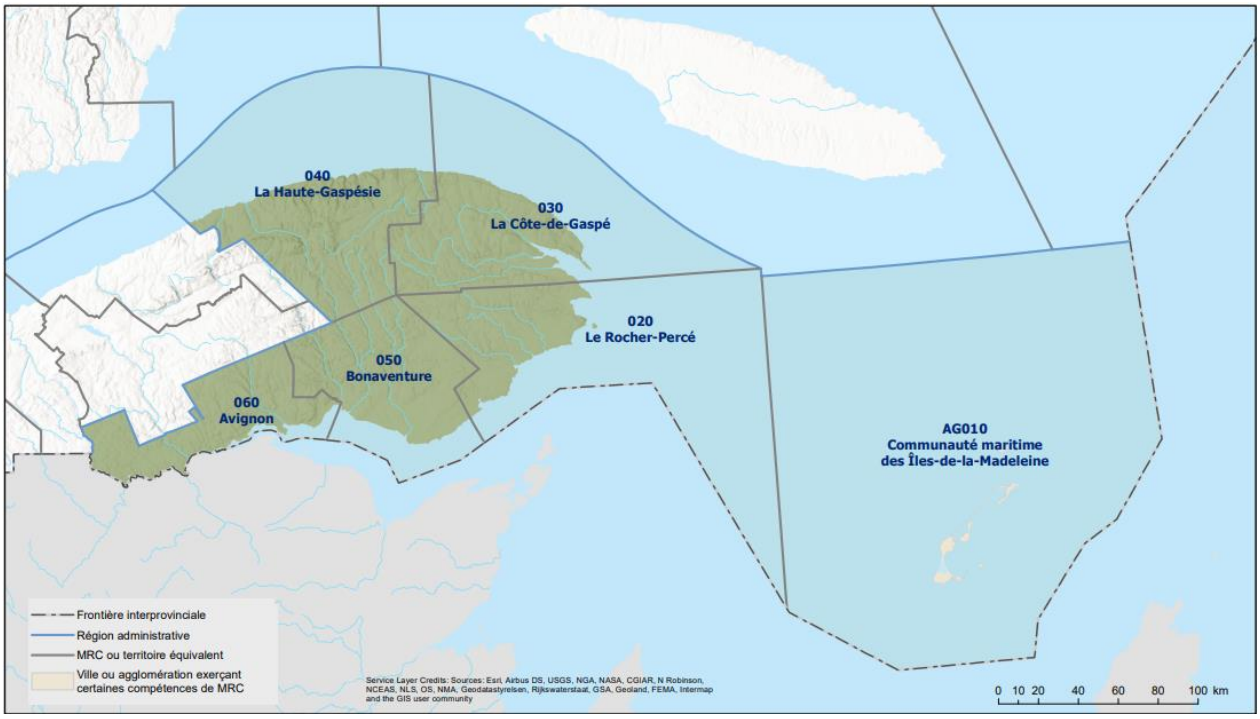


Figure 3 : Localisation de la MRC de Bonaventure et des autres MRC environnantes[4]

4.2 Caractère démographique et territorial

La population de la MRC de Bonaventure, selon le récent recensement, est de 17 557 habitants. Le Tableau 6 présente des statistiques comparatives entre les différentes MRC de la région administrative et illustre ainsi le poids démographique régional de la MRC de Bonaventure.

[4] Carte provenant du site du MAMH (Région administrative 11 : Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine (gouv.qc.ca) https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/cartes/region/11.pdf)

Tableau 6 : Tableau des MRC de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine avec la MRC de Bonaventure[5]

Territoire	Population	Poids démographique (%)	Superficie terrestre (km²)	Poids territorial (%)	Densité de population (pop./ km²)
MRC de Bonaventure	17557	20%	4384.93	22%	4.00
Communauté maritime des Îles-de-la-Madelaine	12654	14%	187.33	1%	67.55
MRC du Rocher-Percé	17219	19%	3074.08	15%	5.60
MRC de La Côte-de-Gaspé	17547	20%	4088.55	20%	4.29
MRC de La Haute-Gaspésie	10950	12%	5052.35	25%	2.17
MRC d'Avignon	13415	15%	3439.82	17%	3.90
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	88641	100%	20227.06	100%	4.38

La majorité de la population de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine se situe dans la MRC de Bonaventure, de la Côte-de-Gaspé et du Rocher-Percé. La MRC de Bonaventure se situe en première position avec la MRC de la Côte-de-Gaspé en ce qui concerne le poids démographique. De plus, elle a un poids territorial relativement élevé en comparaison avec les autres MRC environnantes.

Tableau 7 : Tableau comparatif entre les municipalités de la MRC de Bonaventure[6]

Territoire	Population	Poids démographique (%)	Superficie terrestre (km²)	Poids territorial (%)	Densité de population (pop./hectare)
Bonaventure	2733	15%	104.88	2%	25.84
Caplan	1966	11%	85.7	2%	23.51
Cascapédia-Saint-Jules	764	4%	160.42	4%	4.65
Hope	584	3%	70.83	2%	8.32
Hope Town	334	2%	51.07	1%	7.62
New Carlisle	1336	8%	67.19	2%	20.90
New Richmond	3683	21%	171.91	4%	21.91
Paspébiac	3033	18%	95.01	2%	32.84
Rivière-Bonaventure (TNO)	59	0%	3063.02	70%	0.01
Saint-Alphonse	711	4%	111.65	3%	6.29
Saint-Elzéar	464	3%	206.72	5%	2.17
Saint-Godefroi	350	2%	64.04	1%	5.22
Saint-Siméon	1207	7%	56.67	1%	21.10
Shigawake	333	2%	75.83	2%	3.57
Total	17557	100%	4384.94	100%	4.04

[5] Site web du MAMH (Région administrative 11 : Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine (gouv.qc.ca)), 2021.
[6] Source de 2021: Statistiques Canada. Recensement 2021. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

La MRC de Bonaventure fut créée en 1981 sur le même territoire que l'on peut observer aujourd'hui. Elle est composée de quatorze (14) municipalités. Nous y retrouvons les municipalités de Bonaventure, Caplan, Cascapédia-Saint-Jules, Hope, Hope Town, New Carlisle, New Richmond, Paspébiac, Rivière-Bonaventure (TNO), Saint-Alphonse, Saint-Elzéar, Saint-Godefroi, Saint-Siméon et Shigawake.

La répartition de la population selon les municipalités illustre que la densité la plus élevée se retrouve dans les municipalités de New Richmond (21%), Paspébiac (18%) et Bonaventure (15%). La majorité des déplacements se concentre donc sur les axes à proximité de ces centres de population. Ceci implique que les déplacements provenant des autres municipalités convergeront vers ces agglomérations.

La Figure 4 illustre le découpage administratif de la MRC de Bonaventure entre les différentes municipalités ainsi que la superficie de chacune des municipalités.

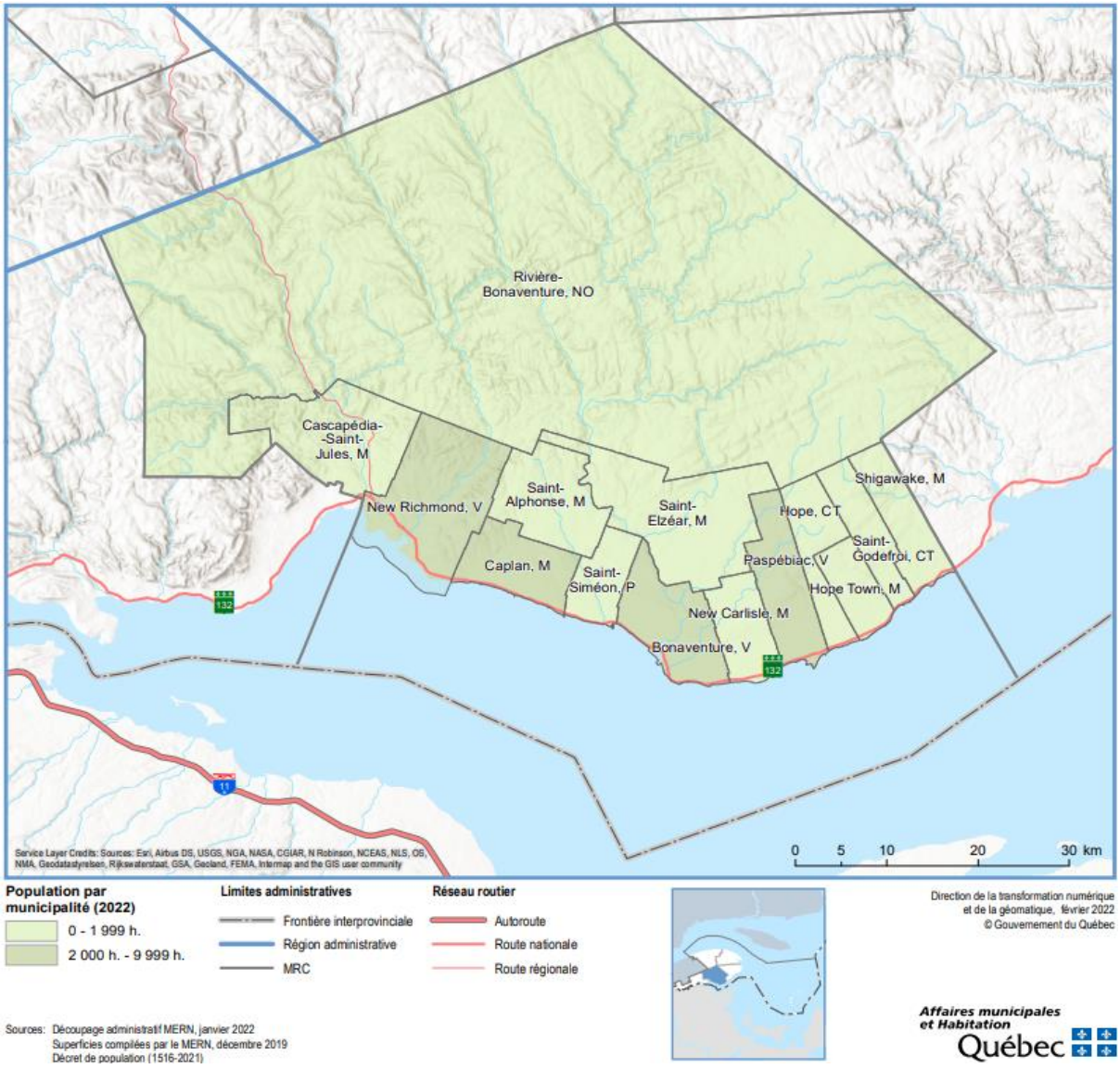


Figure 4 : Carte de délimitation des municipalités[7]

[7] Carte provenant du site du MAMH (Région administrative 11 : Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine (gouv.qc.ca))

4.3 Profil de la population

Afin de brosser un portrait détaillé de l'évolution passée, de la situation actuelle et des projections anticipées de la population de la MRC de Bonaventure, cette section présente une description et une analyse des différentes caractéristiques démographiques et socioéconomiques de la population totale de la MRC de Bonaventure et certaines statistiques de ses municipalités.

4.3.1 Historique du développement de la MRC de Bonaventure

La MRC Bonaventure est située dans la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Son chef-lieu est New Carlisle. Elle est nommée en l'honneur de Bonaventure de Bagnorea. Elle fait partie de La Baie-des-Chaleurs. Traditionnellement, l'économie de la MRC de Bonaventure reposait sur les activités du secteur primaire, mais comme pour l'ensemble du Québec, le secteur tertiaire a connu une importante hausse depuis le milieu des années 1970. L'exploitation des ressources de la mer, qui a longtemps été la première activité économique d'importance sur le territoire, a été graduellement remplacée par l'exploitation des ressources forestières et agricoles.

4.3.2 Évolution de la population

L'évolution de la démographie présente d'importantes variations depuis les trente (30) dernières années. Bien que certaines municipalités tirent leur épingle du jeu avec des hausses comme Hope et Hope Town, d'autres comme Shigawake et Saint-Godefroi subissent une décroissance significative. Les agglomérations plus peuplées présentent une stabilité relativement constante. Le Tableau 8 trace un rapide coup d'œil de l'évolution de la population dans chacune des municipalités de Matawinie.

Tableau 8 : Progression de la population du territoire au cours des 30 dernières années.[8-9 -10]

Territoire	1991	1996	2001	2006	2011	2016	2021
Bonaventure	2845	2884 (1.4%)	2756 (-4.4%)	2673 (-3%)	2775 (3.8%)	2706 (-2.5%)	2710 (0.1%)
Caplan	2090	2145 (2.6%)	2010 (-6.3%)	1884 (-6.3%)	2039 (8.2%)	2024 (-0.7%)	2015 (-0.4%)
Cascapédia-Saint-Jules	645	673 (4.3%)	679 (0.9%)	714 (5.2%)	741 (3.8%)	730 (-1.5%)	746 (2.2%)
Hope	855	822 (-3.9%)	746 (-9.2%)	878 (17.7%)	630 (-28.2%)	568 (-9.8%)	589 (3.7%)
Hope Town	375	371 (-1.1%)	340 (-8.4%)	347 (2.1%)	344 (-0.9%)	339 (-1.5%)	389 (14.7%)
New Carlisle	1565	1538 (-1.7%)	1431 (-7%)	1370 (-4.3%)	1358 (-0.9%)	1388 (2.2%)	1404 (1.2%)
New Richmond	4010	3941 (-1.7%)	3760 (-4.6%)	3748 (-0.3%)	3810 (1.7%)	3706 (-2.7%)	3767 (1.6%)
Paspébiac	3755	3654 (-2.7%)	3326 (-9%)	3159 (-5%)	3198 (1.2%)	3164 (-1.1%)	3120 (-1.4%)
Rivière-Bonaventure	n.d.	0	0	35	25 (-28.6%)	35 (40%)	35 (0%)
Saint-Alphonse	870	866 (-0.5%)	755 (-12.8%)	731 (-3.2%)	691 (-5.5%)	699 (1.2%)	702 (0.4%)
Saint-Elzéar	555	565 (1.8%)	508 (-10.1%)	508 (0%)	467 (-8.1%)	458 (-1.9%)	449 (-2%)
Saint-Godefroi	565	488 (-13.6%)	373 (-23.6%)	370 (-0.8%)	405 (9.5%)	380 (-6.2%)	334 (-12.1%)
Saint-Siméon	1285	1211 (-5.8%)	1211 (0%)	1174 (-3.1%)	1179 (0.4%)	1171 (-0.7%)	1196 (2.1%)
Shigawake	430	392 (-8.8%)	372 (-5.1%)	357 (-4%)	338 (-5.3%)	292 (-13.6%)	271 (-7.2%)
Total	19845	19550 (-1.5%)	18267 (-6.6%)	17948 (-1.7%)	18000 (0.3%)	17660 (-1.9%)	17727 (0.4%)

[8] Source de 1961 à 2016: Statistiques Canada. Recensements 1961, 1991, 1996, 2001, 2006, 2011 et 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.
[9] Source 2021: MAMH 2021
[10] Le pourcentage présenté entre parenthèse représente la progression (ou régression) sur la période totale de cinq (5) ans.

4.3.3 Tendances socio-démographiques

L'institut de la statistique du Québec a produit les chiffres pour présenter les tendances démographiques des deux prochaines décennies. La MRC de Bonaventure présente un taux de croissance démographique dans la moyenne. Le taux de décroissance sur les deux prochaines décennies de Bonaventure sera de -2,4%, ce qui est très similaire à celui de la région mais complétement à l'opposé de celui de la province de Québec, soit respectivement de -4,0% et 9,0%.

Tableau 9 : Comparaison des tendances démographiques [11-12]

Territoire	2021	2026	2031	2036	2041	2021-2041
MRC de Bonaventure	17 557	17773 (1%)	17604 (-1%)	17377 (-1%)	17129 (-1%)	-2.4%
Communauté maritime des Îles-de-la-Madelaine	12 863	13050 (1%)	13121 (1%)	13112 (0%)	13027 (-1%)	1.3%
MRC du Rocher-Percé	16 996	16630 (-2%)	16267 (-2%)	15887 (-2%)	15504 (-2%)	-8.8%
MRC de La Côte-de-Gaspé	17 448	17744 (2%)	17725 (0%)	17625 (-1%)	17486 (-1%)	0.2%
MRC de La Haute-Gaspésie	10 905	10537 (-3%)	10169 (-3%)	9831 (-3%)	9528 (-3%)	-12.6%
MRC d'Avignon	14 766	14818 (0%)	14699 (-1%)	14550 (-1%)	14400 (-1%)	-2.5%
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	90 535	90 552	89 585	88 382	87 074	-4%
Province de Québec	**8 568 200**	**8 830 200**	**9 039 500**	**9 209 300**	**9 350 200**	9%

Bien que la tendance démographique de l'Institut de la statistique du Québec présente un portrait décroissant, les données plus récentes présentent également qu'une croissance obtenue au cours des cinq dernières années semble se poursuivre encore pour les cinq années suivantes. Par ailleurs, l'organisme « Vivre en Gaspésie » mentionnait dans une publication de janvier 2022 qu' « En plus d'enregistrer son meilleur résultat à ce jour, la région est la seule dite éloignée à présenter un solde migratoire interrégional positif pour une cinquième année consécutive. » De plus, l'effet de la pandémie avec un retour aux sources et l'accélération du déploiement du télétravail contribuent à un solde migratoire positif. Tout porte à croire que la tendance se renverse et que les prévisions de décroissance devront être revues.

4.3.4 Structure de la population

La répartition de la population par groupe d'âge offre un portrait représentatif des activités sociales, culturelles et économiques. La cohorte âgée de 15 à 64 ans représente 60,9% de la population de la MRC

[11] Population projetée des MRC du Québec, scénario Référence (A), 2021-2041, Institut de la statistique du Québec, (https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/composantes-demographiques-projetees-mrc-du-quebec.xlsx)

[12] Le pourcentage présenté entre parenthèse représente la progression (ou régression) sur la période totale de cinq (5) ans.

de Bonaventure, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine qui est à 62,4%, qui elle est inférieur en proportion à celle de la moyenne provinciale (65,3%). Ceci implique que la population est relativement jeune et en âge de travailler. Il faut toutefois porter une attention particulière à la proportion des 45-64 ans qui est significativement plus élevée qu'au niveau provincial, ce qui démontre le vieillissement de la population active.

Tableau 10 : Structure de la population par groupe d'âge[13]

Territoire	Population	0-14 ans	15-24 ans	24-44 ans	45-64 ans	65 ans et +
Bonaventure	2710	375 (13.9%)	250 (9.2%)	520 (19.2%)	860 (31.8%)	700 (25.9%)
Caplan	2015	265 (13.1%)	165 (8.2%)	390 (19.3%)	670 (33.2%)	530 (26.2%)
Cascapédia-Saint-Jules	746	120 (16.6%)	70 (9.7%)	150 (20.7%)	225 (31%)	160 (22.1%)
Hope	589	40 (7.1%)	45 (8%)	80 (14.2%)	205 (36.3%)	195 (34.5%)
Hope Town	389	50 (15.2%)	35 (10.6%)	55 (16.7%)	115 (34.8%)	75 (22.7%)
New Carlisle	1404	150 (10.8%)	140 (10%)	245 (17.6%)	435 (31.2%)	425 (30.5%)
New Richmond	3767	525 (14.2%)	335 (9.1%)	725 (19.6%)	1190 (32.2%)	925 (25%)
Paspébiac	3120	305 (9.6%)	290 (9.1%)	590 (18.6%)	1065 (33.6%)	920 (29%)
Rivière-Bonaventure	35	n.d	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Saint-Alphonse	702	100 (14%)	75 (10.5%)	145 (20.3%)	250 (35%)	145 (20.3%)
Saint-Elzéar	449	55 (11.7%)	40 (8.5%)	100 (21.3%)	170 (36.2%)	105 (22.3%)
Saint-Godefroi	334	35 (9.6%)	15 (4.1%)	65 (17.8%)	130 (35.6%)	120 (32.9%)
Saint-Siméon	1196	150 (12.8%)	115 (9.8%)	235 (20%)	390 (33.2%)	285 (24.3%)
Shigawake	271	35 (12.1%)	15 (5.2%)	55 (19%)	90 (31%)	95 (32.8%)
MRC	17727	2205 (12.5%)	1590 (9%)	3355 (19%)	5795 (32.9%)	4680 (26.6%)
Région	90311	11250 (12.5%)	7965 (8.8%)	17240 (19.1%)	31180 (34.5%)	22685 (25.1%)
Province de Québec	8164361	1333260 (16.3%)	929925 (11.4%)	2067980 (25.3%)	2338005 (28.6%)	1495195 (18.3%)

D'une façon plus détaillée, la Figure 5 présente la pyramide des âges de la MRC de Bonaventure. Selon cette illustration, il devient évident que la population est vieillissante et qu'une projection dans le futur

[13] Population selon le groupe d'âge, sexes réunis, MRC de Bonaventure, 2016, Statistique Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

engendrera des besoins supplémentaires pour cette tranche de population (55 ans et plus). Un affaiblissement de la pyramide entre 10 et 30 ans peut s'avérer un problème puisqu'il s'agit de la tranche d'âge qui est ou sera en âge de fonder une famille et de travailler. Quant aux jeunes d'âge scolaire, ils représentent une proportion faiblement en croissance, ce qui ne contribuera malheureusement pas à améliorer la situation du vieillissement de la population. La pyramide des groupes d'âge ne présente pas d'écarts importants avec celle du PIIRL précédent.

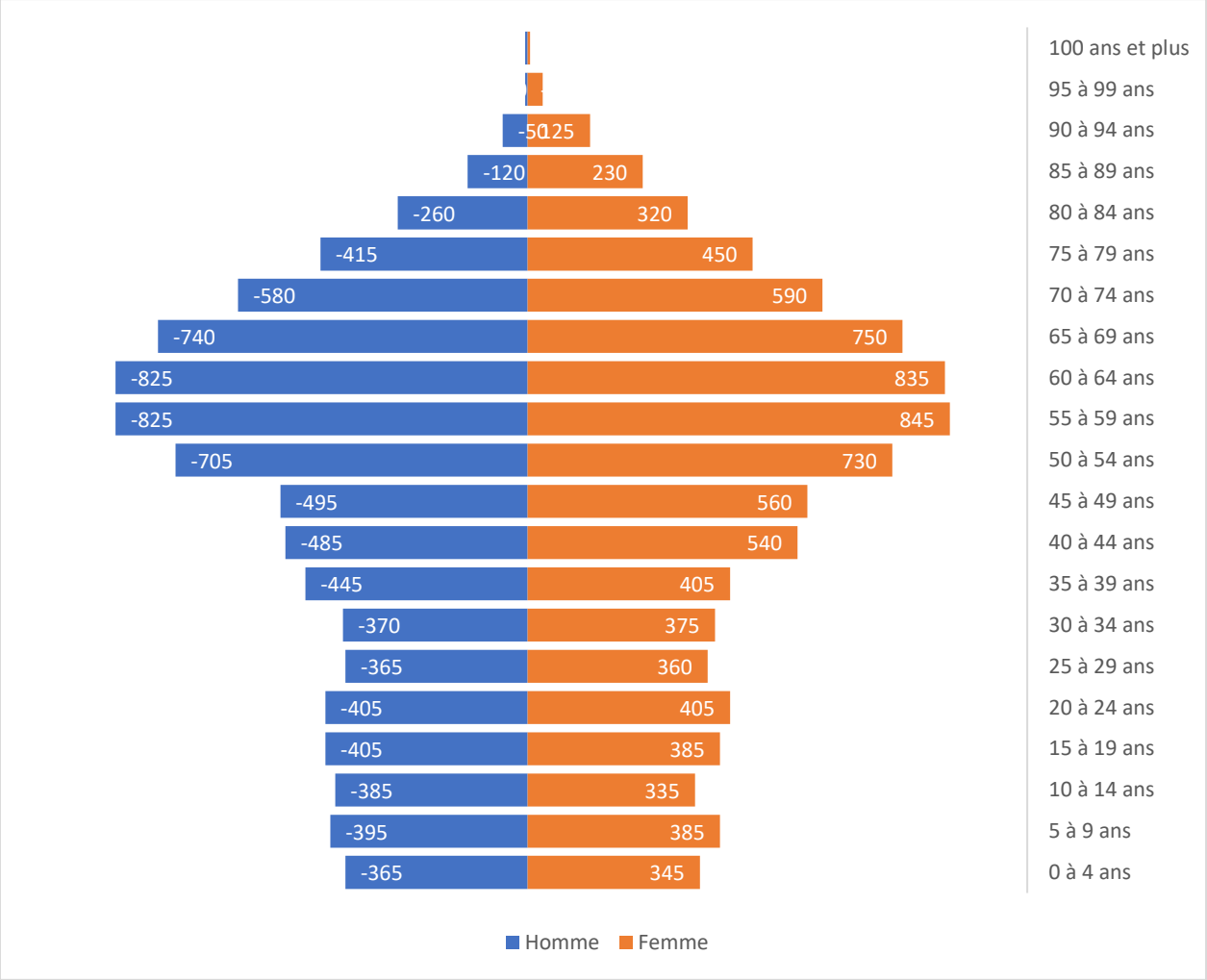


Figure 5 : Pyramide des âges de la MRC de Bonaventure[14]

4.3.5 Logements

L'évolution de la population peut également avoir un effet sur le nombre de logements. En effet, le nombre de logements est resté stable dans l'ensemble de la MRC. L'augmentation du nombre de logements dans la MRC de Bonaventure entre 2011-2016, de l'ordre de 0,7%, est supérieur à celui de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (-0,1%) et inférieur à celui de la province en entier (4%). Le Tableau 11 ci-dessous présente la progression du nombre de logements par année entre 2006-2016.

[14] Statistique Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

Tableau 11 : Évolution du nombre de logements/propriétés[15][16]

Territoire	2006	2011	2016
Bonaventure	1116	1206 (8.1%)	1208 (0.2%)
Caplan	817	895 (9.5%)	902 (0.8%)
Cascapédia-Saint-Jules	308	322 (4.5%)	324 (0.6%)
Hope	349	274 (-21.5%)	264 (-3.6%)
Hope Town	139	149 (7.2%)	139 (-6.7%)
New Carlisle	567	560 (-1.2%)	574 (2.5%)
New Richmond	1540	1648 (7%)	1663 (0.9%)
Paspébiac	1304	1413 (8.4%)	1428 (1.1%)
Rivière-Bonaventure	20	16 (-20%)	19 (18.8%)
Saint-Alphonse	290	299 (3.1%)	309 (3.3%)
Saint-Elzéar	204	203 (-0.5%)	211 (3.9%)
Saint-Godefroi	171	187 (9.4%)	180 (-3.7%)
Saint-Siméon	503	531 (5.6%)	550 (3.6%)
Shigawake	151	140 (-7.3%)	127 (-9.3%)
MRC	7479	7843 (4.9%)	7898 (0.7%)
Région	39299	40968 (4.2%)	40932 (-0.1%)
Province de Québec	3188713	3395340 (6.5%)	3531663 (4%)

[15] Statistiques Canada. Recensement 2006, 2011 et 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.
[16] Le pourcentage présenté entre parenthèse représente la progression (ou régression) sur la période totale de cinq (5) ans.

4.3.6 Revenu par individu

Selon le Tableau 12, nous pouvons observer que le revenu médian dans la MRC varie entre 22 528 $ à Shigawake et 32 256 $ dans la municipalité de Cascapédia-Saint-Jules. Pour ce qui est du revenu moyen, le plus faible se retrouve dans la municipalité Saint-Godefroi (26 193 $) et le plus haut à Bonaventure (37 420 $). Pour les deux types de revenu, la MRC de Bonaventure a des revenus équivalent à ceux de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine mais inférieur à ceux du Québec.

Tableau 12 : Comparaison des revenus d'emploi médians et moyens[17]

Territoire	Revenu médian	Revenu moyen
Bonaventure	**$ 31520**	**$ 37420**
Caplan	**$ 30251**	**$ 34516**
Cascapédia-Saint-Jules	**$ 32256**	**$ 33153**
Hope	**$ 23808**	**$ 28830**
Hope Town	**$ 24128**	**$ 32578**
New Carlisle	**$ 24021**	**$ 29789**
New Richmond	**$ 30656**	**$ 36363**
Paspébiac	**$ 25992**	**$ 34299**
Rivière-Bonaventure	**n.d.**	**n.d.**
Saint-Alphonse	**$ 29747**	**$ 31132**
Saint-Elzéar	**$ 28256**	**$ 31229**
Saint-Siméon	**$ 30336**	**$ 35923**
Saint-Godefroi	**$ 25824**	**$ 26193**
Shigawake	**$ 22528**	**$ 29622**
MRC	**$ 28619**	**$ 34238**
Région	**$ 28473**	**$ 34666**
Province de Québec	**$ 32975**	**$ 42546**

4.3.7 Niveau de scolarité

Le Tableau 13 présente les statistiques comparatives du niveau scolaire de la population de 25 ans et plus pour les différentes municipalités de la MRC de Bonaventure, la moyenne de la MRC, la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et la province. Ce que ces données nous apprennent est qu'une majorité de la population détient un diplôme d'apprenti ou d'une école de métier. De plus, le pourcentage de la population sans diplôme est supérieur à celui provincial mais inférieur à celui de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Dans ce même ordre d'idée, le taux de personnes avec un grade universitaire dans la MRC est largement inférieur à ceux de la province mais égal à celui de la région. Les valeurs obtenues sont pratiquement identiques aux valeurs du PIIRL précédent.

[17] Statistiques Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

Tableau 13 : Comparaison du niveau de scolarité pour les habitants de 25 ans et plus[18]

Territoire	Aucun diplôme	D.E.S.	Apprenti ou métiers	D.E.C.	Certificat pré-baccalauréat	Grade universitaire
Bonaventure	**12.6**	**14**	**24.8**	**22.3**	**3.6**	**22.3**
Caplan	**12.4**	**13.9**	**32.3**	**21.4**	**5.5**	**14.4**
Cascapédia-Saint-Jules	**18.9**	**35.1**	**23**	**9.5**	**5.4**	**9.5**
Hope	**32.8**	**20.3**	**28.1**	**12.5**	**0**	**6.3**
Hope Town	**11.9**	**35.7**	**21.4**	**21.4**	**0**	**9.5**
New Carlisle	**21.6**	**22.4**	**23.2**	**20.8**	**2.4**	**11.2**
New Richmond	**16.2**	**21.9**	**23.5**	**20.9**	**2.3**	**15.2**
Paspébiac	**20.4**	**19.5**	**31.1**	**20.1**	**1.8**	**7.1**
Rivière-Bonaventure	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**	**n.d.**
Saint-Alphonse	**22.1**	**25**	**26.5**	**14.7**	**4.4**	**7.4**
Saint-Elzéar	**34.5**	**3.6**	**36.4**	**18.2**	**0**	**9.1**
Saint-Godefroi	**23.1**	**17.9**	**43.6**	**10.3**	**0**	**5.1**
Saint-Siméon	**15.4**	**10.6**	**34.1**	**26.8**	**3.3**	**8.1**
Shigawake	**30.4**	**21.7**	**30.4**	**0**	**8.7**	**8.7**
MRC	**17.9**	**18.9**	**27.9**	**19.9**	**2.9**	**12.5**
Région	**22.8**	**17.8**	**24.2**	**19.6**	**2.9**	**12.7**
Province de Québec	**13.3**	**18.5**	**19.8**	**19**	**3.8**	**25.5**

4.3.8 Taux d'activité et taux de chômage

Les données de travail de l'ensemble de la MRC de Bonaventure sont différentes aux données de la province. En effet, le taux d'activité de la MRC (54%) est beaucoup plus faible que celui de la province (64,1%). Pour ce qui est du taux de chômage, il est plus élevé avec 16,5% comparativement à celui de la Province de Québec à 7,2%. Nous retrouvons le taux de chômage le plus haut dans la municipalité de Cascapédia-Saint-Jules. Cependant, ce n'est pas dans cette municipalité que nous retrouvons le taux d'activité le plus bas.

[18] Statistiques Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

Tableau 14 Comparaison du taux de chômage et taux d'activité[19]

Territoire	Taux de chômage (%)	Taux d'activité (%)
Bonaventure	**15.9**	**56.5**
Caplan	**11.5**	**55.5**
Cascapédia-Saint-Jules	**35.7**	**57.9**
Hope Town	**28.9**	**59.4**
Hope	**16.3**	**36.1**
New Carlisle	**20.7**	**51.4**
New Richmond	**14.5**	**57.8**
Paspébiac	**15**	**52**
Rivière-Bonaventure	**n.d.**	**n.d.**
Saint-Alphonse	**14.1**	**53.3**
Saint-Elzéar	**12.5**	**62.3**
Saint-Godefroi	**9.1**	**34.9**
Saint-Siméon	**19.8**	**54.7**
Shigawake	**16.7**	**37.5**
MRC	**16.5**	**54**
Région	**15.3**	**54.3**
Province de Québec	**7.2**	**64**

En portant notre regard sur la distribution des travailleurs(ses) en emploi sur la Figure 6, la différenciation entre la MRC de Bonaventure et la moyenne provinciale est plus évidente. Ainsi, le domaine de la construction se démarque en affichant une forte proportion (9,5%) comparativement à la moyenne provinciale (6,1%), tout comme l'agriculture, la foresterie, la chasse et la pêche qui présentent une proportion plus élevée (6,2%) que la moyenne provinciale (2%). De plus, une autre différence marquée est la plus faible proportion des emplois dans les services professionnels (3,4%) comparativement à la moyenne provinciale (7%). Ces chiffres démontrent que la vocation principale de la région se retrouve dans les soins de santé et l'assistance social.

Les proportions observées sont à toutes fins pratiques similaires à celles présentées dans le rapport d'étape no 1 du PIIRL précédent. On remarque une augmentation dans le domaine de la fabrication (5,8% à 9,0%). Le recul le plus important quant à lui correspond au domaine de l'agriculture, foresterie, pêche et chasse (8,2% à 6,2%).

[19] Statistiques Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

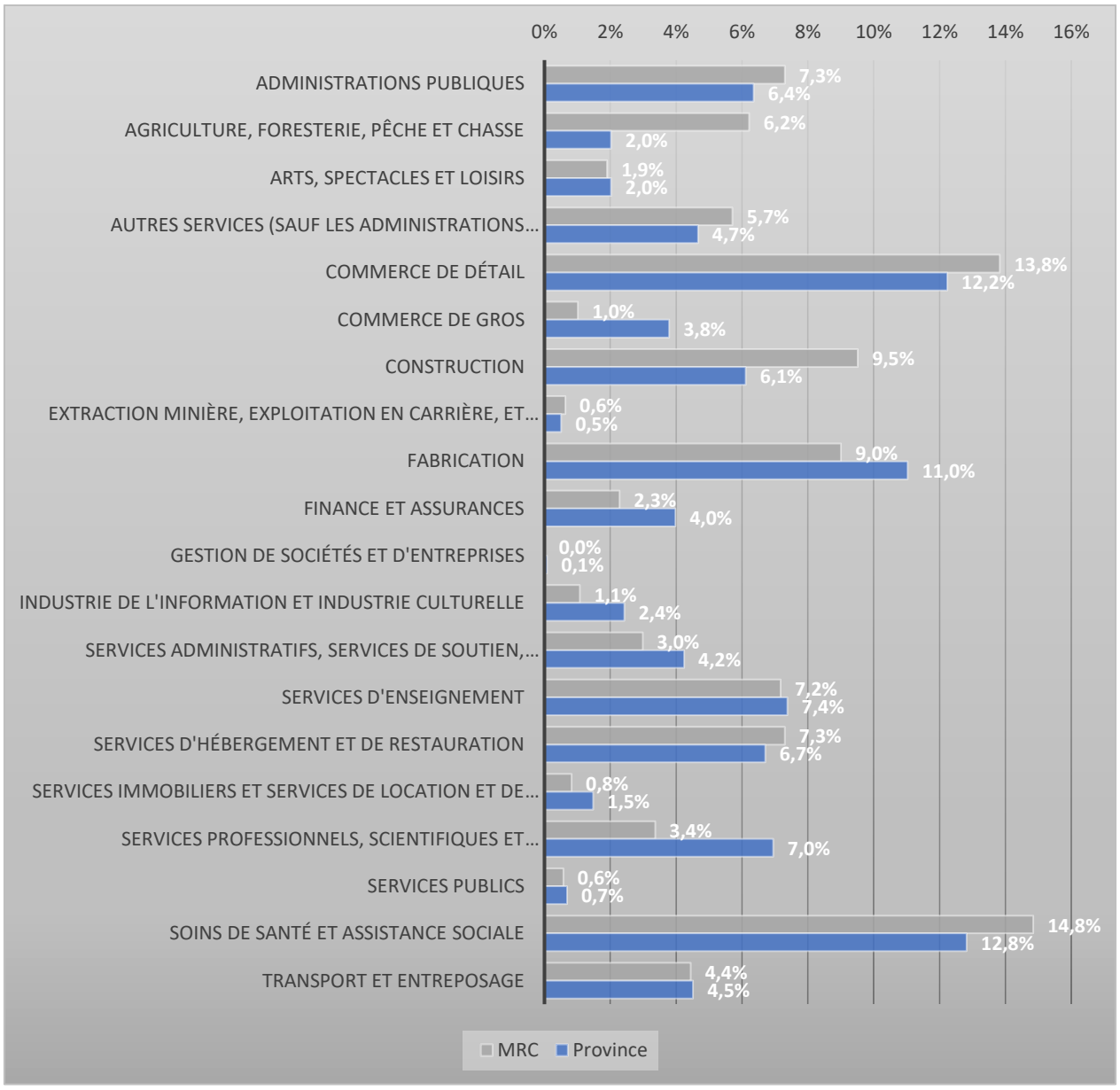


Figure 6 : Distribution des emplois par industrie[20]

[20] Statistiques Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

4.3.9 Destination du trajet domicile-travail

Un indice important dans l'identification des axes routiers à fort potentiel est la proportion des trajets domicile-travail qui sont effectués par la population active ainsi que le mode de transport utilisé. Les figures suivantes illustrent ce propos.

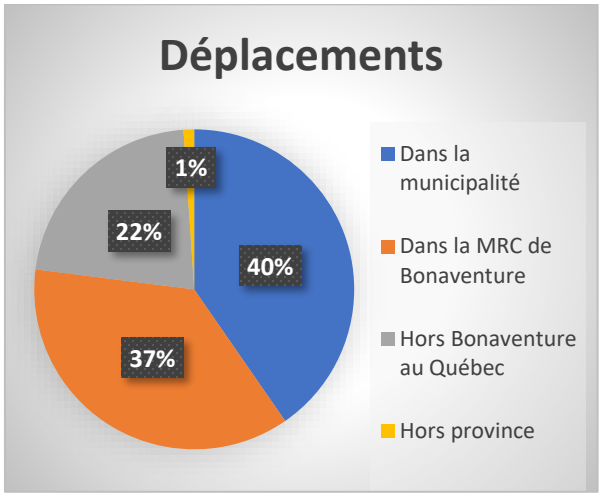


Figure 7 : Destination domicile-travail[21]

Les graphiques démontrent bien que les déplacements se font, d'une part, à forte majorité à l'intérieur même des limites de la municipalité, et d'autre part, l'intérieur de la MRC de Bonaventure. Les déplacements à l'intérieur la MRC de Bonaventure doivent évidemment emprunter les axes routiers intermunicipaux pour ainsi rejoindre les différentes municipalités de la MRC.

Puisque les déplacements vers le lieu de travail se font en véhicule, ceci vient appuyer l'importance du réseau routier.

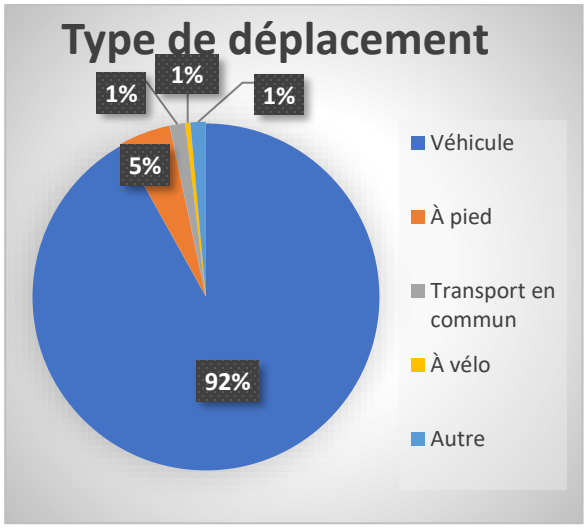


Figure 8 : Moyen de transport pour le déplacement au travail[22]

[21] Statistiques Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.
[22] Statistiques Canada. Recensement 2016. Produits de données. Profil de recensement. En ligne.

4.4 Activités économiques

L'activité économique contribue dans une grande proportion à la circulation des personnes et des biens. Définir adéquatement les principales activités économiques du territoire permet non seulement d'identifier les axes routiers névralgiques favorisant ces déplacements mais également le niveau d'intensité de la sollicitation engendrée par ces déplacements. Il est évident qu'on ne peut se baser uniquement sur les domaines d'emplois énoncés précédemment pour identifier les secteurs les plus actifs. L'économie de la MRC de Bonaventure est principalement basée sur l'agriculture, l'exploitation forestière ainsi que les attraits récréotouristiques. Nous observerons donc les autres secteurs qui génèrent de l'activité économique sur le territoire lui-même.

4.4.1 L'activité touristique (récréotouristique)

Cette industrie est alimentée par de nombreux sites et attraits. Les déplacements sur les nombreux sites d'intérêts à caractère touristique justifient que nous estimions la valeur de ce secteur. En effet, les attractions proposées concernent notamment la villégiature, les activités récréatives de plein air, le tourisme d'aventure, l'écotourisme et l'agrotourisme. À ceux-ci s'ajoutent les richesses naturelles et patrimoniales que l'on retrouve dans la plupart des villages anciens de la MRC.

On compte parmi les endroits les plus fréquentés et ayant un niveau d'attraction élevé au niveau international aussi bien qu'interrégional, les sites suivants :

- Cimes Aventures – Bonaventure
- Club de Golf Fauvel – Bonaventure
- Sentier pédestre de l'espace vert – Hope
- Camp Brûlé (Chasse et Pêche) – New-Richmond
- Station touristique Pin Rouge – New Richmond
- Parc de la Pointe-Taylor – New Richmond
- Site historique national du Banc-de-Pêche – Paspébiac
- La Belle Vie Sailing – Paspébiac
- Domaine des chutes du ruisseau creux – Saint-Alphonse
- La Grotte de Saint-Elzéar – Saint-Elzéar

Les rivières sur le territoire sont une source intarissable d'attractions pour les amateurs de plein-air et de pêche. Bien qu'on ne puisse identifier un site en particulier, les rivières Bonaventure, Cascapédia et Petite Cascapédia sont très populaires et contribuent à l'attraction récréotouristique de la MRC.

À ceux-ci s'ajoutent des emplacements de villégiature privés de la région situés dans les zones d'exploitation contrôlées (ZECS) donnant accès à l'activité de chasse et de pêche. D'autres sites d'intérêt peuvent compléter l'offre d'activités touristiques, comme les campings, les différents circuits de pistes cyclables reliant les différentes municipalités, les lieux historiques, les nombreuses plages et les lacs.

4.4.2 L'activité agricole

Le domaine de l'agriculture est un autre des piliers importants pour la MRC de Bonaventure. La MRC se positionne comme un leader du secteur agrotouristique. Elle génère 41,04% des revenus totaux de la région Gaspésie-Île-de-la-Madelaine, ce qui en fait la plus importante dans ce domaine. Ceci évoque alors l'importance relative de l'activité sur le territoire. La production qui génère le plus de revenus est celle des

légumes frais, les bovins de boucherie occupent le deuxième rang et ensemble ces deux productions comptent pour 50% des revenus agricoles bruts sur le territoire de la MRC de Bonaventure. Malgré un certain potentiel, l'acériculture génère une faible part du revenu agricole.

- 122 fermes, soit 40% des fermes de la région ;
- Revenue moyen agricole de 80 457 $;
- 27,2% occupation zone agricole ;
- Occupation agricole de 17 463 hectares ;
- Superficie de culture de 8 929 hectares ;
- 75% production animal.

Les revenus agricoles bruts de la MRC de Bonaventure totalisaient 9,8 M$ selon les données du recensement de l'agriculture. Il est important de mentionner que ce sont les localités de Bonaventure et New Richmond qui génèrent la plus grande part des revenus agricoles brut totaux pour le territoire de la MRC et que ce sont les exploitations agricoles de la localité de Saint-Siméon qui disposent des revenus moyens les plus élevés. D'autre part, les localités de New Carlisle, Paspébiac et Saint-Godefroi sont celles avec le plus faible revenu agricole brut total. La forte présence de zones d'exploitations agricoles, la centralisation des services ainsi que la répartition des zones d'habitation hors des centres urbains du territoire de la MRC doivent également ressortir comme des critères importants. L'activité agricole génère des déplacements de machinerie lourde, ce qui justifie la défense de ce secteur dans l'identification des routes prioritaires.

4.4.3 L'activité forestière

La localisation géographique de la MRC de Bonaventure en fait une région principalement axée sur l'exploitation de la forêt. La forêt occupe 94 % du territoire de la MRC pour une superficie total de 4 188 km^2. La foresterie joue ainsi un rôle primordial au niveau économique dans une optique de développement durable pour la population. La couverture forestière de la MRC est constituée de 15 % de forêt privée (854,48 km^2) et de 85 % de forêt publique (3 333,52 km^2).

La MRC est composée d'un territoire non organisé (TNO), nommé Rivière-Bonaventure. Dans ce territoire, 97% (3 005,57 km^2) de l'ensemble de la forêt est de tenure publique. Cette superficie forestière publique est attribuée à 98,9% aux industriels forestiers, alors que les stations forestières et les forêts expérimentales n'occupent que 1,1% de cette forêt publique située en TNO. Enfin, on ne retrouve que 10,06 km^2 de forêt privée dans le TNO de la MRC de Bonaventure. Quant à la superficie forestière privée qui est située à l'intérieur des limites des municipalités et des villes de la MRC, elle totalise 1 109,80 km^2, dont 77% (854,48 km^2) est de tenure privée et appartient à 1 760 propriétaires de boisés privés localisés entre Cascapédia-Saint-Jules et Shigawake.

Il est donc nécessaire de prendre ces activités en considération puisque le transport de la matière première représente une activité d'importance et octroie des déplacements de poids lourd sur le réseau routier local du territoire.

4.4.4 L'activité industrielle et commerciale

La structure industrielle et commerciale de la MRC de Bonaventure est quant à elle moins développer. Il a été mis de l'avant plus tôt dans le rapport que la MRC de Bonaventure comprend une forte proportion de ces emplois dans le secteur du commerce de détails. La municipalité de New Richmond possède une vocation industrielle de premier plan. La zone industrielle jouit d'une localisation stratégique en terme d'accessibilité, soit à proximité des routes 132 et 299 de la voie ferrée et d'un port de mer en eau profonde, en plus d'être située à une trentaine de kilomètres seulement de l'aéroport de Bonaventure. De plus, cette même municipalité possède un parc éolien d'une puissance installée de 67.8 mégawatts (MW) qui est générée par 33 éoliennes. Il est estimé que l'énergie produite équivaut à l'énergie consommée annuellement par environ 11 000 foyers québécois.

Un autre site d'ampleur est présent dans la municipalité de Saint-Elzéar, soit un barrage hydroélectrique, localisé sur la rivière Hall. Cette infrastructure, appartenant à des intérêts privés, produit annuellement un peu plus d'un mégawatt d'électricité pour le bénéfice d'Hydro-Québec.

Par définition, l'activité industrielle occasionne de la circulation lourde sur le territoire. Pour ces raisons, il s'agit alors de localiser ces endroits qui sont à proximité des routes locale 1 et 2.

5 Conclusion

La situation actuelle énoncée dans ce rapport d'étape quant à la description du réseau local et le profil socioéconomique de la MRC de Bonaventure permet de comprendre le contexte dans lequel le développement du réseau routier et les infrastructures de transports s'inscrivent.

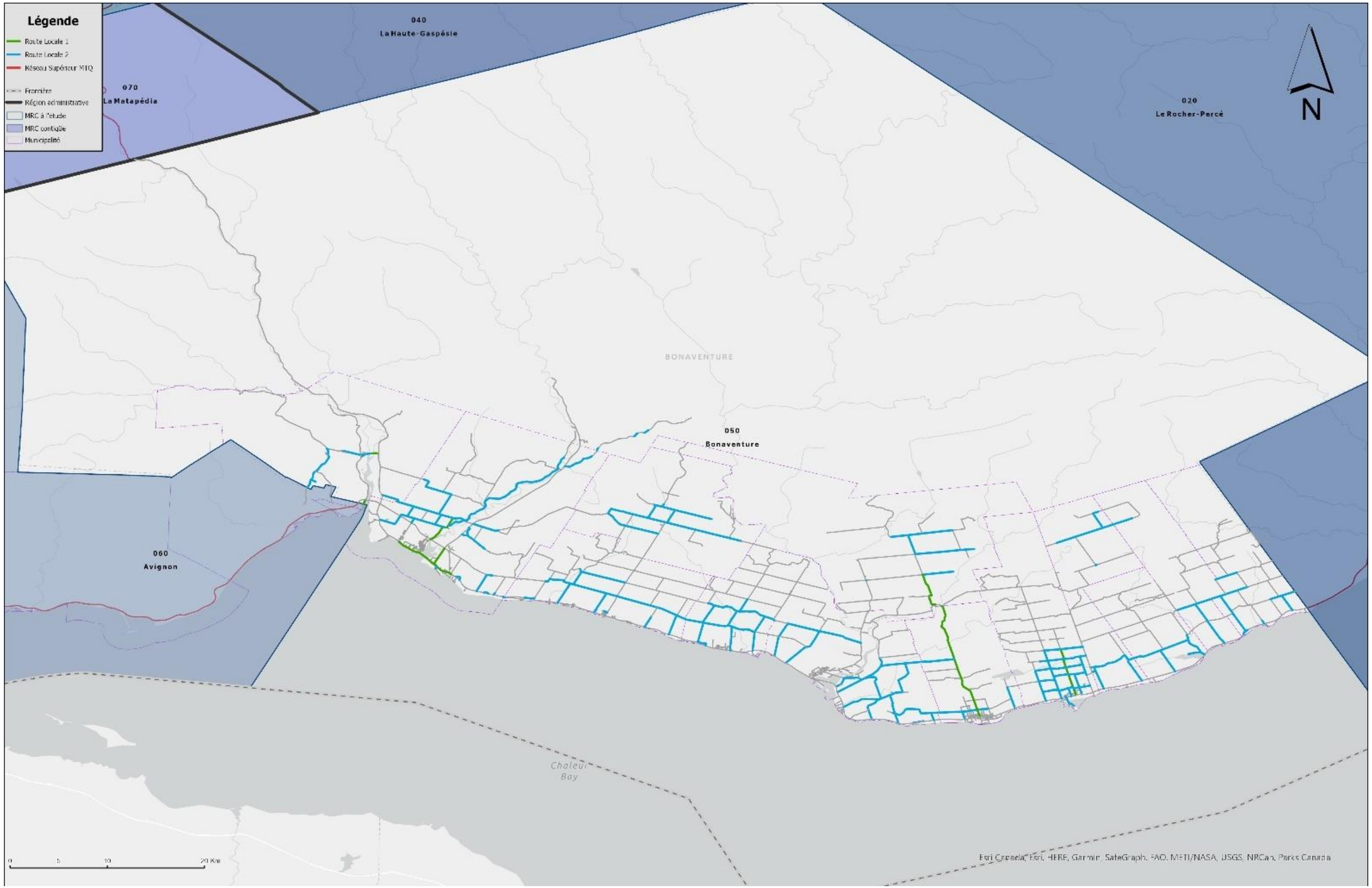
Tout d'abord, les paramètres socio-démographiques et économiques actuels ne présentent pas d'écarts significatifs avec ceux énoncés dans l'étude du PIIRL de 2016. Ceci nous permet donc de croire que la situation socio-économique courante est relativement similaire de celle décrite lors de l'étude précédente.

L'identification des routes prioritaires, prochaine étape de la démarche de l'élaboration du plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL), doit principalement respecter les axes suivants :

- Faciliter les déplacements vers les municipalités avoisinantes pour les trajets domicile-travail de la grande majorité de la population ;
- Conserver une qualité des infrastructures pour permettre aux résidents en périphérie d'atteindre les infrastructures de services situées sur le territoire, en empruntant également les liens intermunicipaux ;
- Favoriser les liens routiers pour les activités économiques de premier plan, c'est-à-dire les activités des secteurs industriels, énergétiques, forestiers et agricoles, et de certains attraits récréotouristiques.

Annexes

Annexe 1 – Plan du réseau routier local 1, 2 et du réseau supérieur


Légende
Route Locale 1
Route Locale 2
Réseau Supérieur MTQ
Frontière
Région administrative
MRC à l'étude
MRC contiguë
Municipalité
040
La Haute-Gaspésie
070
La Matapédia
020
Le Rocher-Percé
N
BONAVENTURE
050
Bonaventure
060
Avignon
Chaleur
Bay
0 5 10 20 Km
Esri Canada, Esri, HERE, Garmin, SafeGraph, FAO, METI/NASA, USGS, NRCan, Parks Canada

Annexe 2 – Tableau des tronçons du réseau routier local 1, 2

Municipalité/Ville	RTSS	Nom de la route	Classe MTQ	Longueur (km)
Bonaventure	9793004000000C	Trait-Carré Ludger-Cayouette	Local 2	0.38
	9798001000000C	Route Dion	Local 2	3.52
	9799801000000C	Route Forest	Local 2	4.14
	9825002000000C	3e Rang Est	Local 2	0.86
	9825003000000C	Chemin Thivierge	Local 2	6.37
	9826001000000C	Route Marsh	Local 2	2.97
	9827001000000C	Route Bourdages	Local 2	4.96
	9828001000000C	Chemin Élide-Poirier	Local 2	2.72
	9828301000000C	Route Campbell	Local 2	1.38
	9828401000000C	Route du Cap-de-Sable	Local 2	0.47
	9829801000000C	Route Henry	Local 2	6.29
	9834801000000C	Chemin de Normandie	Local 2	3.34
	9885002000000C	Rue des Vieux-Ponts	Local 2	1.07
	9885101000000C	Chemin Saint-Georges	Local 2	1.36
	9886001000000C	Chemin Ignace-Babin	Local 2	2.98
	9887001000000C	Route Day	Local 2	2.40
	9888001000000C	Chemin Datus-Bourdages	Local 2	3.33
	9892002000000C	Route McGraw	Local 2	0.76
	9892301000000C	Route Cox	Local 2	0.78
Bonaventure Total				50.07
Caplan	9791501000000C	Rue des Aunes	Local 2	0.29
	9792001000000C	Chemin des Mélèzes	Local 2	1.16
	9793002000000C	2e Rang Est	Local 2	5.20
	9793002000000C	2e Rang Ouest	Local 2	7.25
	9793003000000C	2e Rang Est	Local 2	0.15
		2e Rang Ouest	Local 2	1.17
	9793101000000C	Route Dion	Local 2	2.17
	9793201000000C	Route des Pins	Local 2	2.14
	9793501000000C	Route Poirier	Local 2	1.41
	9795001000000C	Route Arsenault	Local 2	2.05
	9795601000000C	Chemin des Lilas	Local 2	0.12
	9795602000000C	Chemin des Lilas	Local 2	1.46
	9795603000000C	Chemin des Trembles	Local 2	0.72
	9825001000000C	3e Rang Est	Local 2	0.77
		3e Rang Ouest	Local 2	3.56
Caplan Total				29.63
Cascapédia–Saint-Jules	9720001000000C	Route des Ponts	Local 2	0.80
		Route Gallagher	Local 2	2.46
	9720002000000C	Route des Ponts	Local 1	0.44
	9750004000000C	Route Droken	Local 2	1.25
	9751002000000C	Chemin Beauglen	Local 2	3.96
		Route de Patrickton	Local 2	4.50
	9751101000000C	Chemin Sexton	Local 2	0.40
	9752003000000C	Route de Dimock Creek	Local 1	0.48
	9752004010000C	Route du Nord-Ouest	Local 2	2.48
	9755101000000C	Route Stewart	Local 2	1.81
	9755102000000C	4e Rang Ouest	Local 2	0.82

Municipalité/Ville	RTSS	Nom de la route	Classe MTQ	Longueur (km)
	9787301000000C	Route McWhirter	Local 2	0.32
Cascapédia–Saint-Jules Total				19.73
Hope	9828101000000C	Route Whittom	Local 2	2.33
	9828201000000C	1er rang de Bugeaud	Local 2	0.27
	9837001000000C	6e rang de Saint-Jogues	Local 2	1.72
	9837101000000C	6e Rang Ouest	Local 2	0.31
	9838202000000C	9e rang de Saint-Jogues	Local 2	4.32
	9838301000000C	Route du 10e-Rang	Local 2	1.63
	9838601000000C	10e Rang	Local 2	0.42
	9840001000000C	2e rang de Bugeaud	Local 2	2.83
		Petit-2e Rang	Local 2	0.44
		Route McGee	Local 2	0.53
	9840002000000C	Petit-2e Rang Ouest	Local 2	2.03
	9845101000000C	Route McGee	Local 2	2.31
Hope Total				19.13
Hope Town	9840002000000C	Petit-2e Rang	Local 2	2.23
	9841801010000C	2e Rang	Local 2	0.08
		Chemin du Vieux-Moulin	Local 2	2.49
	9842201000000C	Chemin de la Rivière	Local 2	0.91
	9845001000000C	Route Tennier	Local 2	2.40
Hope Town Total				8.10
New Carlisle	9828002000000C	Chemin Élide-Poirier	Local 2	0.13
		Route Ben-Gallon	Local 2	2.28
	9834801000000C	Chemin de Normandie	Local 2	0.61
	9834802000000C	Rue de Normandie	Local 2	3.72
	9835002000000C	Rue Church	Local 1	12.08
	9835003000000C	Route de l'Église	Local 1	0.45
	9835101000000C	Route Christie	Local 2	2.23
	9840302000000C	Avenue Duret	Local 2	1.00
	9888101000000C	Rue Billingsley	Local 2	0.80
New Carlisle Total				23.30
New Richmond	9714001015000C	Boulevard Perron Est	Local 1	3.16
		Boulevard Perron Ouest	Local 1	5.07
		Route 299	Local 1	1.19
	9719002000000C	5e Rang Ouest	Local 2	3.41
	9755102000000C	4e Rang Ouest	Local 2	3.80
	9785201000000C	Route Doddridge	Local 2	1.10
	9785902000000C	Chemin Pardiac	Local 1	1.57
	9786001000000C	Route Cochrane	Local 2	2.03
	9786002000000C	3e Rang Ouest	Local 2	3.51
	9786201000000C	Route Ritchie	Local 1	1.11
	9787001000000C	Route à Tommy	Local 2	1.09
	9787101000000C	Route Fallow	Local 2	2.18
	9787201000000C	Route Dee	Local 2	0.32
	9788001000000C	Chemin de Saint-Edgar	Local 1	1.79
	9788101000000C	3e Rang Est	Local 2	2.48
	9788301000000C	Chemin de la Petite-Rivière	Local 2	0.86

Municipalité/Ville	RTSS	Nom de la route	Classe MTQ	Longueur (km)
	97890010000000C	4e Rang Est	Local 2	1.94
	97930010000000C	2e Rang Est	Local 2	0.40
	97952010000000C	Avenue MacKenzie	Local 2	0.60
	97953010000000C	Route McLellan	Local 2	1.81
	97954010000000C	Rue Carey Hill	Local 2	0.41
	97955010000000C	Route Powell	Local 2	0.68
	97956010000000C	Chemin des Lilas	Local 2	0.06
	97958010000000C	Chemin du Port	Local 2	0.31
	97959010000000C	Chemin Campbell	Local 2	0.49
	98353010000000C	4e Rang Ouest	Local 2	0.70
		Chemin Mercier	Local 2	13.09
	98355010000000C	Chemin de Robidoux	Local 2	3.01
	98355020000000C	Chemin de Robidoux	Local 2	2.31
New Richmond Total				60.52
Paspébiac	98241010000000C	Rue Scott	Local 2	3.18
	98261020000000C	Rue Day	Local 2	0.87
	98261030000000C	Rue Day	Local 2	2.30
	98261040000000C	Rue Day	Local 2	0.83
	98261050000000C	Rue Day	Local 2	1.24
	98262010000000C	Rue Saint-Pie-X	Local 1	4.98
	98263010000000C	Rue Chapados	Local 2	1.95
	98264010000000C	Rue Maldemay	Local 2	2.15
	98266010000000C	Avenue Huard	Local 2	1.14
	98361010000000C	Rue du Banc	Local 2	1.06
	98384010000000C	Rue Desroches	Local 2	0.87
	98387010000000C	Rue Legros	Local 2	0.24
	98389010000000C	3e Avenue Est	Local 2	1.20
		3e Avenue Ouest	Local 2	1.05
		Rue Saint-Pie-X	Local 2	0.16
	98391010000000C	6e Avenue Ouest	Local 2	0.57
	98391020000000C	6e Avenue Est	Local 2	1.56
		6e Avenue Ouest	Local 2	1.15
	98392010000000C	5e Avenue Ouest	Local 2	1.09
	98392020000000C	5e Avenue Est	Local 2	1.20
		5e Avenue Ouest	Local 2	1.07
	98398010000000C	7e Avenue Ouest	Local 2	0.62
	98398020000000C	7e Avenue Est	Local 2	1.55
		7e Avenue Ouest	Local 2	1.14
	98402010000000C	4e Avenue Est	Local 2	1.20
		4e Avenue Ouest	Local 2	1.06
	98403020000000C	Avenue Duret	Local 2	1.13
Paspébiac Total				36.57
Saint-Alphonse	97890020000000C	Chemin des Pionniers	Local 2	4.21
	97891010000000C	Petite route Seigneuriale	Local 2	0.51
	97900010000000C	Rue Principale Est	Local 2	5.87
		Rue Principale Ouest	Local 2	4.00
	97901010000000C	Route à Napoléon	Local 2	0.31

Municipalité/Ville	RTSS	Nom de la route	Classe MTQ	Longueur (km)
	9790201000000C	Route de la Rivière	Local 2	1.55
	9790301000000C	Chemin des Ruisseaux Est	Local 2	2.68
		Chemin des Ruisseaux Ouest	Local 2	2.63
	9790401000000C	Route à Hippolyte	Local 2	1.45
	9791101000000C	Route Marcellin	Local 2	1.41
	9791201010000C	Route à Barriault	Local 2	0.30
Saint-Alphonse Total				24.93
Saint-Elzéar	9811301000000C	Chemin Mercier	Local 2	0.09
	9831801000000C	Chemin Mercier	Local 2	2.15
	9833001000000C	Chemin Principal	Local 2	4.52
	9833901010000C	Chemin Poirier	Local 2	4.49
	9835003000000C	Route de l'Église	Local 1	3.57
	9835502000000C	Chemin de Robidoux	Local 2	2.13
	9835901000000C	Route de l'Église	Local 2	2.02
Saint-Elzéar Total				18.97
Saint-Godefroi	9838202000000C	9e rang de Saint-Jogues	Local 2	0.39
	9838203000000C	9e Rang	Local 2	1.89
		9e rang de Saint-Jogues	Local 2	0.02
	9838501000000C	9e Rang	Local 2	1.82
	9838602000000C	10e Rang	Local 2	0.44
	9841801020000C	2e Rang	Local 2	0.32
	9842001000000C	Route de l'Église	Local 2	4.48
	9844202000000C	3e Rang	Local 2	1.59
Saint-Godefroi Total				10.94
Saint-Siméon	9793003000000C	2e Rang Est	Local 2	1.73
		2e Rang Ouest	Local 2	2.07
	9794001000000C	Route Roussel	Local 2	2.05
	9794101000000C	Rue de la Mer	Local 2	0.29
	9794102000000C	Avenue du Viaduc	Local 2	0.81
	9794201000000C	Route Lepage	Local 2	1.94
	9796001000000C	Route Poirier	Local 2	2.48
	9796101000000C	Route Poirier	Local 2	1.65
	9796202000000C	4e Rang Ouest	Local 2	0.87
	9796901000000C	Route Poirier	Local 2	1.40
	9797002000000C	Route Arsenault	Local 2	3.67
	9825002000000C	3e Rang Est	Local 2	1.95
		3e Rang Ouest	Local 2	2.50
Saint-Siméon Total				23.39
Shigawake	9841001000000C	2e Rang	Local 2	2.38
	9841101000000C	Route Kruse	Local 2	0.41
	9841201000000C	Ancienne Route 6	Local 2	0.59
	9841401000000C	Route Sullivan	Local 2	1.67
	9843001000000C	Route de la Traverse	Local 2	4.05
	9844001000000C	Route Aubut	Local 2	0.85
	9844002000000C	4e Rang	Local 2	1.09
		Route Aubut	Local 2	0.81
	9844101000000C	Route Edgar-Huard	Local 2	0.10

Municipalité/Ville	RTSS	Nom de la route	Classe MTQ	Longueur (km)
	9844202000000C	3e Rang	Local 2	1.77
	9844203000000C	3e Rang	Local 2	2.09
Shigawake Total				15.81
Grand Total				341.09

Annexe 7 – Rapport d’étape no 2

MRC de BONAVENTURE

PLAN D'INTERVENTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)



RAPPORT D'ÉTAPE NO 2

(VERSION DÉFINITIVE)

ROUTES PRIORITAIRES ET

BILAN DE L'ÉTAT

Février 2023

Projet No PIIRL 2022

Réalisé grâce à la collaboration de

maxxum GESTION D'ACTIFS

PLAN D'INTERVENTION EN INFRASTRUCTURES

ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)

RAPPORT D'ÉTAPE NO 2

(VERSION DÉFINITIVE)

ROUTES PRIORITAIRES ET BILAN DE L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

Vérifié par

Éric Lalonde, ing. M. ing.
O.I.Q. : 120124

PROJET No PIIRL 2022

Le 3 février 2023

maxxum GESTION D'ACTIFS

96 rue Fraser
Sherbrooke (Québec)
J1J 2V1

Bur. 819-345-3264

Équipe de réalisation du rapport

Maxxum Gestion d'Actifs

Rédaction

M. Vincent Giguère, CPI
M. Éric Lalonde, ing.

Révision

Mme Alyson Lalonde

MRC de Bonaventure

Coordination

M. Dany Voyer, aménagiste et responsable du service de l'aménagement du territoire

Ressources internes consultées :

Mme Camille Cyr, géomaticienne, ing. géomatique
M. François Bujold, directeur général, greffier-trésorier

Révisions

Révision	Date	Description	Par
0	2022-12-08	Version initiale – pour dépôt au MTQ	E.L.
1	2022-02-03	Version définitive avec les ajustements demandés par le MTQ • Investissements requis pour les routes non pavées; • Coûts de l'intervention proposée pour la réfection du pont.	E.L.
2			
3			

Table des matières

1 Mise en contexte 1

1.1 Mandat 1

2 Désignation des routes prioritaires 2

2.1 Détermination des facteurs de priorité 2

2.2 Hiérarchisation des tronçons 4

3 Bilan de l'état du réseau 8

3.1 Segmentation 8

3.2 Collecte de données 12

3.3 Diagnostic 17

3.3.1 Qualité des chaussées pavées 17

3.3.2 Qualité des chaussées non pavées 27

3.3.3 Données relatives aux ponceaux 33

3.3.4 Données relatives aux ponts 47

3.3.5 Qualité des autres actifs routiers 51

3.3.6 Plan d'assurance qualité 58

4 Synthèse 61

Annexes 63

Annexe 1 – Tableau des routes prioritaires 65

Annexe 2 – Tableau de l'état des segments du réseau routier local 67

Annexe 3 – Tableau de l'état des ponceaux 68

Annexe 4 – Tableau de l'état des glissières de sécurité 69

Annexe 5 – Tableau de l'état des panneaux de signalisation 70

Annexe 6 – Tableau de l'état du marquage de chaussée linéaire 71

Annexe 7 – Tableau de l'état du marquage de chaussée ponctuel 72

Annexe 8 – Tableau de l'état de l'éclairage de rue 73

Annexe 9 – Certificat de calibration – MX7 et MX50 74

Annexe 10 – Certificat de calibration – Rubix (Rival Solutions) 75

Annexe 11 – Rapport d'inspection des structures 76

Annexe 12 – Plan du réseau routier local prioritaire 78

Annexe 13 – Plan de l'état global du réseau routier local 80

Annexe 14 – Plan de l'état de surface (PCI) du réseau routier local 82

Annexe 15 – Plan du confort au roulement (IRI) du réseau routier local 84

Annexe 16 – Plan de l'état d'orniérage du réseau routier local 86

Annexe 17 – Plan de l'état des routes non pavées 88

Annexe 18 – Plan de l'état des ponceaux (IEP) 90

Liste des figures

Figure 1 : Étapes de réalisation du PIIRL de la MRC de Bonaventure 1

Figure 2 : Différence de tracé entre la configuration initiale et le relevé du chemin Mercier. 9

Figure 3 : Ancien tracé (en rouge et vert). 10

Figure 4 : Fin du 5e rang Ouest. 10

Figure 5 : Continuité du 4e Rang Ouest aujourd'hui. 11

Figure 6 : L'extrémité Est du chemin. 11

Figure 7 : Emplacement de l'ancien chemin (en rouge). 12

Figure 8 : Convention de détermination du côté de l'extrémité du ponceau. 33

Figure 9 : Fiche d'inspection des ponceaux (type) 37

Liste des tableaux

Tableau 1 : Les facteurs de priorité 4

Tableau 2 : Réseau routier local prioritaire 5

Tableau 3: Collecte des données descriptives relatives aux chaussées 13

Tableau 4 : Collecte des données des caractéristiques de surface des chaussées 13

Tableau 5 : Données descriptives relatives aux ponceaux 14

Tableau 6 : Données descriptives relatives aux glissières 16
Tableau 7 : Données descriptives relatives à la signalisation 16
Tableau 8 : Données descriptives relatives au marquage 16
Tableau 9 : Données descriptives relatives à l'éclairage 16
Tableau 10 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour le PCI 18
Tableau 11 : L'indice PCI des différentes municipalités, routes prioritaires 19
Tableau 12 : L'indice PCI des différentes municipalités, routes non prioritaires 19
Tableau 13 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour l'IRI 20
Tableau 14 : L'indice IRI des différentes municipalités, routes prioritaires 21
Tableau 15 : L'indice IRI des différentes municipalités, routes non prioritaires 21
Tableau 16 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour les ornières 22
Tableau 17 : L'indice d'ornières des tronçons selon les différentes municipalités 22
Tableau 18 : L'indice d'ornières des tronçons selon les différentes municipalités 23
Tableau 19 : L'état des indicateurs avec au moins un indicateur critique, routes prioritaires 23
Tableau 20 : L'état des indicateurs avec au moins un indicateur critique, routes non prioritaires 24
Tableau 21 : L'échelle de chacun des indicateurs pour les routes communes à l'étude précédente 24
Tableau 22 : Causes probables pour les principaux défauts de chaussées 25
Tableau 23 : Interventions suggérées selon les indicateurs 26
Tableau 24 : Évaluation préliminaire des investissements des routes pavées – prioritaires 26
Tableau 25 : Évaluation préliminaire des investissements des routes pavées – non prioritaires 27
Tableau 26 : Évaluation des chaussées non pavées 29
Tableau 27 : Résumé de résultats - Routes non pavées 30
Tableau 28 : Causes probables pour les principaux défauts de routes non pavées 31
Tableau 29 : Interventions suggérées selon la cote d'état de la route non pavée 32
Tableau 30 : Évaluation préliminaire des investissements des routes non pavées – prioritaires 32
Tableau 31 : Évaluation préliminaire des investissements des routes non pavées – non prioritaires 32
Tableau 32 : Inventaire des ponceaux du réseau par municipalité 34
Tableau 33 : Classe d'état selon l'indice d'état du ponceau (IEP) 38
Tableau 34 : Bilan de l'état des ponceaux selon l'indice IEP – Chaussées pavées et non pavées 39
Tableau 35 : Bilan de l'état des ponceaux selon l'indice IEP – Routes prioritaires et non prioritaires 40
Tableau 36 : Bilan de l'état des ponceaux inspectés pour chaque municipalité 41
Tableau 37 : Bilan de l'état des ponceaux avec un risque particulier pour la sécurité routière 42

Tableau 38 : L'échelle de l'état des ponceaux pour les routes communes à l'étude précédente 44
Tableau 39 : Intervention suggérées pour les ponceaux – routes prioritaires 45
Tableau 40 : Intervention suggérées pour les ponceaux – routes non prioritaires 46
Tableau 41 : Classe d'état selon la cote d'état 49
Tableau 42 : Bilan de l'état des ponts selon l'indice– Routes prioritaires et non prioritaires 50
Tableau 43 : Bilan de l'état des ponts inspectés pour chaque municipalité 50
Tableau 44 : Intervention suggérées pour les ponts 50
Tableau 45 : Charte d'évaluation de l'état des autres actifs 51
Tableau 46 : Bilan de l'état des glissières de sécurité – Routes prioritaires et non prioritaires 53
Tableau 47 : Bilan de l'état des glissières de sécurité pour chaque municipalité, en mètres de longueur 53
Tableau 48 : Bilan de l'état des panneaux de signalisation – Routes prioritaires et non prioritaires 53
Tableau 49 : Bilan de l'état des panneaux de signalisation pour chaque municipalité 54
Tableau 50 : Bilan de l'état de l'éclairage – Routes prioritaires et non prioritaires 54
Tableau 51 : Bilan de l'état de l'éclairage de rue pour chaque municipalité 54
Tableau 52 : Bilan de l'état du marquage linéaire de chaussée – Routes prioritaires et non prioritaires . 55
Tableau 53 : Bilan de l'état du marquage linéaire pour chaque municipalité[6] 55
Tableau 54 : Bilan de l'état du marquage ponctuel de chaussée – Routes prioritaires et non prioritaires 56
Tableau 55 : Bilan de l'état du marquage ponctuel pour chaque municipalité 56
Tableau 56 : Interventions suggérées pour les glissières de sécurité selon les indicateurs 57
Tableau 57 : Interventions suggérées pour les panneaux de signalisation selon les indicateurs 57
Tableau 58 : Interventions suggérées pour le marquage selon les indicateurs 58

1 Mise en contexte

La MRC de Bonaventure a mandaté la firme **Maxxum Gestion d'Actifs** pour produire un plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL) répondant aux exigences émises par le ministère des Transports du Québec. Ce plan vise à établir l'état des infrastructures, à structurer les interventions requises et à se doter d'une stratégie de planification à court et moyen termes afin de procéder à la détermination des besoins et des priorités d'intervention ayant des retombées à long terme.

1.1 Mandat

Le mandat comprend l'élaboration d'un plan d'intervention conformément au Guide d'élaboration – Plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL), dont la plus récente version a été diffusée en mars 2021, ainsi que les modalités d'application de ce plan d'intervention, également diffusées en 2021. Ce mandat inclut l'élaboration des étapes 1 à 7 du PIIRL, lesquelles seront réalisées en collaboration avec les membres de la MRC et les homologues des municipalités.

Le présent rapport présente la troisième et la quatrième étapes du PIIRL, soit :

3. Identifier les routes prioritaires qui représentent les voies de circulation stratégiques qui nourrissent la vitalité socioéconomique de la MRC;
4. Déterminer l'état des routes (chaussées, routes gravelées, ponceaux et autres actifs routiers) composant le réseau routier.

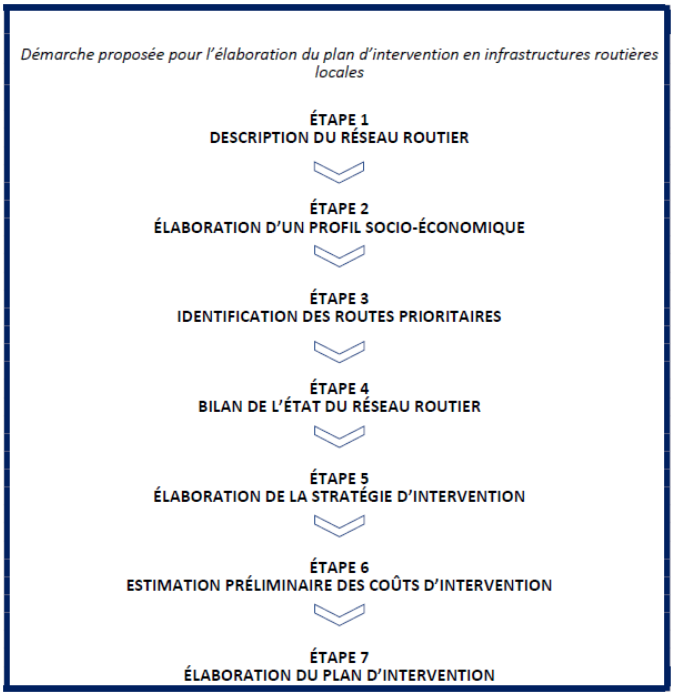


Figure 1 : Étapes de réalisation du PIIRL de la MRC de Bonaventure

2 Désignation des routes prioritaires

2.1 Détermination des facteurs de priorité

Tel qu'indiqué précédemment, cette étape sert à identifier les routes prioritaires conformément au PIIRL. Celles-ci doivent représenter entre 20 % et 25 % du total du réseau local de niveau 1 et 2. Le processus d'identification des routes prioritaires est une étape primordiale dans la réalisation du plan d'intervention en infrastructures routières locales puisqu'elle détermine les routes stratégiques qui auront un statut particulier et nous pourrons ainsi présenter de façon distincte les deux catégories de routes dans les prochaines étapes. Ces routes sont d'une importance déterminante dans le développement économique et social continu de la MRC de Bonaventure.

La description du réseau routier local et le profil socioéconomique de la MRC présentés dans le rapport de l'étape 1, contribuent à déterminer le réseau prioritaire. Il a notamment été question des principaux axes de réflexion sur lesquelles doivent se fonder les facteurs de sélection des routes prioritaires soient :

- Faciliter les déplacements vers les municipalités avoisinantes pour les trajets domicile-travail de la grande majorité de la population ;
- Conserver une qualité des infrastructures pour permettre aux résidents en périphérie d'atteindre les infrastructures de services situées sur le territoire, en empruntant également les liens intermunicipaux ;
- Favoriser les liens routiers pour les activités économiques de premier plan, c'est-à-dire les activités des secteurs industriels, énergétiques, forestiers et agricoles, et de certains attraits récréotouristiques.

En prenant soin d'utiliser des critères basés uniquement sur l'aspect socioéconomique de la MRC sans égard à l'état des infrastructures, la démarche respecte entièrement les spécifications énoncées dans le Guide. Le choix final des facteurs prioritaires représente la réalité socioéconomique et les priorités de la MRC de Bonaventure. Ces facteurs ont d'ailleurs été préalablement présentés et acceptés par les représentants de la MRC.

Les facteurs sur lesquels a porté la réflexion sont :

- Achalandage des routes par leur fonction de mobilité en lien avec la hiérarchie du réseau routier du MTQ ;
- Achalandage des routes pour les secteurs plus densément peuplés afin de permettre à la population d'accéder aux infrastructures du périmètre urbain ;
- Mobilité des biens sur le territoire, par les routes de camionnage ;
- Mobilité de la circulation lourde des activités névralgiques de l'activité économique du territoire (forêts, carrières) ;

- Accès aux industries afin de faciliter le déplacement des travailleurs(euses) ;
- Accès aux centres d'intérêts récréotouristiques en périphérie, notamment les bases de plein air et parcs récréatifs, les centres de ski, les clubs de golf et les campings ;
- Accès à des parcours cyclables, des sentiers de VTT et de motoneige.

Rapidement, les discussions ont permis de se concentrer sur certains critères de la liste de départ. Ainsi, nous avons écarté les routes de camionnage puisque les données ne représentaient pas suffisamment les axes empruntés par le transport lourd. Quelques scénarios ont été élaborés afin de déterminer la pondération de chacun des facteurs. Les rencontres portant sur le sujet, au nombre de quatre (4), ont permis de circonscrire l'impact de chacun des critères dans l'identification des routes prioritaires. Dans la matrice de priorisation, un pointage a été accordé à chacun des critères pour mieux représenter la pondération et l'importance de ceux-ci dans la vie économique et socioculturelle de la MRC de Bonaventure. Un dernier scénario a été partagé aux représentants de la MRC lors d'une rencontre tenue le 4 novembre 2022 pour valider et confirmer que les critères et les pointages choisis reflètent bien la réalité locale. À la fin de la rencontre, il a été statué que les critères et la pondération du dernier scénario de la matrice de priorisation finale soumis correspondaient bien aux attentes et étaient représentatifs de la réalité pour l'identification des routes prioritaires. Les membres ont donc entériné les résultats obtenus.

2.2 Hiérarchisation des tronçons

La matrice de priorisation approuvée par les intervenants de la MRC est présentée dans le Tableau 1. Cette grille affiche les facteurs de priorité, le pointage et la pondération.

Tableau 1 : Les facteurs de priorité

Critères			Règles	Pointage accordé	Pointage pondéré
Débit de circulation	A	Achalandage occasionné par une plus forte densité de population	>200 un.	2	15%
			100 < L < 200 un.	1,5	
			50 < L < 100 un.	1	
			25 < L < 50 un.	0,5	
			L < 25 un.	0	
Importance du trafic lourd	B	Route utilisée pour le transport des ressources naturelles et autre transport lourd (Somme des points [Bois = 1,5; Militaire = 1,5; Agricole fréquent = 1,5; Agricole sporadique = 0,5; Carrière = 0,5])	Somme = 2.0	2.0	20%
			Somme = 1.5	1.5	
			Somme = 0.5	1	
			Somme = 0	0	
Infrastructures socioéconomiques	C	Routes intermunicipales et pôles de services	Principale	3.0	30%
			Secondaire	1.8	
			Aucune	0	
	D	Présence de centres d'intérêts récréotouristiques (bases de plein air, campings, centre de ski, centre touristiques, golf, ZEC) et infrastructure régionale	$P_F > 4$	3.5	35%
			$P_F = 4$	3	
			$P_F = 3$	2.5	
			$P_F = 2$	2	
			$P_F = 1$	1.5	

Les données utilisées dans l'exercice de calcul du pointage de priorité proviennent des sources suivantes :

- La densité de résidences provenant du rôle d'évaluation et de l'utilisation du territoire;
- Transport lourd pour les industries forestières et des carrières : données provenant du cadastre de la MRC ;
- Liens intermunicipaux privilégiés par les résidents : données provenant de discussions avec la MRC ;
- Centres d'intérêts récréotouristiques : registre de Tourisme Québec bonifié par la MRC.

Plus spécifiquement, la méthode d'attribution et de calcul pour l'application des pointages au critère d'importance du transport lourd est basée sur l'itinéraire emprunté par le transport des ressources. D'une part, les sites d'exploitation des ressources forestières, les carrières/sablières et les industries de

transformation générant du transport lourd ont été localisés. Puis, nous avons identifié les itinéraires empruntés par cette circulation lourde pour rejoindre soit le site d'exploitation le plus proche ou bien le réseau supérieur du MTQ où la circulation lourde est permise. De cette façon, la pondération présentée dans la grille est additionnée pour chacun des itinéraires jusqu'à concurrence du maximum, soit 2,0. Ce pointage est alors attribué dans le calcul du pointage total.

Les données ont été compilées dans une base de données géomatiques. Chacune des sections de route à l'étude s'est vu assigner un pointage en fonction des données recueillies. En appliquant la pondération suggérée au pointage obtenu cela a permis de développer une hiérarchie pour identifier les 20 à 25% de routes locales les plus importantes. Les segments ayant obtenu un pointage de 2,6 et plus se retrouvent dans la liste des segments prioritaires. Les tronçons de route qui composent le réseau routier identifié comme étant prioritaire sont présentés dans le Tableau 2

Tableau 2 : Réseau routier local prioritaire

Municipalité	Rue	Total
Bonaventure	Chemin Thivierge	6370
Bonaventure Total		6370
Caplan	2e Rang Est	5320
	2e Rang Ouest	4620
	Route Dion	2170
Caplan Total		12120
Cascapédia - Saint-Jules	4e Rang Ouest	820
	Route de Patrickton	740
	Route des Ponts	1240
	Route Gallagher	2460
	Route Stewart	1810
Cascapédia - Saint-Jules Total		7080
New Carlisle	Rue Church	12080
New Carlisle Total		12080
New Richmond	3e Rang Ouest	3270
	4e Rang Ouest	2950
	Boulevard Perron Est	3160
	Boulevard Perron Ouest	5060
	Chemin de Saint-Edgar	1790
	Chemin du Port	310
	Chemin Pardiac	1570
	Route 299	1190

Municipalité	Rue	Total
New Richmond Total		19320
Paspébiac	Rue du Banc	1060
	Rue Saint-Pie-X	3820
Paspébiac Total		4890
Saint-Alphonse	Route de la Rivière	1550
	Rue Principale Est	4610
Saint-Alphonse Total		6170
Saint-Elzéar	Chemin Principal	3210
	Route de l'Église	4020
Saint-Elzéar Total		7230
Saint-Godefroi	3e Rang	1920
Saint-Godefroi Total		1920
Saint-Siméon	2e Rang Ouest	2010
	3e Rang Est	2680
	3e Rang Ouest	180
	Avenue du Viaduc	810
	Route Poirier	4130
Saint-Siméon Total		9840
Shigawake	2e Rang	2380
	Route Kruse	410
Shigawake Total		2790
Grand Total		89820

La démarche pour identifier les routes prioritaires et complète et rigoureuse, tient compte des critères énoncés par le Ministère dans le Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024 et est basée sur des données fiables et vérifiées par la MRC. Évidemment, plusieurs segments peuvent obtenir le même pointage puisqu'ils ont des caractéristiques similaires et se voient donc assignés les valeurs de pondération associées aux critères de l'évaluation. C'est ce qui est observé pour les segments obtenant le seuil de 2,6 points. Ceci fait en sorte que 26,3% des routes à l'étude sont retenues pour la liste des routes prioritaires. Bien que la longueur totale de segments obtenant 2,6 points et plus représente plus de 25% des routes à l'étude, nous croyons fermement qu'il est justifié de préserver cette liste des routes prioritaires puisqu'elle respecte les critères du Ministère et qu'une proportion significative des segments prioritaires ont déjà obtenu un financement depuis le PIIRL précédent, donc ne feront pas l'objet d'une demande d'aide financière supplémentaire. Un de ces segment est par ailleurs le tronçon du boulevard Perron à New Richmond qui a été récemment reconstruit avant le transfert par le MTQ qui représente à lui seul 5,9%.

Afin de mieux comprendre la localisation des routes, la représentation cartographique des routes prioritaires est, quant à elle, présentée à l'Annexe 2.

Ces données permettent donc d'enchaîner avec le bilan de l'état qui caractérise les routes prioritaires identifiées.

3 Bilan de l'état du réseau

Le bilan de l'état du réseau représente le résultat final du diagnostic des routes, des ponceaux, des glissières de sécurité, de la signalisation et du marquage. Grâce à la segmentation, à la collecte de données et à l'analyse des dégradations observées, il est possible d'identifier les besoins d'intervention selon la qualité des installations recherchée. Ces informations servent de base dans la gestion du réseau routier local. Elles représentent également les prémisses d'avant-projet, tout ceci dans le but de développer des stratégies d'interventions intelligentes afin d'optimiser les investissements dans les réparations et les entretiens de routes et infrastructures routières.

Comme mentionné dans le Guide d'Élaboration du PIIRL, trois sous-étapes constituent l'élaboration du bilan de l'état du réseau routier local soit : la segmentation du réseau, la collecte des données et le diagnostic.

3.1 Segmentation

La segmentation représente l'opération de découpage du réseau en segments homogènes de route. Cette opération permet de faciliter et d'optimiser le processus d'auscultation sur le terrain ainsi que le traitement ultérieur de données. La segmentation peut être réalisée selon différents éléments ou caractéristiques communes et le *Guide de mesures et d'identification des dégradations des chaussées souples* donne quelques exemples tels que :

- La classe de la route et le nombre de voies ;
- Le type de milieu (urbain, rural) ;
- L'ampleur du trafic lourd ;
- Le type de revêtement, de structure de chaussée et/ou de sol support ;
- Le comportement homogène du segment.

Dans le cadre du présent mandat le réseau de la MRC a été segmenté selon les propositions suggérées dans la norme ASTM D-6433 tout en conservant une logique relativement aux interventions potentielles qui seront nécessaires après l'évaluation du bilan d'état. Plus précisément les critères de bases qui ont servi à segmenter le réseau routier local de la MRC de Bonaventure sont les suivants :

- Des segments d'au plus 100 mètres ;
- Les intersections ;
- Les limites de changements de types de revêtement de route ;
- Le changement de nombre de voies ou et/ou la présence d'un terre-plein.

Effectivement dès le début du projet, il a été entendu avec les représentants de la MRC que les segments ne doivent pas dépasser 100 m pour respecter une logique dans la gestion du réseau pour les interventions ultérieures. Mais la longueur de tronçons n'est pas toujours égale aux multiples de 100. Les segments ont été ajustés en conséquence. Dans des cas exceptionnels, les segments sont plus courts. Nous avons conservé les segments qui sont de plus de 50 mètres et avons juxtaposé les segments de moins de 50 mètres aux segments adjacents. Il est donc possible que quelques segments aient une longueur entre 100 et 150 mètres.

Un autre critère important pour ce processus est la présence des intersections. Aucun segment ne doit franchir la limite d'une intersection. Les segments ont donc été ajustés aussi en fonction du nombre d'intersections sur la longueur de la route. Dans le cas où sur la même route il existe un changement du type de revêtement, la limite de ce changement représente aussi un facteur de segmentation. Le changement du nombre de voies ou la présence d'un terre-plein sont aussi considérés comme facteurs de segmentation.

Trois cas ont occasionné un changement dans la configuration du réseau routier et le tracé de la route. Ainsi, certaines portions du réseau routier n'ont pas fait partie de l'étude. Les trois se situent dans la ville de New Richmond.

Tout d'abord, la configuration de la route du chemin Mercier n'est pas la même que celle obtenue des données ouvertes AQréseau+ pour se rendre au Camp Brûlé.



Figure 2 : Différence de tracé entre la configuration initiale et le relevé du chemin Mercier.



Figure 3 : Ancien tracé (en rouge et vert).

La longueur de la nouvelle configuration est relativement similaire, à dix mètres près, sans changement significatif.

Ensuite, une section de route n'est pas accessible puisque le pont est barré. Il s'agit du 5e rang Ouest. Comme en témoigne l'image ci-dessous, la voie n'est pas accessible.



Figure 4 : Fin du 5e rang Ouest.

Une longueur de 135 mètres ne reçoit donc pas de résultats pour l'étude. Le dernier cas est un chemin qui a changé de vocation. Celui-ci est devenu privé. Il s'agit de la continuité du 4e rang Ouest, illustré dans les photos suivantes.



Figure 5 : Continuité du 4e Rang Ouest aujourd'hui.



Figure 6 : L'extrémité Est du chemin.



Figure 7 : Emplacement de l'ancien chemin (en rouge).

La longueur retirée est de 700 mètres.

La longueur totale analysée est donc de 340,3kilomètres.

Afin de faciliter l'identification des axes de circulation à l'étude, nous avons également regroupé les segments individuels en tronçons. Les tronçons sont une suite de segments contigües, portant le même nom de voie de circulation. Dans un premier temps les segments ont été identifiés grâce à l'acronyme de la municipalité, le numéro de tronçon et un numéro séquentiel. Pour l'identification ultime des actifs, chacun des segments arbore le chaînage (distance à partir du départ du tronçon), suivant le numéro du tronçon. Les résultats des segments pourront donc être visualisés en référence à un tronçon.

3.2 Collecte de données

La collecte de données représente une seconde sous-étape dans le but d'élaborer le bilan d'état du réseau routier local. Dans le but d'uniformiser et de recueillir un maximum de données de qualité, avant de procéder à la collecte sur le terrain, toutes les données ont été divisées selon le type d'infrastructure. On retrouve donc les données relatives aux chaussées (pavées ou non pavées), les données relatives aux ponceaux et celles liées aux autres actifs routiers telles que les glissières, la signalisation et le marquage.

La campagne de collecte de données sur le terrain a été précédée par la collecte des données déjà détenues par la MRC de Bonaventure et les municipalités la composant. Les données obtenues ont été traitées et les modifications nécessaires ont été apportées pour avoir des données plus précises. Étant donné que les infrastructures à inspecter étaient réparties sur un vaste territoire et comportaient une incertitude quant à leur localisation, Maxxum Gestion d'Actifs a mis à contribution des outils géomatiques, notamment ceux de Google Street View, afin d'explorer de manière préliminaire les lieux à investiguer. Le relevé terrain a suivi selon la méthodologie préétablie dans l'étape décrite précédemment pour la collecte de données. Quant à la quantité et le type de données à relever pour les données descriptives relatives aux chaussées et les caractéristiques de surface du pavement, Maxxum Gestion d'Actif s'est référé au *Guide de PIIRL* dans lequel sont listées les *Données descriptives minimales et souhaitables relatives aux chaussées pour la production d'un plan d'intervention :* Tableau 3 et les *Caractéristiques minimales et souhaitables relatives aux chaussées pour la production d'un plan d'intervention :* Tableau 4.

Quant aux autres données, notamment le type de réfection, les années de construction et de réfection, la MRC ne possédait pas cette information en détail. Cependant, la base de données géomatiques de la MRC pourra éventuellement recevoir ce type d'information par les campagnes de recherche dans les archives et la mise à jour annuelle des travaux.

Tableau 3: Collecte des données descriptives relatives aux chaussées

Données	Minimales	Souhaitables
Identifiant unique (Segment)	x	
Nom de la route	x	
Localisation du segment routier (Début et fin)	x	
Type de chaussée	x	
Classification de la route	x	
Longueur de la section	x	
Niveau hiérarchique	x	
Type d'intervention (résultat de l'analyse)	x	
Largeur du revêtement	X	
Largeur accotement	X	

Tableau 4 : Collecte des données des caractéristiques de surface des chaussées

Données	Minimales	Souhaitable
Confort au roulement (IRI)	x	
Ornière (profondeur)	x	
Fissuration (PCI)	x	
État de la surface (routes gravelées)	x	
Fissuration par type et sévérité		X (inclus)
Macrotexture, désenrobage et ressuage		x (exclus)
Pelade et nid-de-poule		x (inclus)
Déflexion		x (exclus)

Les données relatives aux ponceaux qui se retrouvent sous les routes sont d'une importance élevée dans l'élaboration du bilan global du réseau routier car l'état dans lequel ils se retrouvent a une incidence directe sur le comportement de la route. Leur niveau de dégradation peut avoir un impact allant d'un affaissement ou défaut d'uniformité de la chaussée affectant le confort du roulement des usagers et la conduite d'un véhicule, jusqu'à un mouvement affectant le comportement ou la capacité structurale et conséquemment l'effondrement complet de l'ouvrage et de la chaussée.

Pour procéder à l'inspection de ponceaux, Maxxum Gestion d'Actifs s'est assuré de respecter les informations indiquées dans le PIIRL concernant les données descriptives à recueillir. Ces données sont présentées dans le Tableau 5 et représentent l'information nécessaire pour établir l'inventaire et pour la production d'un plan d'intervention.

Tableau 5 : Données descriptives relatives aux ponceaux

Données	Minimales	Souhaitables
Identifiant unique	x	
Nom de la route principale	x	
Identifiant RTSS (MTQ)	x	
Coordonnées		x (inclus)
Localisation du segment routier	x	
Type de chaussée	x	
Coût estimé de remplacement		x (inclus)
Présence glissière de sécurité		x (inclus)
Présence mur de tête		x (inclus)
Présence puisard		x (inclus)
Largeur de la plateforme		x (inclus)
Largeur accotement (Droite/Gauche)		x (inclus)
Largeur pavage		x (inclus)
Angle ponceau		x (inclus)
Classification de la route	x	
Type de ponceau (sous-type selon le Manuel)	x	
Type d'éléments de drainage (Type selon le Manuel)	x	
Dimensions du ponceau	x	
Hauteur du remblai	x	
Types d'extrémités	x	

Par ailleurs, le Manuel d'inspection de ponceau publié par le MTQ en 2019 décrit de manière exhaustive les données requises. La liste que le Manuel présente est beaucoup plus détaillée que celle incluse dans le Guide du PIIRL. Nous avons donc suivi les indications du Manuel d'inspection des ponceaux (version 2019). Au total, 718 ponceaux ont été visités et inspectés sur tout le territoire.

Ce nombre inclut également les ponceaux de grand diamètre (entre 3 000 mm et 4 500 mm) considérés comme des structures. Bien que ces derniers soient des structures, une tolérance du Ministère permet que nous les inspections en suivant le Manuel des ponceaux. Les inspections ont donc toutes été réalisées par des techniciens de la firme Maxxum Gestion d'Actifs en une campagne soit durant l'été 2022. Le travail a bien sûr été révisé par un ingénieur de la firme. D'autres endroits, au nombre de 427, se sont avérés être des conduites pluviales, c'est-à-dire des puisards de part et d'autre de la rue desquels débute une conduite souterraine qui traverse la rue mais qui termine sa course dans une conduite longitudinale au centre de la rue. Bien que le Manuel d'inspection des ponceaux identifie cette situation comme un ouvrage à relever, nous les avons localisés sans pour autant compiler les données d'inspection. Le mandat initial n'a pas inclus l'inspection par caméra des conduites d'égout pluvial. Cependant, les données fournies à la MRC contiennent les suggestions d'inspection par caméra. Les données remises à la MRC incluront ces emplacements afin que les municipalités qui désirent obtenir la localisation de ces ouvrages puissent s'y référer. Donc, au total, plus de 1100 emplacements de ponceaux ont été visités. Plusieurs ponts et structures (ponceaux d'une dimension excédant 4500 mm) ont été visités sans qu'une inspection détaillée de l'état ait été réalisée, ces structures faisant partie du registre des structures du MTQ. Ces emplacements ont tout de même été relevés (localisation, caractéristiques) afin d'offrir de l'information complète à la MRC. À ceux-ci s'ajoutent trois ponts n'appartenant pas au MTQ pour lesquels une inspection a été réalisée par un ingénieur, tel que prescrit dans le Manuel d'inspection des structures.

Enfin, il est important que tous les actifs routiers fassent l'objet d'une inspection dans le cadre de l'élaboration du plan d'intervention pour la MRC de Bonaventure. Ces autres types d'actifs sont notamment les glissières de sécurité, la signalisation, l'éclairage de rue et le marquage (ligne et point). S'ils sont négligés, ceux-ci peuvent mettre en péril la sécurité des usagers. Pour procéder à l'inspection de ces actifs routier, Maxxum Gestion d'Actifs s'est assuré de respecter les informations indiquées dans le PIIRL concernant les données descriptives à recueillir. Ces données, présentées dans les Tableaux 6-7-8-9, ont été obtenues à la suite du relevé terrain. Elles représentent l'information nécessaire pour établir l'inventaire et pour la production d'un plan d'intervention.

Tableau 6 : Données descriptives relatives aux glissières

Données	Minimales	Souhaitables
Description	x	
Localisation RTSS	x	
État	x	
Type glissière	x	
ID		x (inclus)
Géométrie		x (inclus)
Raison de la présence		x (inclus)
Commentaire		x (inclus)

Tableau 7 : Données descriptives relatives à la signalisation

Données	Minimales	Souhaitables
Description	x	
Localisation RTSS	x	
État	x	
Type de Support	x	
Géométrie		x (inclus)
ID et ID_MTQ		x (inclus)
Commentaire		x (inclus)

Tableau 8 : Données descriptives relatives au marquage

Données	Ligne		Point	
	Minimales	Souhaitables	Minimales	Souhaitables
Description	x		x	
État	x		x	
Localisation RTSS	x		x	
Type de marquage	x		x	
ID		x (inclus)		x (inclus)
Géométrie		x (inclus)		x (inclus)
Couleur		x (inclus)	-	-

Tableau 9 : Données descriptives relatives à l'éclairage

Données	Minimales	Souhaitables
Description	x	
Localisation RTSS	x	
État	x	
Type de poteau	x	
Géométrie		x (inclus)
ID		x (inclus)
Commentaire		x (inclus)

3.3 Diagnostic

Le diagnostic se décline en deux sections : la qualité des infrastructures et les interventions nécessaires pour maintenir et améliorer le niveau de service. La section qui suit présente d'une part la qualité des chaussées pavées représentée par les différents indicateurs suivis des types d'interventions requises pour rétablir la condition des chaussées. À la suite de cette section, la démarche similaire est reprise pour les routes non pavées, pour les ponceaux et les autres actifs routiers.

3.3.1 Qualité des chaussées pavées

Pour obtenir les données caractéristiques des infrastructures routières, nous avons procédé aux relevés spécifiés au mandat. Pour les chaussées pavées, le standard ASTM D-6433 a été retenu pour l'auscultation de la surface. La méthode d'inspection des chaussées proposée par **Maxxum Gestion d'Actifs** est une inspection visuelle. L'inspection a été réalisée par l'utilisation d'un camion muni de caméras géoréférencées, celles-ci permettant de capturer des images de l'état de la chaussée et de documenter les observations de l'inspection, respectant en tout point le protocole ASTM D-6433. En fait, la majorité des fissures a été documentée lors d'un traitement de données à posteriori en utilisant les images de haute définition captées par le camion multifonction de cartographie mobile du **Groupe Trifide**. Il a été donc possible de procéder à la collecte de toutes les données prescrites par le guide d'élaboration d'un PIIRL, tels que la prise de photo et le relevé de fissuration (type, sévérité, étendue) permettant la détection et le classement des fissures et autres défauts par niveau de sévérité. Ensuite l'indice PCI a été calculé au moyen du logiciel rInspecteur de la firme Rival Solutions. Un contrôle qualité a bien sûr été réalisé par un ingénieur.

3.3.1.1 Indice d'état de la surface des chaussées pavées (PCI)

Le PCI est un indicateur numérique qui évalue l'état de la surface de la chaussée. Cet indicateur fournit une mesure de l'état actuel de la chaussée en fonction de défauts observés à la surface de la chaussée, en complément de l'intégrité structurale et l'état opérationnel de la surface (rugosité et sécurité localisées). Le PCI ne peut pas mesurer la capacité structurelle ni fournir une mesure directe de la résistance au dérapage ou de rugosité. Il fournit une base objective et rationnelle pour déterminer les besoins de maintenance et de réparation ainsi que de priorités. Une surveillance continue du PCI est utilisée pour établir le taux de détérioration de la chaussée, ce qui permet l'identification des principaux besoins de réhabilitation. Le PCI fournit aussi la rétroaction sur la performance de la chaussée pour la validation ou l'amélioration des procédures actuelles de conception et d'entretien de la chaussée.

Une échelle à cinq niveaux est prescrite par le guide d'élaboration du PIIRL utilisée afin de standardiser et uniformiser les résultats. Le Tableau 10 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour le PCI représente le code de couleur, l'échelle suggérée et les résultats pour les segments de la MRC de Bonaventure à l'étude.

Tableau 10 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour le PCI

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire		Route non prioritaire		Total	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)
80 à 100	**Très bon**	19.9	9%	36.5	17%	56.4	26%
60 à 79	**Bon**	16.9	8%	27.4	13%	44.3	20%
40 à 59	**Satisfaisant**	16.5	8%	26.1	12%	42.6	19%
20 à 39	**Mauvais**	11.1	5%	29.5	13%	40.6	19%
0 à 19	**Très mauvais**	8.0	4%	27.2	12%	35.2	16%

Bien que plusieurs plans d'intervention aient été réalisés en présentant un indicateur agrégé (cote globale), il nous apparaît pertinent de présenter les informations individuellement et d'analyser le comportement de manière distincte pour ne pas réduire l'effet d'une situation problématique qui aurait été combinée à un autre indicateur qui lui présente un aspect sans problème. C'est pour ces raisons que la cote globale que nous produirons représente la pire situation d'entre tous les indicateurs.

De façon à mettre en évidence les endroits où l'indice de l'état de surface est plus critique, l'exercice a été fait séparément pour chaque municipalité de la MRC de Bonaventure. Le prochain tableau permettra de mettre de l'avant les données obtenues pour les différentes municipalités. Le pourcentage représente la proportion pour la municipalité en question.

Tableau 11 : L'indice PCI des différentes municipalités, routes prioritaires

Niveau de service	Très bon	Bon	Satisfaisant	Mauvais	Très mauvais	Total
	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km)
Bonaventure	0 (0%)	0.3 (4.2%)	1.9 (29.9%)	2.4 (37.7%)	1.8 (28.2%)	6.4
Caplan	3.9 (32.2%)	1.9 (15.7%)	3.7 (30.7%)	2.3 (18.9%)	0.3 (2.5%)	12.1
Cascapédia - Saint-Jules	4.7 (67.1%)	1.1 (15.5%)	0.4 (5.7%)	0.2 (2.8%)	0.6 (8.8%)	7.1
Hope	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
Hope Town	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
New Carlisle	3.3 (89.7%)	0.3 (8.1%)	0.1 (2.1%)	0 (0%)	0 (0%)	3.7
New Richmond	3.2 (17.3%)	6.3 (33.6%)	4.5 (24.2%)	2.3 (12.4%)	2.3 (12.4%)	18.7
Paspébiac	0.4 (8%)	0.9 (17.6%)	1.6 (33.6%)	1.5 (30.6%)	0.5 (10.3%)	4.9
Rivière-Bonaventure (TNO)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
Shigawake	0.5 (19%)	1 (40.2%)	0.8 (32.7%)	0 (0%)	0.2 (8%)	2.5
Saint-Alphonse	2 (43.4%)	1.4 (30.4%)	0.6 (13.2%)	0.4 (8.7%)	0.2 (4.3%)	4.6
Saint-Elzéar	1.1 (31.3%)	0 (1%)	0.1 (3%)	0.8 (23%)	1.4 (41.8%)	3.4
Saint-Godefroi	0 (0%)	1.5 (79.2%)	0.4 (20.8%)	0 (0%)	0 (0%)	1.9
Saint-Siméon	0.7 (9.9%)	2.2 (31.7%)	2.3 (32.5%)	1.2 (17.1%)	0.6 (8.8%)	7.0
Total	19.9	16.9	16.5	11.1	8.0	72.3

Tableau 12 : L'indice PCI des différentes municipalités, routes non prioritaires

Niveau de service	Très bon	Bon	Satisfaisant	Mauvais	Très mauvais	Total
	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km)
Bonaventure	2.7 (11.7%)	4.6 (19.8%)	2.1 (9.2%)	4.9 (21.2%)	8.8 (38%)	23.1
Caplan	1.4 (17.9%)	2 (26.4%)	3.1 (40.9%)	0.9 (11.7%)	0.2 (3.1%)	7.7
Cascapédia - Saint-Jules	8.4 (69.5%)	2.7 (22.4%)	0.7 (5.9%)	0.2 (1.5%)	0.1 (0.8%)	12.0
Hope	1.5 (16.5%)	4.6 (49.1%)	2.2 (23.9%)	1 (10.5%)	0 (0%)	9.3
Hope Town	3.5 (43.7%)	3.2 (39.4%)	1 (11.9%)	0.4 (4.9%)	0 (0%)	8.1
New Carlisle	0.3 (4.4%)	0.4 (7.3%)	1.9 (31.8%)	2.3 (38.1%)	1.1 (18.4%)	6.1
New Richmond	3.3 (19.9%)	1.2 (7.4%)	2 (12.2%)	4 (24.4%)	5.8 (35.5%)	16.4
Rivière-Bonaventure (TNO)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
Paspébiac	7.9 (27.1%)	2.6 (9%)	5.3 (18.2%)	9 (30.7%)	4.4 (14.9%)	29.2
Shigawake	1.6 (25%)	1.8 (28.2%)	2.3 (37.1%)	0.5 (8.1%)	0.1 (1.6%)	6.3
Saint-Alphonse	1.5 (14.8%)	1.1 (10.5%)	0.6 (5.9%)	2.2 (21.7%)	4.8 (47%)	10.1
Saint-Elzéar	1.8 (27%)	0.3 (5%)	1.2 (18.5%)	1.7 (26%)	1.5 (23.6%)	6.5
Saint-Godefroi	1.9 (27.3%)	1.4 (19.5%)	2.8 (40.2%)	0.9 (13%)	0 (0%)	6.9
Saint-Siméon	0.8 (16.4%)	1.5 (30.5%)	0.7 (14.1%)	1.6 (31.7%)	0.4 (7.4%)	5.0
Total	36.5	27.4	26.1	29.5	27.2	146.8

Ces précédents tableaux permettront de mettre en évidence les investissements requis sur le réseau et l'importance des travaux à réaliser, en plus de déterminer les causes de la dégradation des segments de chaussée.

3.3.1.2 Données du confort au roulement

Le relevé proposé par la firme **Maxxum Gestion d'Actifs** afin de qualifier le confort au roulement a été réalisé à l'aide d'un iPhone calibré. La calibration s'est effectuée sur une route ayant été évaluée préalablement par un véhicule multifonctionnel. Ainsi, le véhicule procédant au relevé est passé sur cette route pour connaître l'amplitude de l'écart entre l'effet des défauts sur l'iPhone installé sur un support rigide, en considérant la suspension du véhicule en question, et les résultats du véhicule multifonctionnel. L'écart étant connu, l'iPhone a ensuite été calibré et a procédé aux relevés sur le terrain. L'iPhone était équipé de l'application rUni de Rival Solutions, qui convertissait les vibrations dues aux défauts de la chaussée en oscillations verticales afin de calculer l'indice IRI, équivalent à un roulemètre de catégorie 3. Ce procédé a donc permis de recueillir les données de relevé longitudinal d'uni (IRI).

3.3.1.3 Indice du confort au roulement des chaussées pavées (IRI)

Pour décrire le niveau de la serviabilité d'une chaussée pour l'usager, l'indice de rugosité international (IRI) est utilisé. L'IRI est un indicateur qui mesure la distorsion du revêtement de la chaussée qui affecte le confort au roulement. Cependant, dans le cas d'une route municipale, et puisque le relevé se fait à 50 km/h plutôt que 80 km/h comme sur le réseau supérieur du MTQ, nous adopterons le terme Uni. Le Tableau 13 représente le code de couleurs, l'échelle prescrite par le Guide et les résultats pour les segments à l'étude.

Tableau 13 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour l'IRI

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire		Route non prioritaire		Total	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)
≤ 2,50	**Très bon**	9.3	4%	10.7	5%	20.0	9%
2,51 à 3,50	**Bon**	37.0	17%	52.1	24%	89.2	41%
3,51 à 4,5	**Satisfaisant**	14.5	7%	33.6	15%	48.0	22%
4,51 à 5,5	**Mauvais**	6.8	3%	25.0	11%	31.8	15%
≥ 5,5	**Très mauvais**	4.6	2%	25.3	12%	29.9	14%

Tableau 14 : L'indice IRI des différentes municipalités, routes prioritaires

Niveau de service	Très bon	Bon	Satisfaisant	Mauvais	Très mauvais	Total
	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km)
Bonaventure	0 (0%)	3.6 (55.8%)	2 (31.4%)	0.4 (6.5%)	0.4 (6.3%)	6.4
Caplan	0.5 (4.1%)	6.6 (54.2%)	3.2 (26.5%)	1.3 (10.5%)	0.6 (4.6%)	12.1
Cascapédia - Saint-Jules	2.9 (40.5%)	2.6 (36.4%)	0.6 (8.6%)	0.7 (10.2%)	0.3 (4.3%)	7.1
Hope	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
Hope Town	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
New Carlisle	2.7 (72.8%)	0.8 (21.3%)	0.1 (3.9%)	0.1 (2%)	0 (0%)	3.7
New Richmond	2 (10.6%)	10.4 (55.7%)	3.7 (19.7%)	1.8 (9.9%)	0.8 (4.1%)	18.7
Paspébiac	0.3 (5.3%)	2.8 (57.4%)	0.5 (10.4%)	0.6 (11.9%)	0.7 (15%)	4.9
Rivière-Bonaventure (TNO)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
Shigawake	0 (0%)	1.5 (58.5%)	0.4 (16.9%)	0.4 (15.8%)	0.2 (8.9%)	2.5
Saint-Alphonse	0.3 (6.5%)	2.9 (63.2%)	1.1 (23.8%)	0.1 (2.2%)	0.2 (4.3%)	4.6
Saint-Elzéar	0.3 (8.9%)	1 (30.5%)	1 (29.7%)	0.3 (10.4%)	0.7 (20.5%)	3.4
Saint-Godefroi	0 (0%)	0.3 (13%)	0.5 (24.6%)	0.8 (41.6%)	0.4 (20.8%)	1.9
Saint-Siméon	0.4 (5.9%)	4.7 (66.6%)	1.3 (18.3%)	0.3 (4.2%)	0.4 (5.1%)	7.0
Total	9.3	37.0	14.5	6.8	4.6	72.3

Tableau 15 : L'indice IRI des différentes municipalités, routes non prioritaires

Niveau de service	Très bon	Bon	Satisfaisant	Mauvais	Très mauvais	Total
	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km)
Bonaventure	2.7 (11.5%)	8.1 (35.1%)	4.4 (19.1%)	3.6 (15.5%)	4.3 (18.7%)	23.1
Caplan	0.8 (10.4%)	2.9 (37.4%)	2.2 (28%)	1.4 (18.6%)	0.4 (5.5%)	7.7
Cascapédia - Saint-Jules	1.7 (14.5%)	7 (57.9%)	2 (16.6%)	0.9 (7.5%)	0.4 (3.6%)	12.0
Hope	0.6 (6.5%)	2.3 (24.3%)	3.8 (41%)	1.8 (19.4%)	0.8 (8.9%)	9.3
Hope Town	0.8 (9.9%)	4 (49.1%)	1.9 (22.9%)	1.1 (13.2%)	0.4 (4.9%)	8.1
New Carlisle	0 (0%)	1.9 (30.9%)	2.2 (36.5%)	1.2 (20.3%)	0.7 (12.3%)	6.1
New Richmond	0.9 (5.5%)	6.1 (36.9%)	3.6 (22%)	3.1 (18.6%)	2.6 (16%)	16.4
Paspébiac	1.2 (4%)	8.8 (30.2%)	7.1 (24.4%)	5.5 (18.9%)	6.6 (22.4%)	29.2
Rivière-Bonaventure (TNO)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
Shigawake	0 (0%)	1.6 (25%)	1.3 (20.2%)	1.7 (26.4%)	1.8 (28.4%)	6.3
Saint-Alphonse	0 (0%)	2.8 (28%)	1.6 (15.7%)	2.6 (25.4%)	3.1 (30.9%)	10.1
Saint-Elzéar	1.5 (22.9%)	0.7 (11%)	1.4 (22.1%)	0.7 (10.9%)	2.2 (33.1%)	6.5
Saint-Godefroi	0.3 (4.3%)	3.7 (53.8%)	1.2 (17.3%)	0.8 (11.5%)	0.9 (13.1%)	6.9
Saint-Siméon	0.2 (4%)	2.3 (46.7%)	0.9 (17.6%)	0.6 (12.3%)	1 (19.4%)	5.0
Total	10.7	52.1	33.6	25.0	25.3	146.8

3.3.1.4 Données des ornières

Les ornières ont été mesurées précisément grâce aux appareils de cartographie mobile du Groupe Trifide. Les ornières sont relevées en spécifiant la profondeur de l'ornière en millimètres. L'évaluation d'un indicateur pour les ornières est représentée par la profondeur moyenne des ornières dans le segment. Le Tableau 16 représente le code de couleur, l'échelle suggérée et les résultats pour les segments à l'étude.

Tableau 16 : L'échelle et le code de couleur suggérés pour les ornières

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire		Route non prioritaire		Total	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)
≤ 5	**Très bon**	40.6	19%	69.3	32%	109.9	51%
5,1 à 10	**Bon**	25.1	12%	57.6	26%	82.7	38%
10,1 à 15	**Satisfaisant**	5.9	3%	16.0	7%	21.9	10%
15,1 à 20	**Mauvais**	0.6	0%	2.2	1%	2.8	1%
≥ 20	**Très mauvais**	0.0	0%	0.2	0%	0.2	0%

Dans le même ordre d'idée que pour Indice d'état de la surface des chaussées (PCI) et l'indice du confort au roulement (IRI), les tableaux suivants mettrons de l'avant l'orniérage des différentes municipalités de la MRC de Bonaventure.

Tableau 17 : L'indice d'ornières des tronçons selon les différentes municipalités

Niveau de service	Très bon	Bon	Satisfaisant	Mauvais	Très mauvais	Total
	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km)
Bonaventure	1.5 (23.4%)	4 (62.5%)	0.9 (14.1%)	0 (0%)	0 (0%)	6.4
Caplan	7.4 (60.7%)	4.4 (36.2%)	0.3 (2.2%)	0.1 (0.8%)	0 (0%)	12.1
Cascapédia - Saint-Jules	5.3 (74.3%)	1.2 (17.2%)	0.5 (7.1%)	0.1 (1.4%)	0 (0%)	7.1
Hope	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
Hope Town	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
New Carlisle	3.6 (97.9%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	3.7
New Richmond	10.9 (58.4%)	4.9 (26.4%)	2.6 (14.1%)	0.2 (1.1%)	0 (0%)	18.7
Paspébiac	2.1 (43.8%)	2.4 (50.1%)	0.2 (4.1%)	0.1 (2%)	0 (0%)	4.9
Rivière-Bonaventure (TNO)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
Shigawake	0.9 (37%)	1.2 (50.1%)	0.3 (12.9%)	0 (0%)	0 (0%)	2.5
Saint-Alphonse	3.5 (76%)	1.1 (24%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	4.6
Saint-Elzéar	1.1 (33.5%)	1.1 (34.1%)	1 (28.4%)	0.1 (3%)	0 (0%)	3.4
Saint-Godefroi	1.2 (64.6%)	0.7 (35.4%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1.9
Saint-Siméon	3 (42.3%)	3.9 (56.2%)	0.1 (1.4%)	0 (0%)	0 (0%)	7.0
Total	40.6	25.1	5.9	0.6	0.0	72.3

Tableau 18 : L'indice d'ornières des tronçons selon les différentes municipalités

Niveau de service	Très bon	Bon	Satisfaisant	Mauvais	Très mauvais	Total
	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km et %)	Longueur (km)
Bonaventure	7.3 (31.8%)	9.3 (40.3%)	5 (21.7%)	1.3 (5.5%)	0.2 (0.7%)	23.1
Caplan	5.4 (70.8%)	1.9 (24.4%)	0.3 (3.9%)	0 (0%)	0 (0%)	7.7
Cascapédia - Saint-Jules	7.8 (64.9%)	3.6 (30.2%)	0.6 (4.8%)	0 (0%)	0 (0%)	12.0
Hope	5.4 (58%)	3.4 (36.1%)	0.5 (5.7%)	0 (0%)	0 (0%)	9.3
Hope Town	3.9 (48.7%)	3.8 (46.3%)	0.4 (4.9%)	0 (0%)	0 (0%)	8.1
New Carlisle	2.3 (37.2%)	3.6 (59.1%)	0.2 (3.7%)	0 (0%)	0 (0%)	6.1
New Richmond	5.5 (33.7%)	7.9 (48.2%)	2.5 (15.1%)	0.4 (2.4%)	0 (0%)	16.4
Paspébiac	14 (47.8%)	11.4 (39%)	2.3 (7.9%)	0.2 (0.7%)	0 (0%)	29.2
Rivière-Bonaventure (TNO)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0 (0%)	0.0
Shigawake	3.3 (52.5%)	2.9 (45.6%)	0.1 (2%)	0 (0%)	0 (0%)	6.3
Saint-Alphonse	4.7 (46.9%)	4.1 (40.4%)	1.3 (12.6%)	0 (0%)	0 (0%)	10.1
Saint-Elzéar	2.6 (39.5%)	2 (30.5%)	1.6 (24.8%)	0.3 (5.2%)	0 (0%)	6.5
Saint-Godefroi	4.6 (66%)	2 (28.3%)	0.4 (5.8%)	0 (0%)	0 (0%)	6.9
Saint-Siméon	2.4 (49.3%)	1.8 (36.5%)	0.7 (14.1%)	0 (0%)	0 (0%)	5.0
Total	69.3	57.6	16.0	2.2	0.2	146.8

3.3.1.5 Analyse sommaire des résultats

Les routes sont sujettes à des défaillances de différents types. Avoir un portrait de la présence de ces défaillances sans les inclure dans un indicateur combiné permet de reconnaître les candidats appropriés pour la stratégie d'intervention, et ce, sans négliger des segments dont l'un des indicateurs présente un bon état.

Le bilan de l'état des tronçons étudiés (selon les cotes individuelles) est résumé dans le Tableau 19 et le Tableau 20. En analysant les tableaux ci-dessus, il est possible de tracer le portrait global de l'état des chaussées pavées qui font partie du réseau routier étudié.

Tableau 19 : L'état des indicateurs avec au moins un indicateur critique, routes prioritaires

Pire cote	Niveau de service	PCI		IRI		Ornières		Total	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)
1	**Très bon**	19.9	27%	9.3	13%	40.6	56%	7.5	10%
2	**Bon**	16.9	23%	37.0	51%	25.1	35%	23.0	32%
3	**Satisfaisant**	16.5	23%	14.5	20%	5.9	8%	17.1	24%
4	**Mauvais**	11.1	15%	6.8	9%	0.6	1%	13.6	19%
5	**Très mauvais**	8.0	11%	4.6	6%	0.0	0%	11.1	15%

Concernant les segments prioritaires, 42% sont en très bon et bon état. Cependant, 58% du réseau est en un état passable, mauvais et très mauvais. De plus, il faut noter que 34% des routes pavées prioritaires sont dans un état mauvais et critique, ce qui démontre une situation relativement problématique.

Tableau 20 : L'état des indicateurs avec au moins un indicateur critique, routes non prioritaires

Pire cote	Niveau de service	PCI		IRI		Ornières		Total	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)
1	Très bon	36.5	25%	10.7	7%	69.3	47%	7.8	5%
2	Bon	27.4	19%	52.1	36%	57.6	39%	37.1	25%
3	Satisfaisant	26.1	18%	33.6	23%	16.0	11%	27.2	19%
4	Mauvais	29.5	20%	25.0	17%	2.2	2%	32.9	22%
5	Très mauvais	27.2	19%	25.3	17%	0.2	0%	41.8	28%

Dans l'ensemble, près de 30 % du réseau non prioritaire est dans un état très bon ou bon. Avec un bilan de 50% des routes pavées prioritaires dans un état mauvais et critique, une stratégie d'interventions de redressement est à prévoir.

3.3.1.6 Comparatif des résultats du précédent PIIRL

Dans le cadre du PIIRL précédent, réalisé par la firme CIMA+, seulement vingt-cinq pourcent (25%) des routes Local 1 et 2 étaient retenues pour cette étude. Le comparatif peut donc uniquement se baser sur les routes qui sont communes aux deux études.

Vous retrouverez donc dans le tableau ci-dessous les pourcentages des routes provenant de l'étude de 2016 avec ceux de la présente étude. Puisque le rapport ne fait pas état des résultats individuels de chacun des indicateurs, nous avons comparé les résultats globaux. Le bilan de l'état des tronçons communs est résumé dans le Tableau 21.

Tableau 21 : L'échelle de chacun des indicateurs pour les routes communes à l'étude précédente

Niveau de service	2016		2022	
	Nombre de tronçons	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)
Très bon	2	5,00%	11,7	2%
Bon	12	49,18%	16,2	55%
Satisfaisant	10	44,55%	14,5	24%
Mauvais	1	1,27%	12,5	11%
Très mauvais		0,00%	8,7	8%

Il est important de noter que la différence entre les résultats du PIIRL précédent et l'étude actuelle repose notamment sur trois phénomènes : la méthode d'évaluation, le vieillissement des infrastructures par la

dégradation de l'état, et les travaux réalisés sous différentes formes (préventif, curatif, palliatif). Nous utilisons un standard prescrit dans l'industrie maintenant alors qu'auparavant, il s'agissait d'une méthode propre au fournisseur d'auscultation. De plus, dans l'ensemble, il y a eu dégradation de l'état des infrastructures par le vieillissement des infrastructures. Cependant, la dégradation n'est pas aussi importante que si aucuns travaux n'avaient été mis en branle sur les routes prioritaires du PIIRL précédent. les travaux qui ont été réalisés. Les résultats présentent dans l'ensemble un portrait plus pessimiste que celui de 2016 cependant la distribution est nettement plus réaliste. Le personnel de chacune des municipalités a reçu une présentation des résultats lors d'une rencontre virtuelle au printemps 2022. Chacune des Municipalités a pu valider les résultats et elles ont corroboré sur la représentativité de ceux-ci avec leur réalité. La section portant sur le comparatif de l'état des ponceaux suivra tout juste les résultats de l'inspection des ponceaux.

3.3.1.7 Interventions suggérées

Pour suggérer les interventions appropriées, il est primordial de connaitre les causes qui restent à la base de ces dégradations. Les causes les plus probables qui peuvent être associées aux dégradations des chaussées sont bien décrites dans le « *Guide de mesure et d'identification des dégradations des chaussées souples* » du MTQ. Selon ce guide, les principaux paramètres d'auscultation de chaussées soit l'IRI, la fissuration et l'orniérage sont associés à des causes probables qui sont indiquées dans le Tableau 22.

Tableau 22 : Causes probables pour les principaux défauts de chaussées

Défauts de chaussée	Causes associées
Défaut du confort au roulement ΔIRI été-hiver	Soulèvement causé par l'action de gel
Défaut du confort au roulement (IRI été)	Dégradations de la chaussée (fissuration, rapiéçage, etc.)
Fissuration très élevées	Fatigue et vieillissement de l'enrobé
Fissures longitudinales larges	Problèmes de gélivité
Fissures en piste de roues	Problème de capacité portante de la structure
Fissures transversales	Retrait thermique de l'enrobé
Fissures en rive	Manque de support latéral
Nid de poules	Manifestation finale d'une combinaison de différents phénomènes : fissuration, infiltration d'eau sous le revêtement, cycle gel/dégel, circulation importante
Ornières à grande rayon	Capacité structurale insuffisante de la chaussée

Connaissant l'état du réseau de la MRC ainsi que les causes les plus probables, cela va permettre de recommander des interventions optimales afin de palier le problème et d'optimiser les investissements.

Nous avons dressé un tableau des interventions à suggérer en fonction des cotes obtenues pour chacun des indicateurs.

Tableau 23 : Interventions suggérées selon les indicateurs

État	Intervention selon le PCI	Intervention selon l'IRI	Intervention selon les ornières
Très bon	Aucune intervention	Aucune intervention	Aucune intervention
Bon	Scellement de fissure	Aucune intervention	Aucune intervention
Satisfaisant	Resurfaçage	Resurfaçage	Corrections locales
Mauvais	Réhabilitation	Réhabilitation	Réhabilitation
Très mauvais	Réhabilitation	Reconstruction	Reconstruction

Le choix de l'intervention à ce stade est basé uniquement sur les données techniques disponibles. L'objectif de ce projet est d'identifier les priorités d'intervention avec un niveau d'information « réseau ». À ce propos, un niveau de relevés de données plus détaillées telle la capacité structurale de la route est requis pour certaines situations.

À titre d'information, afin d'évaluer l'envergure des investissements à prévoir sur les infrastructures routières, les tableaux ci-dessous présentent les sommes préliminaires à prévoir sur les routes pavées prioritaires et non prioritaires.

Tableau 24 : Évaluation préliminaire des investissements des routes pavées – prioritaires

Famille d'intervention	Type d'intervention	Chaussée pavée			
		Longueur (km)	Proportion (%)	Coûts (000$)	Proportion (%)
Préventif	**Scellement de fissures**	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Curatif	**Resurfaçage**	16.5	22.8%	2462.3	30.5%
	Planage et revêtement	10.9	15.1%	2185.4	27.1%
	Reconstruction partielle	8.2	11.3%	3353.8	41.6%
	Reconstruction	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Palliatif	**Rapiéçage localisé**	11.0	15.2%	66.2	0.8%
Total		46.6	64.4%	8067.7	100.0%

Tableau 25 : Évaluation préliminaire des investissements des routes pavées – non prioritaires

Famille d'intervention	Type d'intervention	Chaussée pavée			
		Longueur (km)	Proportion (%)	Coûts (000$)	Proportion (%)
Préventif	**Scellement de fissures**	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Curatif	**Resurfaçage**	26.1	17.8%	3595.5	17.3%
	Planage et revêtement	29.1	19.8%	5570.9	26.9%
	Reconstruction partielle	27.6	18.8%	11381.3	54.9%
	Reconstruction	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Palliatif	**Rapiéçage localisé**	22.9	15.6%	192.9	0.9%
Total		105.7	72.0%	20740.6	100.0%

3.3.2 Qualité des chaussées non pavées

Bien que parfois les routes en gravier peuvent desservir des régions plus éloignées avec un bas niveau de trafic, il est souvent commun que des routes de gravier fournissent des services aux zones minières, agricoles, forestières et récréatives avec des volumes de trafic assez élevés. Le camionnage lourd et le trafic résidentiel peuvent avoir des exigences importantes sur ce type de route.

L'expérience acquise par la firme **Maxxum Gestion d'Actifs** dans de nombreux mandats d'inspection de rues non pavées, a permis de maitriser un standard afin d'évaluer les surfaces non pavées, soit PASER Gravel Road Manual utilisé par le département des transports aux États-Unis. Ce relevé a été réalisé également grâce à l'application rInspecteur. Une capture d'images par un camion muni de caméras géoréférencées a permis de recueillir toute l'information requise pour ensuite déduire la cote d'état de la route non pavée. Il a donc été possible de procéder à la collecte de toutes les données prescrites par le guide d'élaboration d'un PIIRL, tel la prise de photo, et le relevé de défauts, notamment les ondulations à ondes courtes (planche à laver), ornières (rigoles ou sentiers de roues) et nid-de-poule permettant la détection et le classement des défauts par niveau de sévérité.

L'évaluation des routes en gravier nécessite une perspective différente des évaluations similaires de routes avec un revêtement souple. Cela est dû à la nature des routes de gravier et leur variabilité. Les conditions de surface sur les routes de gravier peuvent changer littéralement du jour au lendemain. Les pluies fortes et le trafic local intense peuvent changer considérablement la surface caractéristique des routes de gravier d'un jour à l'autre. Étant donné que l'évaluation d'une route varie en fonction des conditions météorologiques récentes ou des activités de maintenance récentes, elle doit être faite en fonction de facteurs majeurs. Les conditions détaillées de surface doivent rester secondaires. Les facteurs les plus

importants pour une route de gravier sont la section transversale de la route, le drainage et l'adéquation de la couche de gravier.

Le PASER Gravel Road Manual présente une méthode d'évaluation visuelle de conditions existantes de la route. Pour attribuer une cote, il faut évaluer à la fois l'ampleur et l'étendue de problèmes ainsi que les réparations ou les reconstructions appropriées. Un système de cotes a été développé, et est présenté dans le Tableau 26.

Tableau 26 : Évaluation des chaussées non pavées

Cotes	Données	Condition générale / Mesures d'intervention
1 Très bon	- Aucune dégradation ou aucun défaut observé - Bonne épaisseur de matériaux granulaires - Niveau de poussière contrôlé - Excellente couronne et excellent profil transversal - Excellent drainage	- Peu ou pas d'interventions d'entretien courant nécessaires
2 Bon	- Ondulations (planche à laver) faibles - Gravier lâche faible ou modéré - Faible poussière par temps sec - Bonne couronne et profil transversal (dévers) adéquat - Bon drainage	- Quelques interventions d'entretien peuvent être nécessaires, dont un nivellement de routine ou le contrôle de la poussière
3 Satisfaisant	- Absence totale de nids-de-poule ou présence occasionnelle de quelques-uns - Ondulations (planche à laver) modérées sur 10 à 25 % du tronçon - Peu d'ornières ou faible orniérage - Gravier lâche visible à quelques endroits - Poussière modérée, obstruction partielle de la visibilité - Couronne et profil transversal (dévers) légèrement déficients - Drainage peu efficace	- Interventions de réfection de plusieurs composants à planifier : nivellement requis et couche de gravier ponctuelle pour corriger les ondulations, les nids-de-poule ou les ornières isolées
4 Mauvais	- Nombreux nids-de-poule modérés sur 10 à 25 % du tronçon - Ondulations modérées à sévères (planche à laver) sur > 25 % du tronçon - Ornières modérées sur 10 à 25 % du tronçon - Gravier lâche sévère - Poussière obstruant partiellement la visibilité - Perte importante de matériaux granulaires - Faible couronne ou pas de couronne sur le tronçon et dévers très faibles - Drainage déficient	- Rechargement granulaire requis - Difficulté d'entretien de la surface en raison du manque de matériaux granulaires
5 Très mauvais	- Nids-de-poule sévères sur > 25 % de la superficie - Ornières sévères sur > 25 % de la superficie - Poussière obstruant complètement la visibilité - Épaisseur insuffisante de matériaux granulaires sur > 25 % de la superficie - Absence de couronne, présence de dévers inversés ou forme de cuvette avec eau stagnante de grande étendue	- Nécessite à court terme une reconstruction complète de la route

Le Tableau 27 représente le code de couleur, l'échelle suggérée et les résultats pour les segments à l'étude.

Tableau 27 : Résumé de résultats - Routes non pavées

Indice de condition de surface (ICSG)	Niveau de service	Route prioritaire		Route non prioritaire		Total	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)
1	**Très bon**	0.4	2%	5.5	5%	5.9	5%
2	**Bon**	11.9	67%	67.0	65%	78.9	65%
3	**Satisfaisant**	5.3	30%	30.5	30%	35.8	30%
4	**Mauvais**	0.0	0%	0.2	0%	0.2	0%
5	**Très mauvais**	0.0	0%	0.0	0%	0.0	0%

3.3.2.1 Analyse sommaire des résultats

À la lumière du tableau ci-dessus, il est possible de constater que la surface des routes non pavées du réseau routier non prioritaire à l'étude est généralement bon et très bon avec une pondération de plus de 70% alors que plus de 69% des routes prioritaires sont dans un état bon et très bon. Aucun segment étudié ne présente un état très mauvais. Le tableau ci-dessus représente l'état global de routes gravelées au moment de l'inspection et non pas l'état du moment présent. L'état actuel du réseau peut être différent à celui de la date d'inspection à cause du caractère variable de ce type de routes, en fonction notamment de l'entretien et du climat. Toutefois, à moins de l'apparition d'événements extrêmes, l'état général présenté dans ce PIIRL doit rester représentatif de l'état actuel avec de légères différences.

3.3.2.2 Interventions suggérées

Les routes non pavées requièrent des interventions faisant référence dans une très grande majorité des cas à trois types : le renforcement, le rechargement et le nivelage. Si l'origine des défauts est en profondeur, le renforcement est la technique appropriée. Si les défauts sont plutôt en surface et que l'épaisseur de gravier est insuffisante, il est donc approprié de procéder à un rechargement. Si toutefois les défauts demeurent en surface et que l'épaisseur de gravier est suffisante, on procèdera à un nivelage. Le résumé des défauts de routes non pavées ainsi que les causes associées est présenté dans le Tableau 28.

Tableau 28 : Causes probables pour les principaux défauts de routes non pavées

Défauts de chaussée	Causes associés
Nids-de-poule	Manifestation finale d'une combinaison de différents phénomènes : infiltration d'eau, cycle gel/dégel, circulation importante, compaction irrégulière, mauvais profilage de la route.
Ornières	Capacité structurale insuffisante de la chaussée.
Ondulations (planche à laver)	Arrêts brusques et départs rapides des véhicules.
Gravier lâche	Mauvaise compaction, manque de nivelage, passages fréquents des véhicules qui repoussent le gravier au centre de la voie et aux abords.
Poussière	Mauvaise granulométrie des matériaux (distribution concentrée sur les fines) et manque d'épandage d'abats-poussière.
Épaisseur de gravier insuffisante	Mauvaise granulométrie des matériaux (distribution concentrée sur les fines).
Absence de devers et de couronne	Mauvaise conception ou mise en place, manque de nivelage, passages fréquents des véhicules qui repoussent le gravier au centre de la voie et aux abords.
Profil irrégulier	Mauvaise conception ou mise en place, manque de nivelage, passages fréquents des véhicules qui repoussent le gravier au centre de la voie et aux abords.
Soulèvement différentiels ou affaissements	Manifestation intermédiaire d'une combinaison de différents phénomènes : infiltration d'eau, cycle gel/dégel, circulation importante, compaction irrégulière, mauvais profilage de la route.
Accotement trop haut	Manque de nivelage, passages fréquents des véhicules qui repoussent le gravier au centre de la voie et aux abords.
Accotement trop bas	Manque de nivelage, pente des fossés trop élevée, passages fréquents des véhicules qui repoussent le gravier au centre de la voie et aux abords.
Présence de ravines	Mauvaise compaction, infiltration d'eau qui draine les matériaux du remblai.
Résurgences	Présence de lit de fossé imperméable.

Nous avons dressé un tableau des interventions à suggérer en fonction des cotes obtenues pour l'indicateur des routes non pavées.

Tableau 29 : Interventions suggérées selon la cote d'état de la route non pavée

État	Intervention
Très bon	Aucune intervention
Bon	Nivelage
Satisfaisant	Nivelage
Mauvais	Rechargement
Très mauvais	Renforcement

Considérant l'état constaté des routes non pavées, les tableaux ci-dessous présentent les investissements requis pour les routes non pavées. Aucune intervention n'est envisagée pour les routes prioritaires.

Tableau 30 : Évaluation préliminaire des investissements des routes non pavées – prioritaires

Famille d'intervention	Type d'intervention	Chaussée non pavée			
		Longueur (km)	Proportion (%)	Coûts (000$)	Proportion (%)
Préventif	**Nivelage**	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Curatif	**Rechargement**	0.0	0.0%	0.0	0.0%
	Reconstruction	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Palliatif	**Réparation localisée**	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Total		0.0	0.0%	0.0	0.0%

Tableau 31 : Évaluation préliminaire des investissements des routes non pavées – non prioritaires

Famille d'intervention	Type d'intervention	Chaussée non pavée			
		Longueur (km)	Proportion (%)	Coûts (000$)	Proportion (%)
Préventif	**Nivelage**	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Curatif	**Rechargement**	0.2	0.2%	8.0	5.6%
	Reconstruction	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Palliatif	**Réparation localisée**	1.5	1.4%	135.2	94.4%
Total		1.7	1.6%	143.2	100.0%

3.3.3 Données relatives aux ponceaux

La visite des emplacements désignés comme ayant un ponceau présent selon les registres de la MRC s'est tenue à l'été 2022.

Le Ministère des Transport du Québec (MTQ) a défini dans ses normes le ponceau comme étant généralement « un ouvrage d'art de petites dimensions, construit sous remblais et dont l'ouverture est inférieure à 4,5 m. Il peut avoir une structure rigide en béton armé ou une structure flexible en chlorure de polyvinyle, en tôle ondulée ou en polyéthylène »[1] Il est important de mentionner que selon le manuel du MTQ[2], l'ouverture représente la distance mesurée perpendiculairement aux parois verticales à l'intérieur du ponceau. De plus, dans le cas de ponceaux à cellules multiples, c'est-à-dire deux conduites ou plus installées parallèlement côte à côte, l'ouverture est égale à la somme des ouvertures de chacune des conduites si la distance qui les sépare est plus petite ou égale que l'ouverture de la plus grande conduite.

Lors de l'inspection, puisque l'écoulement n'est pas toujours évident, nous avons défini une convention pour déterminer le côté de chacune des extrémités du ponceau. Ainsi, en se basant sur le sens de numérisation de la route, qui est dans une grande majorité du sud vers le nord ou de l'ouest vers l'est, le côté est déterminé en s'orientant vers le sens de numérisation. La figure ci-dessous présente un exemple de cette convention.

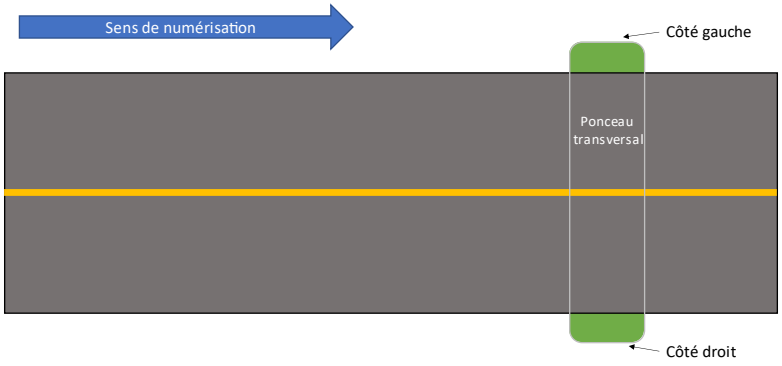


Figure 8 : Convention de détermination du côté de l'extrémité du ponceau.

Tel qu'indiqué plus haut, l'état des ponceaux peut avoir une incidence directe sur le confort au roulement et la sécurité des usagers de la route. Les défauts sur un ponceau peuvent entraîner des défauts à la route, à partir de faibles affaissements et défauts d'uniformité jusqu'à la ruine de l'ouvrage et de la route. Parmi

[1] MTQ – Collection Normes – Ouvrage routiers – Tome Ⅲ *Ouvrage d'art*, Chapitre 1.

[2] MTQ – Publications – Ouvrage routiers – Guides – Manuel d'inspection des ponceaux, *édition 2019*.

les causes principales de la détérioration des ponceaux peuvent être nommés : l'intensité de la circulation, les charges excédant les limites de conception, la circulation d'eau, les sels de déglaçage ainsi que le gel. Le but de l'inspection est d'assurer la sécurité des usagers de la route ainsi que d'avoir un inventaire complet afin d'établir un plan d'intervention adéquat pour maintenir la qualité des ponceaux.

3.3.3.1 Inventaire

Le Tableau 32 résume l'inventaire du parc de ponceaux relevés sur les tronçons qui composent le réseau routier de la MRC de Bonaventure.

Tableau 32 : Inventaire des ponceaux du réseau par municipalité

Municipalité	Total	Routes prioritaires	Proportion (%)[2]	Routes non prioritaires	Proportion (%)[2]
Bonaventure	**74**	12	6%	62	12%
Caplan	**85**	36	19%	49	9%
Cascapédia - Saint-Jules	**41**	14	7%	27	5%
Hope	**44**	0	0%	44	8%
Hope Town	**22**	0	0%	22	4%
New Carlisle	**36**	18	9%	18	3%
New Richmond	**112**	39	20%	73	14%
Paspébiac	**78**	11	6%	67	13%
Rivière-Bonaventure	**15**	0	0%	15	3%
Shigawake	**34**	9	5%	25	5%
Saint-Alphonse	**64**	15	8%	49	9%
Saint-Elzéar	**29**	10	5%	19	4%
Saint-Godefroi	**30**	8	4%	22	4%
Saint-Siméon	**53**	22	11%	31	6%
Total	**717**	194	100%	523	100%

3.3.3.2 Inspection

Les équipes d'inspection de ponceaux ont été supervisées par l'ingénieur responsable du contrôle qualité qui détient l'attestation de réussite de la formation d'inspection des ponceaux offerte par le ministère des Transports.

La localisation des ponceaux sur le terrain a été effectuée d'abord à l'aide d'outils numériques de cartographie, et aussi directement sur le terrain par les inspecteurs. Ainsi des ponceaux non inventoriés au départ ont été ajoutés à l'inventaire du parc de ponceaux.

Les relevés ont été réalisés à l'aide de l'application rInspecteur. L'application, installée sur une tablette iPad munie d'un GPS, a permis de géolocaliser les relevés et les photos. Les données recueillies par les

inspecteurs ont été géoréférencées et emmagasinées sur une base de données qui permet de les visualiser et de les représenter sur une carte. Ces données incluent les informations d'inventaire et d'inspection.

Le formulaire de saisie électronique des attributs et de la condition du ponceau a été conçu à partir des formulaires de base du MTQ, pour les structures rigides et les structures flexibles, et inclut des ajustements supplémentaires pour respecter en tous points le **Manuel d'inspection des ponceaux, publié en mai 2019 par le MTQ**.

L'inspection consiste dans l'examen systématique de tous les éléments constituant le ponceau afin de détecter les défauts et les anomalies. À cet égard, les tâches principales des inspecteurs ont été établies selon le Manuel d'inspection de ponceaux, soit :

- Vérifier les données sur les caractéristiques d'inventaire des ponceaux au moment de l'inspection (type, dimensions, classe structurale, etc.);
- Inspecter systématiquement et minutieusement chacun des éléments visés par la méthode d'inspection;
- Observer les défauts particuliers que présentent ces éléments et en faire l'analyse;
- Établir une cote de gravité pour chaque défaut ou élément selon la méthode décrite dans le Manuel d'inspection des ponceaux;
- Aviser immédiatement l'ingénieur responsable ou son supérieur lorsque les défauts observés représentent un risque sérieux pour la sécurité des usagers, pour la stabilité du ponceau ou pour sa capacité portante;
- Recommander les interventions de maintenance, de réhabilitation et d'amélioration jugées pertinentes pour corriger les défauts relevés et assurer la pérennité du parc de ponceaux.

En cas de doute sur la gravité d'un défaut observé ou de tout autre élément, les inspecteurs indiquent dans le formulaire de saisie électronique un Avis de l'ingénieur spécifiquement pour un contrôle interne, et ce sans égard à l'exigence du Manuel d'inspection sur l'Avis à l'ingénieur pour les cotes 1 en structure. L'ingénieur responsable du contrôle qualité s'assure de faire un suivi de tous les ponceaux ayant des avis à l'ingénieur.

Il est important de souligner qu'aucune intervention urgente n'a été signalée puisqu'aucun ponceau ne présentait de situation alarmante.

Durant l'inspection, quatre catégories de données sont relevées sur l'état du ponceau, conformément aux exigences du MTQ. La première est relative à l'aspect structural de l'ouvrage, et les défauts évalués dépendent de la classe structurale du ponceau (structure rigide ou flexible). La deuxième catégorie concerne l'aspect hydraulique, qui consiste principalement à détecter les défauts affectant le rendement

hydraulique de l'ouvrage de même que les infiltrations et exfiltrations pouvant engendrer des problématiques de remblai. La troisième catégorie est spécifiquement en lien avec les caractéristiques des remblais, aux extrémités du ponceau mais également à la structure de chaussée. Finalement, la dernière catégorie concerne tous les autres éléments de l'ouvrage (mur de tête, puisard, etc.).

La Figure 9 présente un exemple d'une fiche d'inspection des ponceaux avec la description succincte pour chaque type de paramètre à inspecter. Cette fiche s'inspire de celle présentée dans le Manuel d'inspection de ponceaux.

maxxum GESTION D'ACTIFS

Rapport d'inspection des ponceaux

MÉTHODE MTQ 2019

Client Bonaventure

Mandat PIIRL 2022

Numéro du ponceau:	PC-BON-010-03850			Localisation	Route Bourdages / Route Marsh	Largeur/diamètre (mm):	900
				Latitude:	-65.41762314	Hauteur (mm):	500
Type de chaussée:	Souple			Longitude:	48.03024927	Longueur (m):	10.3
Largeur/plate-forme (m):	6.6	Mur de tête:	Aucun	Type:	Ponceau Transversal	Hauteur de remblai gauche (m):	0.6
Largeur de pavage (m):	6.6	Glissière de sécurité:	Aucune	Sous-type:	Arqué / TTO - Jts Agrafés	Hauteur de remblai droite (m):	0.2
		Puisard:	Aucun	Ponceau	Flexible	Accotement gauche (m):	0.0
		Mur parafouille:	Aucune			Accotement droite (m):	0.0

	STRUCTURE FLEXIBLE							
Structural	**S1**	Déformation	2	Mouvement	5	Perte de matériaux granulaires	5	
	S2	Corrosion de la paroi	2	Défaut de matériau (autres matériaux)			5	
	S3	Fissure dans la paroi	5	Ouverture ou endommagement d'un assemblage			5	
		Fissure aux boulons - pourcer	5			Fissure aux boulons - longueur	5	
Hydraulique	**H1**	Sédimentation et rendement hydraulique			5			
	H2	Fosse d'affouillement	5	Minage	1			
	H3	Infiltration	1	Circulation d'eau au pourtour	5			
	H4	Accumulation de débris affectant la section d'écoulement			5			
	H5	Fossés latéraux/réduction de la section d'écoulement			5			gauche
					5			droite
	H6	Décharge/réduction de la section d'écoulement			5			
Remblai	**R1**	Protection des extrémités/perte ou désintégration du revêtement					3	gauche
							1	droite
	R2	Affaissement de la chaussée	4			Défaut d'uniformité de la chaussée	4	
	R3	Fissure en arc de cercle	5	Fissure longitudinale	5	Uniformité du remblai	5	
Autre	**A1**	Défaut de matériaux	0	Défaut de comportement	0			gauche
		Défaut de matériaux	0	Défaut de comportement	0		0	droite
	A2	Autre		Matériaux	0	Comportement	0	gauche
		Autre		Matériaux	0	Comportement	0	droite

Nom de l'inspecteur:	David Jean
Nom de l'assistant:	
Date de l'inspection:	2022-07-14 13:56:24.936
Superviseur	Éric Lalonde, ing.

IEP	ETAT	Avis à l'ing.	Caméra requise
32	E	Non	Non

INTERVENTION		
Maintenance		
Démantèlement de barrage de castor		un.
Nettoyage d'un ponceau		m
Réparation d'un ponceau		m
Enlèvement de débris		un.
Nettoyage des fossées laté./de décharge		m
Réhabilitation		
Réfection de mur de tête		un.
Réfection de radier		m
Remise en état des extrémités		m
Insertion d'un ponceau		m
Aménagement de transition		m²
Réfection des joints d'un ponceau		un.
Réfection de la structure de chaussée		m²
Amélioration		
Reconstruction d'un ponceau	10.3	m
Élimination d'un ponceau		m
Prolongement d'un ponceau		m
Protection aux extrémités d'un ponceau	10.0	m²

Figure 9 : Fiche d'inspection des ponceaux (type)

3.3.3.3 Indice d'état des ponceaux (IEP)

À la suite des inspections pour chaque ponceau, un indice d'état de ponceau (IEP) a été généré à l'aide de la plateforme Rubix de rInspecteur. L'IEP représente l'indicateur principal sur l'état global des ponceaux et permet aux gestionnaires de définir les stratégies d'interventions. La cote maximale de l'IEP est de 100, ce qui correspond à un ponceau neuf ou en parfait état et exempt de défauts. En fonction des défauts observés, de leur gravité et de leur étendue, des points sont enlevés pour illustrer l'état réel du ponceau. Il faut mentionner que les défauts structuraux ont une pondération plus importante que les autres défauts dans le calcul de l'IEP. Les ponceaux sont divisés en cinq classes d'état variant de A à E, en fonction des valeurs d'IEP (voir Tableau 33).

Les ponceaux des classes A, B ou C font partie des ponceaux catalogués comme étant en bon état. Selon le *Manuel d'inspection de ponceau*, les ponceaux en bon état signifie qu'ils nécessitent aucune intervention majeure au cours des trois années suivantes. Toutefois, certains ponceaux peuvent nécessiter des travaux d'entretien pour prolonger leur vie utile et assurer un bon service.

Les ponceaux qui se retrouvent dans les classes D ou E nécessitent quant à eux des interventions mineures ou majeures à court terme. Un suivi régulier est recommandé.

Tableau 33 : Classe d'état selon l'indice d'état du ponceau (IEP)

IEP	Classe d'état	Signification
85,01 à 100	A	Ponceaux exempts de défauts ou présentant des défauts négligeables ne nécessitant aucune intervention
70,01 à 85,00	B	Ponceaux avec de légers défauts ne nécessitant aucune intervention majeure à court terme
55,01 à 70,00	C	Ponceaux présentant des défauts importants ne nécessitant aucune intervention majeure à courte terme. Des interventions mineures peuvent être requises pour prolonger la durée de vie des ponceaux
40,01 à 55,00	D	Ponceaux en mauvais état nécessitant des interventions mineures ou majeurs à court terme.
0 à 40,00	E	Ponceaux en très mauvais état nécessitant des interventions mineurs ou majeurs à court terme.

Le bilan de l'état des ponceaux sur le territoire, en fonction de l'indice d'état des ponceaux (IEP) de chaque ponceau inspecté, est présenté sous forme de tableau.

Les nombres indiqués pour les regroupements par classe d'état (A à E) s'appliquent aux ouvrages inspectés : Ponceaux transversaux, aux ponceaux longitudinaux prévus au contrat, et tuyaux de raccordement au fossé. Ils incluent également les différentes cellules de ponceaux à cellules multiples, de

même que les différents sous-types des ponceaux mixtes, puisque des fiches d'inspection sont produites pour les sous-éléments des ponceaux.

Les ouvrages non inspectés, comme les conduites d'égout pluvial, sont exclus des nombres indiqués.

Le Tableau 34 présente le bilan de l'état des ponceaux pour les routes pavées et non pavées. Les ponceaux sont regroupés par classe structurale (rigide vs flexible) ainsi que leur ouverture (< 3 m vs 3 à 4,5 m).

Tableau 34 : Bilan de l'état des ponceaux selon l'indice IEP – Chaussées pavées et non pavées

Classe structurale	Classe d'état (Selon IEP)[1]	Routes pavées		Routes non pavées		Total	
		Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]
Structures Rigides < 3 m	A (> 85 à 100)	105	36.3%	34	28.3%	139	34.0%
	B (> 70 à 85)	32	11.1%	18	15.0%	50	12.2%
	C (> 55 à 70)	22	7.6%	13	10.8%	35	8.6%
Nb : 409 (58%)	D (> 40 à 55)	27	9.3%	9	7.5%	36	8.8%
	E (0 à 40)	103	35.6%	46	38.3%	149	36.4%
Structures Flexibles < 3 m	A (> 85 à 100)	59	33.9%	35	29.7%	94	32.2%
	B (> 70 à 85)	49	28.2%	24	20.3%	73	25.0%
	C (> 55 à 70)	25	14.4%	24	20.3%	49	16.8%
Nb : 292 (41.4%)	D (> 40 à 55)	16	9.2%	16	13.6%	32	11.0%
	E (0 à 40)	25	14.4%	19	16.1%	44	15.1%
Structures Rigides et Flexibles de 3 à 4,5m	A (> 85 à 100)	1	50.0%	0	0.0%	1	25.0%
	B (> 70 à 85)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	C (> 55 à 70)	0	0.0%	1	50.0%	1	25.0%
Nb : 4 (0.6%)	D (> 40 à 55)	1	50.0%	1	50.0%	2	50.0%
	E (0 à 40)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Inconnus / Introuvables[3]		11		1		12	

[1] Classe d'état : Définie selon l'indice d'état du ponceau (IEP), lui-même calculé conformément aux instructions du MTQ.

[2] Proportion (%) : Par rapport au nombre total des ponceaux d'état A à E pour la classe structurale indiquée.

[3] Indéterminés : Ponceaux présents mais inaccessibles, avec sous-type indéterminé.

Le Tableau 35 présente le bilan de l'état des ponceaux pour les routes prioritaires et non prioritaires. Comme pour le tableau précédent, les ponceaux sont regroupés par classe structurale (rigide vs flexible) ainsi que leur ouverture (< 3 m vs 3 à 4,5 m).

Tableau 35 : Bilan de l'état des ponceaux selon l'indice IEP – Routes prioritaires et non prioritaires

Classe structurale	Classe d'état (Selon IEP)[1]	Route prioritaire		Route non prioritaire		Total	
		Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]
Structures Rigides < 3 m	A (> 85 à 100)	56	45.2%	83	29.1%	139	34.0%
	B (> 70 à 85)	14	11.3%	36	12.6%	50	12.2%
	C (> 55 à 70)	7	5.6%	28	9.8%	35	8.6%
Nb : 409 (58%)	D (> 40 à 55)	10	8.1%	26	9.1%	36	8.8%
	E (0 à 40)	37	29.8%	112	39.3%	149	36.4%
Structures Flexibles < 3 m	A (> 85 à 100)	19	30.6%	75	32.6%	94	32.2%
	B (> 70 à 85)	17	27.4%	56	24.3%	73	25.0%
	C (> 55 à 70)	10	16.1%	39	17.0%	49	16.8%
Nb : 292 (41.4%)	D (> 40 à 55)	7	11.3%	25	10.9%	32	11.0%
	E (0 à 40)	9	14.5%	35	15.2%	44	15.1%
Structures Rigides et Flexibles de 3 à 4,5m	A (> 85 à 100)	1	50.0%	0	0.0%	1	25.0%
	B (> 70 à 85)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	C (> 55 à 70)	0	0.0%	1	50.0%	1	25.0%
Nb : 4 (0.6%)	D (> 40 à 55)	1	50.0%	1	50.0%	2	50.0%
	E (0 à 40)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Inconnus / Introuvables[3]		5		7		12	

[1] Classe d'état : Définie selon l'indice d'état du ponceau (IEP), lui-même calculé conformément aux instructions du MTQ.

[2] Proportion (%) : Par rapport au nombre total des ponceaux d'état A à E pour la classe structurale indiquée.

[3] Indéterminés : Ponceaux présents mais inaccessibles, avec sous-type indéterminé.

Le Tableau 36 présente le bilan sommaire de l'état des ponceaux par municipalité. Les nombres indiqués incluent tous les ponceaux inspectés, sans égard à leur classe structurale, leur diamètre, le type de chaussée ni leur localisation sur des routes prioritaires ou non.

Tableau 36 : Bilan de l'état des ponceaux inspectés pour chaque municipalité

Municipalité	Très bon	Bon	Moyen	Mauvais	Très mauvais	Total ponceaux inspectés[1]
Bonaventure	33 (45%)	11 (15%)	5 (7%)	9 (12%)	16 (22%)	**74**
Caplan	25 (29%)	17 (20%)	11 (13%)	8 (9%)	24 (28%)	**85**
Cascapédia - Saint-Jules	8 (20%)	5 (12%)	3 (7%)	6 (15%)	19 (46%)	**41**
Hope	24 (55%)	4 (9%)	4 (9%)	4 (9%)	8 (18%)	**44**
Hope Town	8 (36%)	3 (14%)	3 (14%)	2 (9%)	6 (27%)	**22**
New Carlisle	15 (42%)	7 (19%)	4 (11%)	5 (14%)	5 (14%)	**36**
New Richmond	43 (38%)	17 (15%)	15 (13%)	10 (9%)	27 (24%)	**112**
Paspébiac	23 (29%)	11 (14%)	8 (10%)	10 (13%)	26 (33%)	**78**
Rivière-Bonaventure	2 (13%)	3 (20%)	3 (20%)	2 (13%)	5 (33%)	**15**
Shigawake	12 (35%)	7 (21%)	4 (12%)	3 (9%)	8 (24%)	**34**
Saint-Alphonse	15 (23%)	8 (13%)	7 (11%)	3 (5%)	31 (48%)	**64**
Saint-Elzéar	9 (31%)	4 (14%)	6 (21%)	1 (3%)	9 (31%)	**29**
Saint-Godefroi	6 (20%)	12 (40%)	3 (10%)	4 (13%)	5 (17%)	**30**
Saint-Siméon	12 (23%)	14 (26%)	10 (19%)	3 (6%)	15 (28%)	**53**
Total	**235**	**123**	**86**	**70**	**204**	**718**
Proportions	33%	17%	12%	10%	28%	100%

D'autres sites ont été visités sans qu'une inspection ait lieu. C'est le cas notamment du type « Conduite d'égout pluvial » qui dénombre les ponceaux inventoriés au contrat mais qui ont été remplacés par des conduites lors de l'urbanisation de certains secteurs. C'est le cas également des structures du MTQ, soient des ponts ou des ponceaux d'une ouverture plus grande que 4500 millimètres, qui ne font pas partie du présent mandat.

Le Tableau 37 présente le nombre de ponceaux présentant un risque particulier pour la sécurité routière. En premier lieu, le MTQ exige pour certains défauts structuraux qu'un ingénieur responsable de la gestion du parc de ponceaux réalise une évaluation technique et détermine les mesures à prendre. Lors de l'inspection, les ponceaux ayant une cote 1 pour l'un de ces défauts sont automatiquement identifiés à risque avec une mention « Avis à l'ingénieur ». D'autres ponceaux peuvent se voir attribuer une mention « Avis à l'ingénieur » lorsque l'inspecteur estime que d'autres conditions présentent des risques pour les usagers de la route ou des risques sérieux de problème hydraulique. Enfin, outre les ponceaux spécifiquement identifiés à risque par le biais d'un « Avis à l'ingénieur », les ponceaux ayant au moins un problème significatif sur la chaussée (R2) ou sur la stabilité du remblai (R3) sont considérés à risque pour les usagers de la route.

Tableau 37 : Bilan de l'état des ponceaux avec un risque particulier pour la sécurité routière

	Routes prioritaires		Routes non prioritaires		Total des ponceaux avec un risque particulier	
Municipalité	**Avis à l'ingénieur**	**Problème de remblai (R2,R3)**	**Avis à l'ingénieur**	**Problème de remblai (R2,R3)**	**Nombre**	**Proportion du réseau (%)**
Bonaventure	**0**	0	5	**4**	**8**	11%
Caplan	**0**	0	4	**3**	**7**	8%
Cascapédia - Saint-Jules	**0**	1	2	**1**	**4**	10%
Hope	**0**	0	6	**2**	**8**	18%
Hope Town	**0**	0	1	**3**	**4**	18%
New Carlisle	**3**	0	1	**0**	**4**	11%
New Richmond	**0**	4	4	**3**	**11**	10%
Paspébiac	**2**	1	3	**11**	**16**	21%
Rivière-Bonaventure	**0**	0	2	**3**	**5**	33%
Shigawake	**1**	1	0	**2**	**4**	12%
Saint-Alphonse	**2**	2	10	**5**	**18**	28%
Saint-Elzéar	**0**	0	0	**3**	**3**	10%
Saint-Godefroi	**0**	0	0	**0**	**0**	0%
Saint-Siméon	**3**	1	5	**2**	**10**	19%
Total	**11**	**10**	**43**	**42**	**102**	**14%**

3.3.3.4 Analyse sommaire des résultats

Les tableaux des pages précédentes présentent le bilan de l'état des ponceaux sous divers regroupements. D'abord on peut constater que le parc de ponceaux est dans un état critique, avec un taux de 38% des 718 ponceaux inspectés dans un état mauvais ou très mauvais. Dans certaines municipalités, le taux de mauvais et très mauvais excède 30%, jusqu'à atteindre 50% et même 60%.

En ce qui concerne plus spécifiquement le réseau prioritaire, c'est 8,9% des 194 ponceaux inspectés qui sont dans un état mauvais ou très mauvais.

Afin d'identifier les endroits les plus problématiques sur le volet de la sécurité routière, nous avons ajouté à l'analyse les ponceaux requérant un avis à l'ingénieur ainsi que ceux dont l'indice R2 ou R3 présente une cote sévère. Ainsi, parmi les ponceaux des routes prioritaires, ceux ayant une mention « Avis à l'ingénieur » ou un problème important ou très important au niveau de la chaussée ou du remblai (cote 1 ou 2 en R2 ou R3) représentent 10%, alors que pour les routes non prioritaires, il s'agit de 16%. Cette proportion est importante à considérer puisqu'elle se traduira éventuellement en interventions.

3.3.3.5 Comparatif des résultats du précédent PIIRL

Dans le cadre du PIIRL précédent, réalisé par la firme CIMA+, seuls vingt-cinq pourcents (25%) des routes Local 1 et 2 étaient retenues pour cette étude. Le comparatif peut donc uniquement se baser sur les ponceaux qui sont communs aux deux études.

Vous retrouverez donc dans le tableau ci-dessous les pourcentages des ponceaux provenant de l'étude de 2016 avec ceux de la présente étude. Un fait à noter est que le nombre de ponceaux des deux études ne correspond pas exactement, c'est-à-dire que sur les routes à l'étude, les ponceaux dénombrés lors de l'étude 2022 dépasse celui des ponceaux inspectés lors du PIIRL précédent. Le bilan de l'état des ponceaux communs est résumé dans le Tableau 38.

Tableau 38 : L'échelle de l'état des ponceaux pour les routes communes à l'étude précédente

Classe d'état (Selon IEP)	Ponceaux 2016		Mêmes ponceaux 2022		Ponceaux 2022	
	Nombre	Proportion (%)	Nombre	Proportion (%)	Nombre	Proportion (%)
A (> 85 à 100)	32	18%	68	47%	89	45%
B (> 70 à 85)	64	35%	27	18%	30	15%
C (> 55 à 70)	34	19%	13	9%	16	8%
D (> 40 à 55)	25	14%	10	7%	14	7%
E (0 à 40)	27	15%	28	19%	47	24%
Total	182	100%	146	100%	196	100%

Tout comme nous l'avons expliqué pour le comparatif des routes, il est important de noter que la différence entre les résultats du PIIRL précédent et l'étude actuelle repose notamment sur deux phénomènes : le vieillissement des infrastructures par la dégradation de l'état, et les travaux réalisés sous différentes formes (entretien, préventif, curatif, palliatif). Dans l'ensemble, il y a eu dégradation de l'état des infrastructures. Ainsi, les proportions de cote IEP de niveaux D et E sont passées de 29% à 31%. Il y a plusieurs ponceaux qui ont été réparés ou nouvellement construits puisqu'autant le nombre que la proportion de niveau A ont augmenté.

3.3.3.6 Interventions suggérées

Les interventions pour chacun des ponceaux ont été, dans un premier temps, identifiées par les inspecteurs sur le terrain. En effet, nos inspecteurs sont les premiers témoins de la condition du ponceau. Ensuite, les interventions ont été vérifiées et validées par notre ingénieur. Afin de donner un éventail d'options au personnel technique des différentes municipalités, nous avons assigné les interventions applicables selon la condition. Cependant, lors de la stratégie d'intervention, une analyse économique et une vérification du délai d'intervention prévue permettront de retenir certaines interventions. Le Tableau 39 et de Tableau 40 présentent un sommaire des interventions suggérées.

Tableau 39 : Intervention suggérées pour les ponceaux – routes prioritaires

Interventions	Nombre de ponceaux	Quantité	Unité de mesure	Coûts (000$)	Proportion (%)
Réhabilitation					
Réfection du mur de tête	2	13.0	un.	11.1	0.0%
Réfection du radier	0	0	m	0.0	0.8%
Remise en état des extrémités d'un ponceau	9	30	m	44.2	1.2%
Insertion d'un ponceau	0	0	m	0.0	0.0%
Aménagement de transition	0	0	m^3	0.0	0.0%
Réfection des joints d'un ponceau	2	2	un.	5.4	0.0%
Réfection de la structure de la chaussée	9	80	m^3	11.0	0.2%
Entretien					
Démantèlement de barrages de castors	0	0	un.	0.0	0.0%
Nettoyage d'un ponceau	26	353	m	53.1	1.8%
Réparation d'un ponceau	1	55	m	151.0	1.8%
Enlèvement de débris	6	81	un.	9.4	0.3%
Nettoyage de fossé latéral / décharge	46	585	m	9.3	0.4%
Amélioration					
Reconstruction d'un ponceau	68	1157	m	4013.6	92.0%
Élimination d'un ponceau	0	0	m	0.0	0.0%
Prolongement d'un ponceau	0	0	m	0.0	0.2%
Protection aux extrémités d'un ponceau	74	589	m^2	28.3	1.2%

Tableau 40 : Intervention suggérées pour les ponceaux – routes non prioritaires

Interventions	Nombre de ponceaux	Quantité	Unité de mesure	Coûts (000$)	Proportion (%)
Réhabilitation					
Réfection du mur de tête	0	-1.0	un.	0.0	0.0%
Réfection du radier	4	82	m	49.4	0.5%
Remise en état des extrémités d'un ponceau	23	47	m	95.2	0.7%
Insertion d'un ponceau	0	0	m	0.0	0.0%
Aménagement de transition	0	0	m^3	0.0	0.0%
Réfection des joints d'un ponceau	2	11	un.	16.0	0.1%
Réfection de la structure de la chaussée	42	300	m^3	40.8	0.3%
Entretien					
Démantèlement de barrages de castors	1	1	un.	0.5	0.0%
Nettoyage d'un ponceau	103	1235	m	185.0	1.7%
Réparation d'un ponceau	0	0	m	0.0	0.5%
Enlèvement de débris	42	302	un.	46.6	0.3%
Nettoyage de fossé latéral / décharge	158	2017	m	32.9	0.4%
Amélioration					
Reconstruction d'un ponceau	231	3069	m	8891.7	94.1%
Élimination d'un ponceau	0	0	m	0.0	0.1%
Prolongement d'un ponceau	1	1	m	4.0	0.2%
Protection aux extrémités d'un ponceau	322	2132	m^2	102.1	1.2%

3.3.4 Données relatives aux ponts

La visite des emplacements désignés comme ayant un ponceau présent selon les registres de la MRC s'est tenue à l'automne 2022.

Les ouvrage de type « pont » sont inventoriés et inspectés selon le selon le manuel du MTQ[3].

Tel qu'indiqué plus haut, l'état des ponts, tout comme pour les ponceaux, peut avoir une incidence directe sur le confort au roulement et la sécurité des usagers de la route. Les défauts sur un pont peuvent entraîner des défauts à la route, à partir de faibles affaissements et défauts d'uniformité jusqu'à la ruine de l'ouvrage et de la route. Les mêmes causes que celles observées pour les ponceaux, peuvent être nommés : l'intensité de la circulation, les charges excédant les limites de conception, la circulation d'eau, les sels de déglaçage ainsi que le gel. Le but de l'inspection est d'assurer la sécurité des usagers de la route ainsi que d'avoir un inventaire complet afin d'établir un plan d'intervention adéquat pour maintenir la qualité des ponts.

3.3.4.1 Inventaire et inspection

La firme IGF Axiom, sous-traitant spécialisé dans l'inspection des ponts et structures, a procédé à l'inspection des trois structures identifiées. Plusieurs ponts et structures d'envergure avaient été dénombrés sur les routes local 1 et local 2, mais la très grande majorité d'entre eux appartenaient au MTQ. L'ingénieur responsable détient l'attestation de réussite de la formation d'inspection des structures offerte par le ministère des Transports, en plus d'une vaste expérience en inspection de structures.

L'inspection annuelle consiste à examiner visuellement les éléments d'une structure dans le but de découvrir au plus tôt les anomalies et les défauts évidents qui peuvent causer des accidents de la circulation ou affecter la capacité ou la stabilité de la structure. L'inspection annuelle se déroule à pied, sans équipement d'accès spécial.

Les données provenant des fiches d'inspection remplies par des inspecteurs formés selon les règles du **Manuel d'inspection des structures**, **publié par le MTQ**, fournissent des renseignements pour mesurer l'état des différentes structures.

L'inspection annuelle est réalisée à partir des fiches d'inspection prévues à cet effet tel que présenté au chapitre 15 du Manuel d'inspection des structures. L'inspection contient l'information suivante :

- Année recommandée des prochaines inspections particulières
- Éléments à vérifier lors d'une inspection générale (doigt sur la pièce)

[3] MTQ – Publications – Ouvrage routiers – Guides – Manuel d'inspection des ponceaux, *édition 2019*.

- Le suivi des éléments particuliers à vérifier
    - Les défauts observés
- Des remarques sur l'état général des éléments;

Des documents supplémentaires seront annexés aux fiches d'inspections annuelles tel que :

- Une appréciation générale de la structure (cote de 1 à 4);
- Une liste d'activité/d'interventions relatives aux travaux à exécuter pour conserver ou remettre les éléments de la structure en bon état ;
- Une évaluation des coûts reliés aux activités/interventions ;
- Si nécessaire, des croquis montrant les éléments endommagés et l'ampleur des défauts observés sur chacun d'eux, ainsi que des photographies montrant ces défauts;
- Si nécessaire, une demande d'information additionnelle~~, lorsque jugée nécessaire,~~ relative à :
    - Une inspection générale (doigt sur la pièce) ;
    - Une inspection des éléments difficiles d'accès ;
    - Un avis technique sur la fissuration du béton ;
    - Une expertise de la dalle ;
    - Une inspection spéciale ;
    - Une inspection d'affouillement ;
    - Une inspection sous-marine,
    - Une inspection d'observation ;
    - Un suivi des risques de chutes de fragments de béton compromettant la sécurité des usagers.

Les données d'inspection seront saisies en respectant les exigences du ministère des Transports du Québec. Les données de l'inspection annuelle, incluant les photos, seront fournies et vérifiées par l'ingénieur responsable de l'inspection

3.3.4.2 Appréciation de l'état (cote 1 à 4)

À la suite de l'inspection générale pour chaque pont, une cote d'état du pont a été générée. La cote représente l'indicateur principal sur l'état global des ponts et permet aux gestionnaires de définir les stratégies d'interventions. La cote maximale de l'IEP est de 4, ce qui correspond à un pont neuf ou en parfait état et exempt de défauts. En fonction des défauts observés, de leur gravité et de leur étendue, des points sont enlevés pour illustrer l'état réel du pont. Les ponts sont divisés en quatre classes d'état variant de 1 à 4, en fonction des valeurs de la cote (voir Tableau 41).

Les ponts des cotes 3 et 4 font partie des ponts catalogués comme étant en bon état. Selon le *Manuel d'inspection des structures*, les ponts en bon état signifie qu'ils nécessitent aucune intervention majeure au cours des trois années suivantes. Toutefois, certains ponts peuvent nécessiter des travaux d'entretien pour prolonger leur vie utile et assurer un bon service.

Les ponts qui se retrouvent dans les classes 1 ou 2 nécessitent quant à eux des interventions mineures ou majeures à court terme. Un suivi régulier est recommandé.

Tableau 41 : Classe d'état selon la cote d'état

Classe d'état	Signification
4	Ponts exempts de défauts ou présentant des défauts négligeables ne nécessitant aucune intervention
3	Ponts avec de légers défauts ne nécessitant aucune intervention majeure à court terme
2	Ponts en mauvais état nécessitant des interventions mineures ou majeurs à court terme.
1	Ponts en très mauvais état nécessitant des interventions mineurs ou majeurs à court terme.

Le bilan de l'état des ponts sur le territoire, en fonction de la cote d'état de chaque pont inspecté, est présenté sous forme de tableau. Le Tableau 42 présente le bilan de l'état des ponts pour les routes prioritaires et non prioritaires. Le rapport complet de l'inspection des structures est présenté à l'annexe X.

Tableau 42 : Bilan de l'état des ponts selon l'indice– Routes prioritaires et non prioritaires

Classe structurale	Classe d'état	Route prioritaire		Route non prioritaire		Total	
		Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]	Nombre	Proportion (%)[2]
Ponts	1	0	0.0%	1	50.0%	1	33.3%
	2	0	0.0%	1	50.0%	1	33.3%
Nb : 3	3	1	100.0%	0	0.0%	1	33.3%
	4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%

Le Tableau 43 présente le bilan sommaire de l'état des ponts par municipalité. Les nombres indiqués incluent tous les ponts inspectés.

Tableau 43 : Bilan de l'état des ponts inspectés pour chaque municipalité

Municipalité	Très bon	Bon	Moyen	Mauvais	Total ponceaux inspectés[4]
New Richmond	1	0	0	0	1
Paspébiac	0	1	1	0	**2**
Total	1	1	1	0	3
Proportions	33%	33%	33%	0%	100%

3.3.4.3 Interventions suggérées

Les interventions recommandées par les inspecteurs sur le terrain, dont l'ingénieur en structure, sont inscrites dans les rapports en annexe. Le Tableau 44 présente un sommaire des interventions suggérées.

Tableau 44 : Intervention suggérées pour les ponts

Interventions	Nombre de ponts	Quantité	Unité de mesure	Coûts (000$)	Proportion (%)
Remplacement de glissière	1	30	m	19 940$	6,0%
Reconstruction de la structure	1	1	un.	310 000$	92,9%
Enlèvement de végétation	1	4	un.	2 400$	0,7%
Nettoyage d'unité de fondation	1	1	un.	1 200$	0,4%

[4] Les ponceaux inspectés sont les Ponceaux transversaux ainsi que les tuyaux de raccordement au fossé.

3.3.5 Qualité des autres actifs routiers

Les autres actifs, tel qu'énoncé dans le guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024 doivent faire l'objet d'un inventaire et d'une inspection. En effet, l'état de ces actifs routiers supplémentaires demeure un enjeu important au niveau de la sécurité. La localisation et les caractéristiques de base ont tout d'abord été colligées. Puis, la qualité du marquage, de la signalisation, de l'éclairage et des glissières de sécurité du réseau routier a été évaluée par **Groupe Trifide** à l'aide d'une méthodologie d'analyse visuelle. Chaque image prise par le camion multifonctionnel a été analysée et affectée d'un qualificatif, ce qui a permis d'établir une appréciation générale pour chacun de ces actifs.

L'appréciation générale de l'état des actifs, faite par évaluation visuelle, repose sur un gabarit de définition de l'état spécifique selon le type d'actif. Basé sur une approche de gestion des actifs, l'état tient compte de la capacité d'offrir le service pour lequel l'actif est conçu, c'est-à-dire sa raison d'être. Ainsi, la signalisation est évaluée selon la verticalité du support, la perpendicularité du panneau et la clarté du message sur le panneau. Il est à noter qu'aucun relevé spécialisé n'a été réalisé quant à la réfléchissance du panneau. De plus, l'état de chacun des actifs est évalué selon trois (3) niveaux, relatif au fonctionnement de l'actif. Il est donc possible d'obtenir une note de 5 (très mauvais) si l'actif ne répond pas du tout au critère de qualité, une note de 4 (mauvais) s'il répond partiellement et qu'une réparation est requise, ou une note de 1 (excellent) s'il remplit le rôle attendu. Le tableau ci-dessous présente les critères considérés ainsi qu'un exemple d'images démontrant l'évaluation de l'état.

Tableau 45 : Charte d'évaluation de l'état des autres actifs

Très bon	Mauvais	Très mauvais
Glissière de sécurité		
		
Aucun défaut majeur apparent	Profilé bossé Présence de rouille	Ne peut résister à un impact Renversée

Très bon	Mauvais	Très mauvais
Signalisation		
		
Aucun défaut majeur apparent	Manque de verticalité Décoloration	Panneau incliné Presqu'invisible
Très bon	Mauvais	Très mauvais
Marquage linéaire ou ponctuel		
		
Aucun défaut majeur apparent	Partiellement visible Échelle entre 40 et 70% de visibilité	Presqu'invisible Absent par moment
Éclairage de rue		
Très bon	Mauvais	Très mauvais
		
Aucun défaut majeur apparent	Présence de rouille Manque de verticalité	Base du poteau défaillante Manque de verticalité majeure

Les tableaux qui suivent présentent, d'une part, le résumé de l'état des autres actifs, puis la répartition pour chacune des villes/municipalités, toujours en précisant la présence sur les routes prioritaires et non prioritaires.

Tableau 46 : Bilan de l'état des glissières de sécurité – Routes prioritaires et non prioritaires

Niveau de service	Routes prioritaires		Routes non prioritaires		Total	
	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)
Très bon	5.2	96%	5.6	94%	10.8	95%
Mauvais	0.2	4%	0.1	2%	0.4	3%
Très mauvais	0.0	0%	0.2	4%	0.2	2%
Total	5.4	100%	6.0	100%	11.4	100%

Tableau 47 : Bilan de l'état des glissières de sécurité pour chaque municipalité, en mètres de longueur

Municipalité	Très bien			Mauvais			Très mauvais		
	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total
Bonaventure	0	624	624	0	0	0	0	43	43
Caplan	488	632	1120	0	0	0	0	0	0
Cascapédia - Saint-Jules	854	1034	1889	0	0	0	0	0	0
Hope	0	320	320	0	0	0	0	0	0
Hope Town	0	528	528	0	0	0	0	0	0
New Carlisle	154	0	154	0	0	0	0	0	0
New Richmond	2081	476	2557	219	84	303	0	32	32
Paspébiac	458	985	1443	0	0	0	0	0	0
Rivière-Bonaventure	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Shigawake	0	108	108	0	0	0	0	0	0
Saint-Alphonse	101	352	453	0	48	48	0	136	136
Saint-Elzéar	292	14	306	0	0	0	0	0	0
Saint-Godefroi	37	321	358	0	0	0	0	0	0
Saint-Siméon	705	248	954	11	0	11	0	0	0

Tableau 48 : Bilan de l'état des panneaux de signalisation – Routes prioritaires et non prioritaires

Niveau de service	Routes prioritaires		Routes non prioritaires		Total	
	Nombre	Proportion (%)	Nombre	Proportion (%)	Nombre	Proportion (%)
Très bon	1156	87%	2507	89%	3663	88%
Mauvais	167	13%	293	10%	460	11%
Très mauvais	7	1%	18	1%	25	1%
Total	1330	100%	2818	100%	4148	100%

Tableau 49 : Bilan de l'état des panneaux de signalisation pour chaque municipalité[5]

Municipalité	Très bien			Mauvais			Très mauvais		
	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total
Bonaventure	50	325	375	10	42	52	0	1	1
Caplan	105	210	315	15	15	30	0	1	1
Cascapédia - Saint-Jules	189	288	477	9	13	22	1	0	1
Hope	0	152	152	0	32	32	0	1	1
Hope Town	0	69	69	0	6	6	0	0	0
New Carlisle	74	66	140	10	9	19	0	1	1
New Richmond	343	368	711	73	42	115	2	4	6
Paspébiac	68	438	506	11	68	79	0	3	3
Rivière-Bonaventure	0	20	20	0	0	0	0	1	1
Shigawake	37	89	126	3	6	9	0	1	1
Saint-Alphonse	49	124	173	8	28	36	0	3	3
Saint-Elzéar	51	110	161	14	19	33	1	2	3
Saint-Godefroi	24	109	133	2	4	6	2	0	2
Saint-Siméon	166	139	305	12	9	21	1	0	1

Tableau 50 : Bilan de l'état de l'éclairage – Routes prioritaires et non prioritaires

Niveau de service	Routes prioritaires		Routes non prioritaires		Total	
	Nombre	Proportion (%)	Nombre	Proportion (%)	Nombre	Proportion (%)
Très bon	588	100%	796	99%	1384	100%
Mauvais	0	0%	5	1%	5	0%
Très mauvais	1	0%	0	0%	1	0%
Total	589	100%	801	100%	1390	100%

Tableau 51 : Bilan de l'état de l'éclairage de rue pour chaque municipalité

Municipalité	Très bien			Mauvais			Très mauvais		
	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total
Bonaventure	25	75	100	0	0	0	0	0	0
Caplan	29	45	74	0	0	0	0	0	0
Cascapédia - Saint-Jules	27	11	38	0	0	0	0	0	0

[5] Le nombre représente le nombre de panneaux individuels.

Municipalité	Très bien			Mauvais			Très mauvais		
	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total
Hope	0	70	70	0	1	1	0	0	0
Hope Town	0	34	34	0	0	0	0	0	0
New Carlisle	22	39	61	0	0	0	0	0	0
New Richmond	275	107	382	0	0	0	1	0	1
Paspébiac	63	231	294	0	2	2	0	0	0
Rivière-Bonaventure	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Shigawake	15	31	46	0	0	0	0	0	0
Saint-Alphonse	32	47	79	0	2	2	0	0	0
Saint-Elzéar	18	30	48	0	0	0	0	0	0
Saint-Godefroi	22	43	65	0	0	0	0	0	0
Saint-Siméon	60	33	93	0	0	0	0	0	0

Tableau 52 : Bilan de l'état du marquage linéaire de chaussée – Routes prioritaires et non prioritaires[6]

Niveau de service	Routes prioritaires		Routes non prioritaires		Total	
	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)	Longueur (km)	Proportion (%)
Marquage complet	34.5	61%	66.8	55%	101.4	57%
Marquage partiel	22.4	39%	54.0	44%	76.5	43%
Aucun marquage	0.1	0%	0.8	1%	0.9	1%
Total	57.1	100%	121.7	100%	178.8	100%

Tableau 53 : Bilan de l'état du marquage linéaire pour chaque municipalité[6]

Municipalité	Marquage complet			Marquage partiel			Aucun marquage		
	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total
Bonaventure	1500	16591	18091	4873	6987	11860	0	100	100
Caplan	11078	4493	15572	1040	2934	3974	0	100	100
Cascapédia - Saint-Jules	4440	4102	8542	200	5124	5324	0	154	154
Hope	0	6300	6300	0	3036	3036	0	166	166
Hope Town	0	1266	1266	0	5424	5424	0	0	0
New Carlisle	143	4010	4153	3267	782	4049	0	0	0

[6] Ce tableau présente le nombre de kilomètres de routes où le marquage est complet, partiel ou absent. Il ne compile pas la totalité de longueur de marquage du segment.

Municipalité	Marquage complet			Marquage partiel			Aucun marquage		
	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total
New Richmond	1204	65	1269	5820	1061	6881	100	0	100
Paspébiac	2599	13072	15670	1503	13046	14549	0	84	84
Rivière-Bonaventure	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Shigawake	2112	384	2497	371	4557	4928	0	0	0
Saint-Alphonse	4208	7578	11786	405	2221	2627	0	222	222
Saint-Elzéar	1907	3524	5431	1427	2965	4392	0	0	0
Saint-Godefroi	1623	994	2617	300	5823	6123	0	0	0
Saint-Siméon	3728	4431	8159	3240	61	3300	0	13	13

Tableau 54 : Bilan de l'état du marquage ponctuel de chaussée – Routes prioritaires et non prioritaires

Niveau de service	Routes prioritaires		Routes non prioritaires		Total	
	Nombre	Proportion (%)	Nombre	Proportion (%)	Nombre	Proportion (%)
Très bon	15	56%	40	82%	55	72%
Mauvais	1	4%	6	12%	7	9%
Très mauvais	11	41%	3	6%	14	18%
Total	27	100%	49	100%	76	100%

Tableau 55 : Bilan de l'état du marquage ponctuel pour chaque municipalité

Municipalité	Très bien			Mauvais			Très mauvais		
	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total
Bonaventure	0	26	26	0	0	0	0	0	0
Caplan	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Cascapédia - Saint-Jules	3	3	6	0	1	1	0	1	1
Hope	0	2	2	0	0	0	0	0	0
Hope Town	0	4	4	0	0	0	0	0	0
New Carlisle	0	0	0	0	0	0	0	0	0
New Richmond	5	1	6	1	0	1	7	0	7
Paspébiac	0	2	2	0	1	1	2	1	3
Rivière-Bonaventure	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Shigawake	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Alphonse	1	0	1	0	3	3	0	1	1
Saint-Elzéar	1	0	1	0	0	0	0	0	0

Municipalité	Très bien			Mauvais			Très mauvais		
	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total	Prioritaire	Non prioritaire	Total
Saint-Godefroi	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Siméon	5	1	6	0	1	1	2	0	2

3.3.5.1 Interventions suggérées

L'analyse des différentes données permet de cibler l'intervention recommandée pour le groupe de glissières. Dans le cadre du PIIRL, la seule intervention recommandée pour les glissières de sécurité est le remplacement complet. En fonction de l'état global du groupe de glissières, le remplacement des glissières peut être soit recommandé, soit urgent. Il est à noter que les segments de glissières utilisés pour évaluer ce critère sont définis par un groupe de glissières, c'est-à-dire tous les bouts de glissières de divers types qui sont contigus. Le Tableau 56 montre les choix d'intervention en fonction de l'état.

Tableau 56 : Interventions suggérées pour les glissières de sécurité selon les indicateurs

Défaut	Intervention
Aucun défaut	Aucune intervention
Léger	Aucune intervention
Appréciable	Remplacement des glissières recommandé
Important	Remplacement des glissières recommandé
Très important	Remplacement des glissières urgent

Comme pour les glissières de sécurité, les interventions recommandées sont les mêmes en fonction de l'état de service des panneaux de signalisation. Un panneau n'ayant qu'un léger défaut, ou aucun défaut, ne demandera pas d'attention particulière. Cependant, pour ceux comportant des défauts appréciables ou important, il est recommandé d'en faire le remplacement. Enfin, s'il contient des défauts très important, un remplacement en urgence doit être fait puisque celui-ci peut mettre en péril la sécurité des usages de la route.

Tableau 57 : Interventions suggérées pour les panneaux de signalisation selon les indicateurs

Défaut	Intervention
Aucun défaut	Aucune intervention
Léger	Aucune intervention
Appréciable	Remplacement des panneaux recommandé
Important	Remplacement des panneaux recommandé
Très important	Remplacement des panneaux urgent

Enfin, l'analyse des données permet aussi de cibler l'intervention en lien avec le marquage le mieux adapté. Dans le cadre du PIIRL, la seule intervention recommandée pour le marquage est un renouvellement complet. Le renouvellement du marquage peut être soit recommandé. Dans le cas où aucun marquage de chaussée pavée était présent lors des inspections, l'ajout de marquage est recommandé. Les taux d'application des produits de marquage et de la microbille, le type des produits utilisés, les conditions de pose exigées par le fabricant sont des éléments qui seront à surveiller lors de l'exécution des travaux.

Tableau 58 : Interventions suggérées pour le marquage selon les indicateurs

État	Intervention
Marquage complet	Aucune intervention
Marquage partiel	Renouvellement du marquage recommandé
Aucun marquage	Ajout du marquage urgent

Il faut noter que tous les choix d'intervention à ce stade est basé uniquement sur les données et images rapportées par l'inspection visuelle.

3.3.6 Plan d'assurance qualité

La qualité de données d'auscultation a une importance primordiale dans l'établissement du bilan du réseau routier car elles ont une influence directe sur la précision et la quantité des analyses et de traitement de données qui suivent après la campagne de relevé sur terrain. Effectivement, l'évaluation du bilan de réseau routier, le choix des types d'interventions et conséquemment les coûts d'entretien et de réfection, les modèles d'évolution des dégradations, l'élaboration du plan de priorisation ainsi que les scénarios et les stratégies d'investissement sont influencés directement par la qualité de données.

Pour assurer la fiabilité de données, un plan rigoureux d'assurance qualité a été élaboré. Comme les données à recueillir ont été divisées en quatre grandes familles soit : celles relatives aux chaussées pavées, celles relatives aux chaussées non pavées, celles relatives aux ponceaux ainsi que celles relatives aux autres actifs routiers, un plan d'assurance qualité distinct a donc été établi pour chacune de celles-ci.

3.3.6.1 Routes pavées

Pour l'évaluation de la fissuration, étant donné que le relevé a été effectué par interprétation des images captées, l'assurance qualité porte sur deux aspects : la localisation des relevés et la qualité de l'interprétation. Dans un premier temps, la qualité est assurée par un processus rigoureux de calibration des appareils de positionnement que nous utilisons, soit le MX7 et le MX9 de la compagnie Trimble. Ainsi, les appareils de captage et de mesure doivent être vérifiés à une fréquence définie afin de présenter des

résultats qui sont conformes aux exigences. Les appareils en question sont notamment le GPS et l'appareil de captage des images. Le certificat de calibration est présenté en annexe.

Pour le deuxième aspect, un contrôle rigoureux a été réalisé sur l'ensemble des données recueillies. Dans un but d'uniformité, de constance et de précision des résultats, une méthode d'échantillonnage pour la validation des données recueillies a été développée. La ressource responsable des relevés des défauts, de la firme Groupe Trifide, a une très bonne connaissance en ce qui concerne les relevés techniques réalisés sur le terrain. En complément, un second échantillonnage a été fait par l'ingénieur contrôle qualité, celui-ci de Maxxum Gestion d'Actifs.

En ce qui concerne l'évaluation du confort au roulement, la mesure est prise par un iPhone calibré, permettant d'obtenir une mesure d'IRI. L'assurance qualité porte également sur deux aspects : le positionnement de l'appareil et la qualité de la mesure. L'iPhone est relié au même système de GPS que les relevés de fissuration, donc utilise la même calibration. Pour la qualité des mesures d'IRI, la firme Rival Solutions, développeur de l'application sur iPhone, nous a fourni un certificat de calibration, présenté en annexe.

Enfin, pour la mesure des ornières, celles-ci ont été évaluées avec un appareil de mesure de cartographie mobile. L'assurance qualité porte également sur la localisation des mesures et sur la précision des mesures de profondeurs. La localisation et la précision de la mesure de profondeur des ornières sont toutes deux assurées par le même appareil que celui utilisé pour les relevés précédents. Cependant, afin de valider que la mesure de l'ornière est calculée sur la bonne surface, une validation rigoureuse a été développée par la firme Groupe Trifide. Ainsi, les écarts de valeurs importants sont vérifiés par un échantillonnage.

3.3.6.2 Routes non pavées

Puisque les relevés des défauts des routes pavées sont réalisés en deux temps, soit sur le terrain lors du passage du véhicule de mesure et, par la suite, à partir des images captées par les appareils de mesure, nous avons deux aspects du contrôle qualité à valider. D'une part, la localisation des relevés est assurée par le même appareil que celui des relevés de routes pavées. Ainsi, la calibration de l'appareil rend les relevés conformes quant à leur localisation. Ensuite, étant donné que le relevé des défauts est visuel, effectué par la méthode manuelle, la personne qui a procédé à la collecte des données est la responsable des relevés des défauts sur le terrain du Groupe Trifide, qui possède elle-même une très bonne expérience dans la reconnaissance des défauts. Les relevés ont été confirmés également à partir des images captées par l'appareil. Ceci permet donc de déceler des lacunes lors du passage du véhicule multifonctions. Ces relevés ont été ensuite validés par échantillonnage par l'ingénieur contrôle qualité, celui-ci de Maxxum Gestion d'Actifs.

3.3.6.3 Ponceaux

Le relevé des ponceaux doit se conformer à trois aspects de la qualité : la localisation, la mesure des dimensions et la qualité des observations. La localisation est assurée par le dispositif GPS de la tablette iPad utilisée lors de l'inspection. La précision de localisation est de l'ordre de 1 à 5 mètres. Afin d'obtenir une meilleure localisation, nous avons, par post-traitement, utilisé la localisation des photos prises lors de l'inspection pour déterminer un point milieu, assurant une convergence des coordonnées.

Pour la mesure des dimensions, les inspecteurs de Maxxum Gestion d'Actifs ont utilisé des appareils adéquats (ruban à mesurer, roue de mesure, carte d'étalonnage).

Enfin, pour obtenir des données fiables et de qualité Maxxum Gestion d'Actifs s'est assuré que ses inspecteurs aient un haut sens d'observation et une capacité accrue de mener adéquatement une investigation. De plus, ils sont formés pour être en mesure d'établir correctement les liens de cause à effet entre les défauts relevés. Le bon jugement des inspecteurs afin d'anticiper le comportement ultérieur de l'ouvrage a aussi été pris en compte. Ensuite, les inspecteurs ont suivi une formation rigoureuse, théorique puis pratique sur le terrain qui a été menée par l'ingénieur responsable du contrôle qualité, détenteur de l'attestation de réussite de la formation d'inspection des ponceaux donnée par le ministère des Transports. La formation s'est déroulée sur une base commune afin de s'assurer de la répétabilité et de la reproductibilité des mesures et que les inspecteurs interprètent uniformément les dégradations. Finalement, les données sont saisies dans un formulaire électronique prévu à cet effet. Celui-ci permet d'encadrer et de centraliser la saisie de données et la prise de photos, pour éviter les erreurs répétitives. D'ailleurs, pour assurer un contrôle qualité régulier lors de l'inspection de ponceaux, à la fin de chaque journée, de retour au camp de base des ressources techniques de relevés terrain, les inspecteurs transmettaient les données de la journée par réseau Wifi au serveur central pour les rendre disponible à l'ingénieur contrôle qualité. Ce dernier a assuré le contrôle et la validation continue pendant toute la période de relevés par l'analyse de données et des photos transmises par les inspecteurs. Le processus de validation concerne tout d'abord tous les ponceaux ayant un avis à l'ingénieur pour valider l'avis de l'inspecteur et s'assurer de l'intégrité de l'ouvrage et déceler dans certains cas les risques d'effondrement. Dans un deuxième temps, d'autres ponceaux choisis par échantillonnage ont été validés. En cours de validation, tous les défauts pour lesquels l'ingénieur a un commentaire à émettre à l'inspecteur ont été identifiés et des entretiens réguliers avec les inspecteurs, par visioconférence, étaient planifiés pour déterminer et appliquer les mesures correctives appropriées.

3.3.6.4 Autres actifs routiers

L'assurance qualité de l'évaluation des autres actifs porte sur deux aspects : la localisation des actifs et l'appréciation qualitative. Les relevés ont été réalisés à partir du même appareil de positionnement que ceux énoncés précédemment, soit le MX7.

Ensuite, puisque le relevé des glissières de sécurité, du marquage, de l'éclairage et de la signalisation a été fait de manière visuelle par la méthode manuelle, un contrôle rigoureux a été réalisé sur l'ensemble des données recueillies, dans un but d'uniformité, de constance et de précision des résultats. La ressource responsable de relever les autres actifs routiers a une très bonne connaissance en ce qui concerne les relevés techniques réalisés sur le terrain. Toutefois, afin de s'assurer de la qualité des données recueillies sur le terrain, la ressource a été supervisée par l'ingénieur contrôle qualité. Une méthode par échantillonnage a été appliquée.

4 Synthèse

Le rapport remplit l'exigence du *Rapport d'étape 2.* En effet, l'étapes 4 (bilan de l'état de ces routes) de l'élaboration du Plan d'intervention en infrastructures routières locales est complétée.

L'auscultation du réseau a été ciblée sur les routes pavées, sur les routes non pavées, sur les ponceaux, les glissières de sécurité, les panneaux de signalisation, le marquage de chaussée et l'éclairage de rue afin d'établir le bilan global de l'état de ce réseau. Un contrôle rigoureux sur la qualité a été maintenu tout au long du processus de collecte de données pour assurer le respect en tout point des normes, guides et standards.

Les données finales sur l'état du réseau seront utilisées dans la prochaine étape (*Rapport d'étape 3*). Le but du troisième rapport sera d'élaborer une stratégie d'intervention (démarche 5) qui vise à optimiser les investissements consacrés au redressement de l'état des chaussées à l'étude et par la suite, d'évaluer d'une manière préliminaire les coûts (démarche 6) de ces interventions.

Annexes

Annexe 1 – Tableau des routes prioritaires

Municipalité	Rue	Total
Bonaventure	Chemin Thivierge	6370
Bonaventure Total		6370
Caplan	2e Rang Est	5320
	2e Rang Ouest	4620
	Route Dion	2170
Caplan Total		12120
Cascapédia - Saint-Jules	4e Rang Ouest	820
	Route de Patrickton	740
	Route des Ponts	1240
	Route Gallagher	2460
	Route Stewart	1810
Cascapédia - Saint-Jules Total		7080
New Carlisle	Rue Church	12080
New Carlisle Total		12080
New Richmond	3e Rang Ouest	3270
	4e Rang Ouest	2950
	Boulevard Perron Est	3160
	Boulevard Perron Ouest	5060
	Chemin de Saint-Edgar	1790
	Chemin du Port	310
	Chemin Pardiac	1570
	Route 299	1190
New Richmond Total		19320
Paspébiac	Rue du Banc	1060
	Rue Saint-Pie-X	3820
Paspébiac Total		4890
Saint-Alphonse	Route de la Rivière	1550
	Rue Principale Est	4610
Saint-Alphonse Total		6170
Saint-Elzéar	Chemin Principal	3210
	Route de l'Église	4020
Saint-Elzéar Total		7230
Saint-Godefroi	3e Rang	1920
Saint-Godefroi Total		1920
Saint-Siméon	2e Rang Ouest	2010

Municipalité	Rue	Total
	3e Rang Est	2680
	3e Rang Ouest	180
	Avenue du Viaduc	810
	Route Poirier	4130
Saint-Siméon Total		9840
Shigawake	2e Rang	2380
	Route Kruse	410
Shigawake Total		2790
Grand Total		89820

Annexe 2 – Tableau de l’état des segments du réseau routier local

(voir clé USB)

Annexe 3 – Tableau de l’état des ponceaux

(voir clé USB)

Annexe 4 – Tableau de l’état des glissières de sécurité

(voir clé USB)

Annexe 5 – Tableau de l’état des panneaux de signalisation

(voir clé USB)

Annexe 6 – Tableau de l’état du marquage de chaussée linéaire

(voir clé USB)

Annexe 7 – Tableau de l’état du marquage de chaussée ponctuel

(voir clé USB)

Annexe 8 – Tableau de l’état de l’éclairage de rue

(voir clé USB)

Annexe 9 – Certificat de calibration – MX7 et MX50

Trimble

TRANSFORMING THE WAY THE WORLD WORKS

TRIMBLE GEOSPATIAL - IMAGING

MX7 Calibration Certificate

System with serial number:

316111502

has been calibrated and the camera calibration parameters are as follows (in degrees):

Heading	Roll	Pitch
(0,20)	(0,25)	(-0,30)

Sept. 13, 2017
Braunschweig, Germany

Production Manager:
Juergen Haag

MX50 System Calibration Report

MX50 Mobile Mapping System
System Calibration Report*

System Part No: T001726

System SN: TMX50321040802

*Tested at Factory on a given day and conditions

Important: Changing the orientation of a sensor to a new position and reverting to the original position does not guarantee that the original calibration is holding. A new calibration of the system is necessary.

www.trimble.com Issued: June 2021 Version: 1

© 2021, Trimble Inc. All rights reserved. Trimble, the Globe & Triangle logo, are trademarks of Trimble Trimble Inc., registered in the United States and in other countries. All other trademarks are the property of their respective owners

Date (DD.MM.YYYY):	22.06.2021	**Engineer 1:**	Miguel Parra
Mission Number:	10	**Engineer 2:**	Joni Salo
Calibration Site:	Braunschweig	**Data Location:**	Braunschweig Workstation
TBC version and build:	5.50.7828.19895	**TMI version:**	0.0.0.88

0 - Preparation

Copy mandatory folders from "Dummy" ☑ Copy JSON, MXDB, log to Backup ☑

1 - POSPac

Start Time GPS (HH:MM:SS):	6:38:34 AM	Start day UTC (DD.MM.YYYY):	22.06.2021
End Time GPS (HH:MM:SS):	8:15:10 AM	Stop day UTC (DD.MM.YYYY):	22.06.2021
Antenna Type:	Tallysman 33-3970 GNSS		
Import base Station	☑		
GNSS QC > 95% fix ?	No	If no, specify fix,float and no solution below	
Fix %:	83.81	No Solution %:	8.62
Float %:	7.57		
Base station filename:	686173		
Base station start time:	6/22/2021 6:30:00 AM	Base station end time:	6/22/2021 8:30:00 AM
Processing Mode:	In-Fusion SingleBase	Elevation mask angle (default 7.5):	10
Entire time interval	☑	If not, specify limits below	
Start time (GPS week seconds):		End time (GPS week seconds):	
Multipath	Low	GPS Position Quality:	1
Automatic GNSS observable QC	☑		
Initialization:	Initialize from gyro-compassing		
REF - IMU lever arms:	AP20: x= +0.105m y= +0.023m z= -0.	REF - IMU orientation:	AP20/AP50/AP60: x= -120° y= 0° z= 9
GNSS - REF lever arms check to match: x= +0.260m y= +0.086m z= -0.515m			☑
Std.-Dev.: <3cm	☑		
GAMS:	Off	If GAMS on, specify lever arms	
X:		Z:	
Y:			
DMI:	On	If DMI on, specify lever arms	
X:	1.361 m	Z:	1.646 m
Y	-0.946 m	DMI scale factor:	2119.996094

Export Quality Report as PDF	☑	Base: L1 Cycle Slips	☑
Rover: L1 Cycle Slips	☑	Base: L2 Cycle Slips	☑
Rover: L2 Cycle Slips	☑	(E)asting & (N)orthing RMS < 2cm	☑
Rover: L1 SNR GPS	☑	(H)eight RMS < 5cm	☑
Rover: L2 SNR GPS	☑	Nr. of Sat & PDOP & Proc-Mode	☑
Rover: L1 SNR GLONASS	☑	IAKAR ENH RMS < 2cm	☑
Rover: L2 SNR GLONASS	☑	Roll/Pitch RMS < 0.9, Yaw RMS < 3.0	☑

2 - Trimble Business Centre (TBC) Laser Calibration

Set CRS and Load MXDB	☑	Check SBET in use and save project	☑
Generate scans	☑	Calibrate the lasers	☑
Runs used for calibration (x,x,x,x)	1,2,5,8		
Overall RMS Laser_1 (< 0.05)	0.006	Overall RMS Laser_2 (< 0.05)	0.007
Check run to run scan matching	☑	Check left/right lasers in planes	☑

	Heading	Roll	Pitch
Laser 1	101.678	-41.514	23.438
Laser 2	76.503	-40.693	-21.771

3 - Trimble Business Centre (TBC) Camera Calibration

	Heading	Pitch	Roll
Camera 4 (360)	-0.13	-0.13	0.20

3 - Trimble Business Centre (TBC) Camera Calibration

Export JSON	☑	Export Mission Report	☑
Check description in Extcal.json	☑	Move data to Calibrated folder	☑
Check formating of Extcal.json	☑	Data backup (GoogleDrive)	☑
Data cleanup	☑		

On the MX50

Update Extcal.json on MX50	☑
Test mission and Check *.MXDB with comparison tool	☑
Prepare Protocol for Delivery	☑
Check all protocols (completeness, date, signature)	☑
Put all protocols to Life-Time dossier	☑

Comments

TBC Calibration done with Comand line tool
Float Solution in Camera calibration Area due to high trees (High PDOP).
Northing and Easting have peak values of 4 and 9cm, Height has a peak of 9cm. Run 16 not used.
Heading Value about 3.5 Arc-Min
IAKAR Separation about 5 cm

Status: Protocol successfully completed

Annexe 10 – Certificat de calibration – Rubix (Rival Solutions)

Annexe 11 – Rapport d’inspection des structures

FICHE D'INSPECTION - COMPLÉMENT

Numéro de structure :	P-01289	Date de la dernière inspection :	Non disponible
		Date de l'inspection générale :	2022-08-06

Route :	Rue du pont	Type de structure :	67 - Pont couvert
Obstacle :	Petite rivière Cascapédia	Fréq. Effective (an) :	3
Municipalité :	New Richmond	Resp. gestion :	MRC de Bonaventure
Orientation de la route :	Est-Ouest	Lat. :	48,237499
Point de repère :	Parallèle au chemin Saint-Edgar	Long. :	-65,72577

INSPECTEURS IMPLIQUÉS

Nom des inspecteurs :	Sofiane Benyoucef, CPI SCI Globale	Date :	2022-08-06
Ingénieur responsable de l'inspection :	Enrique G. Juncos, Ing, DESS SCI Globale	Date :	2022-08-06

COMPLÉMENTS - INSPECTION GÉNÉRALE

MÉTÉO

23 degrés Celsius, ensoleillé

ÉLÉMENTS À SURVEILLER LORS DE L'INSPECTION ANNUELLE

État des lambris des deux côtés.
Accumulation de gros débris sur les enrochements au niveau des culées et la pile centrale.
L'effet de l'érosion, s'il y a lieu, sur les culées et la pile centrale. Les pièces en béton des culées et la pile centrale du pont semblent être en contact.
avec béton; à cause de l'absence d'une bonne aération entre le béton et le bois, une dégradation plus accélerée du béton et du bois est à envisager.

DEMANDE D'INFORMATIONS ADDITIONNELLES

Commentaires

Le pont est considéré comme patrimonial et il a subi une réfection/renforcement majeure alors certaines composantes sont cachées par les renforcements effectués. Si le client possède les inspections précédentes ainsi que les plans de réfection, ces informations pourraient être prises en compte par l'ingénieur inspecteur signataire de la présente inspection générale.
Le pont est affiché à 5 tons. Si cet affichage a été effectué avant de la réfection, nous recommandons de refaire une évaluation de la capacité portante.

Inspections suggérées

- ☐ Spéciale
- ☐ Observation
- ☐ Sous-marine
- ☐ Essai non destructif - acier

Suivi

- ☐ Risque de chutes de fragments de béton
- ☐ Expertise de dalle
- ☐ Avis technique - fissuration béton

CODE	UNITÉ	QTÉ

CODE	UNITÉ	QTÉ

CODE	UNITÉ	QTÉ

FICHE D'INSPECTION

Numéro de structure :	**P-01289**	Arrondissement :	New Richmond
Route :	Rue du pont	Date de l'inspection générale :	2022-08-06
Obstacle :	Petite rivière Cascapédia	Type de structure :	67 - Pont couvert

DONNÉES D'INSPECTION

	T.	GROUPE	ÉLÉMENT / TYPE	#Él.	Pos.	Qté	Unit.	P/S	N.I	État du matériau (%) A	B	C	D	CEC	
1	1	Cours d'eau et remblai	Cours d'eau					S	N.d.					4	
2	1	Cours d'eau et remblai	Remblai		Est			S	N.d.					4	
3	1	Cours d'eau et remblai	Remblai		Ouest			S	N.d.					4	
4	1	Cours d'eau et remblai	Protection de talus/pierres		Est			S	N.d.					4	
5	1	Cours d'eau et remblai	Protection de talus/pierres		Ouest			S	N.d.					4	
6	1	Culée	Fondation		Est	1		P	N.d.	100	0	0	0	4	
7	1	Culée	Fondation		Ouest	1		P	N.d.	100	0	0	0	4	
8	1	Culée	Mur de front		Est	13,78	m2	P	N.d.	100	0	0	0	4	
9	1	Culée	Mur de front		Ouest	13,78	m2	P	N.d.	100	0	0	0	4	
10	1	Culée	Mur en aile/en retour	1		4,664	m2	S	N.d.	100	0	0	0	4	
11	1	Culée	Mur en aile/en retour	2		4,664	m2	S	N.d.	100	0	0	0	4	
12	1	Culée	Mur en aile/en retour	3		4,664	m2	S	N.d.	100	0	0	0	4	
13	1	Culée	Mur en aile/en retour	4		4,664	m2	S	N.d.	100	0	0	0	4	

N.I. : Nature inspection = N.d. : Nouvelle donnée / D. r. : Donnée reportée / É. i. : Élément inaccessible

COMMENTAIRES

RECOMMANDATIONS

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

FICHE D'INSPECTION

Numéro de structure :	**P-01289**	Arrondissement :	New Richmond
Route :	Rue du pont	Date de l'inspection générale :	2022-08-06
Obstacle :	Petite rivière Cascapédia	Type de structure :	67 - Pont couvert

DONNÉES D'INSPECTION

	T.	GROUPE	ÉLÉMENT / TYPE	#Él.	Pos.	Qté	Unit.	P/S	N.I	État du matériau (%) A	B	C	D	CEC	
14	1	Culée	Bloc d'assise			2		P	N.d.					4	
15	1	Pile	Fondation			1		P	N.d.					4	
16	1	Pile	Bloc d'assise			1		P	N.d.	100	0	0	0	4	
17	1	Poutre triangulée	Corde supérieure			2	m	P	N.d.	100	0	0	0	4	
18	1	Poutre triangulée	Corde inférieure			2	m	P	N.d.	100	0	0	0	4	
19	1	Platelage	Platelage			507,3	m2	P	N.d.	100	0	0	0	4	
20	1	Platelage	Surface de roulement			402,1	m2	S	N.d.	100	0	0	0	4	
21	1	Pont couvert	Lambris			883,8	m2	S	N.d.	100	0	0	0	4	
22	1	Pont couvert	Toiture			552,8	m2	S	N.d.	100	0	0	0	4	
23	1	Chasse-roue/trottoir	Chasse-roue		Nord	88	m2	S	N.d.	100	0	0	0	4	
24	1	Chasse-roue/trottoir	Chasse-roue		Sud	88	m2	S	N.d.	100	0	0	0	4	
25	1	Approche	Glissiere		Est	26	m	S	N.d.	100	0	0	0	4	
26	1	Approche	Glissiere		Ouest	40	m	S	N.d.	100	0	0	0	4	
27	1	Approche	Transition de chaussée		Est			S	N.d.	100	0	0	0	4	
28	1	Approche	Transition de chaussée		Ouest			S	N.d.	100	0	0	0	4	

N.I. : Nature inspection = N.d. : Nouvelle donnée / D. r. : Donnée reportée / É. i. : Élément inaccessible

COMMENTAIRES

RECOMMANDATIONS

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

LISTE DES ACTIVITÉS ENREGISTRÉES LORS DE L'INSPECTION GÉNÉRALE

Numéro de structure :	P-01289	Obstacle :	Petite rivière Cascapédia	Date de la dernière inspection : Non disponible
Route :	Rue du pont	Arrondissement :	New Richmond	

ACTIVITÉ	DESCRIPTION	QUANTITÉ	UNITÉ	$/UNITÉ	TOTAL ($)	TRAVÉE	GROUPE	ÉLÉMENT	NUMÉRO	POSITION
1017	*Nettoyage d'unité de fondation*	1	Unité	1 200 $	1 200 $	1&2	Pile	Fondation		Centrale

TOTAL **1 200 $**

Ingénieur responsable de l'inspection : Enrique G. Juncos, Ing, DESS Date : 2022-08-06

maxxum GESTION D'ACTIFS

SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE

IDENTIFICATION

Date	2022-08-06

Identification

ID_Ville	P-01289		
Numéro de structure		Remplace	
Nom	Pont de Saint-Edgar		
Statut			
Type de structure	46 - POUTRES EN BOIS		
Charg. Conception			
Catégorie S/U/A			



Responsabilité

Juridiction principale	MRC de Bonaventure
Juridiction secondaire	

Année

Année de construction			
Unités fondation		Pose dern. membrane	
Systèmes structuraux		Pose dern. revêtement	
Platelage		Dern. réparation dalle	

Coût

Coût remplacement	
Valeur à neuf	

Orientation	Est-Ouest
Point de repère	Parallèle au chemin Saint-Edgar
Arrondissement	New Richmond
Latitude	48,237499
Longitude	-65,72577

maxxum GESTION D'ACTIFS

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
ROUTES

SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

Routes

Nom	Classe route
Rue du pont	

Circulation

DJMA		Longueur détour		km
% camion		Vitesse détour		km/h

Hauteur libre actuelle	4,15	m
Hauteur libre affichée		m
Présence d'un gabarit	N/D	
Hauteur libre du gabarit		m

Chaussée

	Nombre de voies de circulation	Largeur carrossable (m)	Vitesse affichée (km/h)
Actuel	2	4,55	

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
OBSTACLES

Obstacles

Nom	Type de voie	Nb voies	Larg carrossable	Hauteur libre (m)		Dég. horiz. gauche (m)		Dég. horiz. droit (m)		Gabarit	
		Act.	Act.	Act.	Aff.	Act.	Protection	Act.	Protection	Présent	Haut. (m)

Obstacles

Nom	Type de voie	DJMA	% camion	Longueur du détour	Vitesse du détour
0	0				

Hydraulique

Hauteur eaux hautes extrêmes		m
Hauteur eaux basses extrêmes		m
Année étude réalisée		

Sujet à :

affouillement	N/D
embâcle	N/D
inondation	N/D

maxxum GESTION D'ACTIFS

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE

DESCRIPTION

SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

Dimensions

Ouverture totale	4550	mm
Longueur	85350	mm
Superficie totale	388,34	m2
Épaisseur du remblai		mm

Piste cyclable

Largeur totale des pistes cyclables		m
Type de piste cyclable à gauche		
Type de piste cyclable à droite		
Route verte		

Panneaux

	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐
	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐
	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐
	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐

Affichage

Tonnage	Sur place	Souhaitable	Recommandé
Type d'affichage	1 - Aucun affichage	1 - Aucun affichage	1 - Aucun affichage
	**5t**		
			
			
			

Date de la recommandation	
Raison écart affichage	

Services publics

Type	Responsable	Nombre	Emplacement

Commentaires

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE

DESCRIPTION

Cellule	Type de structure	Dimension horizontale	Dimension verticale (mm)
	67 - Pont couvert	4550	4150

maxxum GESTION D'ACTIFS

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
ÉLÉMENTS

SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

Type	No.	Groupe	Élément	Type	Matériau	Armature	Enduit ou	Divers	No.	Position	Long.	Larg.	Haut.	Nb	Qte	Unité	Qté	Envir.

FICHE D'INSPECTION - COMPLÉMENT

Numéro de structure :	P-PAS-212	Date de la dernière inspection :	Non disponible
		Date de l'inspection générale :	2022-08-06

Route :	Rue Sainte-Pie X	Type de structure :	15 - PONCEAU CIRCULAIRE EN ACIER
Obstacle :	Rivière Paspébiac	Fréq. Effective (an) :	3
Municipalité :	Paspébiac	Resp. gestion :	MRC de Bonaventure
Orientation de la route :	Nord-Sud	Lat. :	48.058643
Point de repère :	Sud vers route 132	Long. :	-65.259148

INSPECTEURS IMPLIQUÉS

Nom des inspecteurs :	Sofiane Benyoucef, CPI SCI Globale	Date :	2022-08-06
Ingénieur responsable de l'inspection :	Enrique G. Juncos, Ing, DESS SCI Globale	Date :	2022-08-06

COMPLÉMENTS - INSPECTION GÉNÉRALE

MÉTÉO

23 degrés Celsius, ensoleillé

ÉLÉMENTS À SURVEILLER LORS DE L'INSPECTION ANNUELLE

La végétation aux extrémités Est et Ouest.
La corrosion au niveau de la partie inférieure du ponceau.
Le renversement du mur d'aile en bois, au côté Est.

DEMANDE D'INFORMATIONS ADDITIONNELLES

Commentaires

Nous considérons que le ponceau a atteint la fin de sa durée de vie et nous ne pensons pas qu'une réparation soit envisageable. Nous recommandons.
la reconstruction dans un délai d'entre 2 à 5 ans. Les inspections générales devraient se réaliser au moins toutes les 2 années.

Inspections suggérées

- ☐ Spéciale
- ☐ Observation
- ☐ Sous-marine
- ☐ Essai non destructif - acier

Suivi

- ☐ Risque de chutes de fragments de béton
- ☐ Expertise de dalle
- ☐ Avis technique - fissuration béton

CODE	UNITÉ	QTÉ

CODE	UNITÉ	QTÉ

CODE	UNITÉ	QTÉ

FICHE D'INSPECTION

Numéro de structure :	**P-PAS-212**	Arrondissement :	Paspébiac
Route :	Rue Sainte-Pie X	Date de l'inspection générale :	2022-08-06
Obstacle :	Rivière Paspébiac	Type de structure :	15 - PONCEAU CIRCULAIRE EN ACIER

DONNÉES D'INSPECTION

	T.	GROUPE	ÉLÉMENT / TYPE	#Él.	Pos.	Qté	Unit.	P/S	N.I	État du matériau (%) A	B	C	D	CEC
1	1	Cours d'eau et remblai	Cours d'eau					S	N.d.					4
2	1	Cours d'eau et remblai	Remblai		Est			S	N.d.	95	10	0	0	3
3	1	Cours d'eau et remblai	Remblai		Ouest			S	N.d.	95	5	0	0	4
4	1	Ponceau	Fondation					P	É. i.					
5	1	Ponceau	Radier			31.2	m2	P	N.d.	55	30	15	0	2
6	1	Ponceau	Mur/ naiss. Voûte / coins infér.			31.2	m	P	N.d.	90	10	0	0	3
7	1	Ponceau	Dessous de la dalle / voûte			15.6	m	P	N.d.	90	10	0	0	3
8	1	Ponceau	Mur d'aile		Nord-Est	7.35	m2	S	N.d.	70	20	10	0	2
9	1	Ponceau	Mur d'aile		Sud-Est	16.88	m2	S	N.d.	70	20	10	0	2
10	1	Approche	Transition de chaussée		Nord			S	N.d.	90	10	0	0	3
11	1	Approche	Transition de chaussée		Sud			S	N.d.	90	10	0	0	3

N.I. : Nature inspection = N.d. : Nouvelle donnée / D. r. : Donnée reportée / É. i. : Élément inaccessible

COMMENTAIRES

2	Remblai instable à cause de l'état du mur d'aile en bois.
5	Corrosion importante au niveau du radier.
8	Mur d'aile en bois instable.
9	Mur d'aile en bois dégradé à la partie inférieure.

RECOMMANDATIONS

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

LISTE DES ACTIVITÉS ENREGISTRÉES LORS DE L'INSPECTION GÉNÉRALE

Numéro de structure :	P-PAS-212	Obstacle :	Rivière Paspébiac	Date de la dernière inspection : Non disponible
Route :	Rue Sainte-Pie X	Arrondissement :	Paspébiac	

ACTIVITÉ	DESCRIPTION	QUANTITÉ	UNITÉ	$/UNITÉ	TOTAL ($)	TRAVÉE	GROUPE	ÉLÉMENT	NUMÉRO	POSITION
1071		4	Unité	600 $	2,400 $	1				

TOTAL **2,400 $**

Ingénieur responsable de l'inspection : Enrique G. Juncos, Ing, DESS Date : 2022-08-06

maxxum GESTION D'ACTIFS

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE

IDENTIFICATION

SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

Date	2022-08-06

Identification

ID_Ville	P-PAS-212		
Numéro de structure		Remplace	
Nom			
Statut			
Type de structure			
Charg. Conception			
Catégorie S/U/A			

Responsabilité

Juridiction principale	
Juridiction secondaire	

Année

Année de construction			
Unités fondation		Pose dern. membrane	
Systèmes structuraux		Pose dern. revêtement	
Platelage		Dern. réparation dalle	

Coût

Coût remplacement	
Valeur à neuf	



Orientation	Nord-Sud
Point de repère	Sud vers route 132
Arrondissement	Paspébiac
Latitude	48.058643
Longitude	-65.259148

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
ROUTES

Routes

Nom	Classe route
Rue Sainte-Pie X	

Circulation

DJMA		Longueur détour		km
% camion		Vitesse détour		km/h

Hauteur libre actuelle		m
Hauteur libre affichée		m
Présence d'un gabarit	N/D	
Hauteur libre du gabarit		m

Chaussée

	Nombre de voies de circulation	Largeur carrossable (m)	Vitesse affichée (km/h)
Actuel	2	7	

maxxum GESTION D'ACTIFS

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
OBSTACLES

SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

Obstacles

Nom	Type de voie	Nb voies	Larg carrossable (m)	Hauteur libre (m)		Dég. horiz. gauche (m)		Dég. horiz. droit (m)		Gabarit	
		Act.	Act.	Act.	Aff.	Act.	Protection	Act.	Protection	Présent	Haut. (m)

Obstacles

Nom	Type de voie	DJMA	% camion	Longueur du détour	Vitesse du détour
0	0				

Hydraulique

Hauteur eaux hautes extrêmes		m
Hauteur eaux basses extrêmes		m
Année étude réalisée		

Sujet à :

affouillement	N/D
embâcle	N/D
inondation	N/D

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
DESCRIPTION

Dimensions

Ouverture totale	3600	mm
Longueur	15600	mm
Superficie totale	56.16	m2
Épaisseur du remblai	3000	mm

Piste cyclable

Largeur totale des pistes cyclables		m
Type de piste cyclable à gauche		
Type de piste cyclable à droite		
Route verte		

Panneaux

	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐
	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐
	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐
	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐

Affichage

Tonnage	Sur place	Souhaitable	Recommandé
Type d'affichage	1 - Aucun affichage	1 - Aucun affichage	1 - Aucun affichage
			
			
			
			

Date de la recommandation	
Raison écart affichage	

Services publics

Type	Responsable	Nombre	Emplacement

Commentaires

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE

DESCRIPTION

Cellule	Type de structure	Dimension horizontale (mm)	Dimension verticale (mm)
	15 - PONCEAU CIRCULAIRE EN ACIER	3600	3600

maxxum GESTION D'ACTIFS

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
ÉLÉMENTS

SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

Type	No.	Groupe	Élément	Type	Matériau	Armature	Enduit ou syst. protec.	Divers	No.	Position	Long.	Larg.	Haut.	Nb	Qte calc.	Unité	Qté eff.	Envir.

FICHE D'INSPECTION - COMPLÉMENT

Numéro de structure :	P-PAS-214	Date de la dernière inspection :	Non disponible
		Date de l'inspection générale :	2022-08-06

Route :	7e avenue Ouest	Type de structure :	15 - PONCEAU CIRCULAIRE EN ACIER
Obstacle :	Rivière Paspébiac	Fréq. Effective (an) :	3
Municipalité :	Paspébiac	Resp. gestion :	MRC de Bonaventure
Orientation de la route :	Est-Ouest	Lat. :	48.070545
Point de repère :	Ouest vers la rue Day	Long. :	-65.274798

INSPECTEURS IMPLIQUÉS

Nom des inspecteurs :	Sofiane Benyoucef, CPI SCI Globale	Date :	2022-08-06
Ingénieur responsable de l'inspection :	Enrique G. Juncos, Ing, DESS SCI Globale	Date :	2022-08-06

COMPLÉMENTS - INSPECTION GÉNÉRALE

MÉTÉO

23 degrés Celsius, ensoleillé

ÉLÉMENTS À SURVEILLER LORS DE L'INSPECTION ANNUELLE

La végétation aux extrémités Est et Ouest.
La corrosion au niveau de la partie inférieure du ponceau.
Les poteaux des glissieres de securité.

DEMANDE D'INFORMATIONS ADDITIONNELLES

Commentaires

Inspections suggérées

- ☐ Spéciale
- ☐ Observation
- ☐ Sous-marine
- ☐ Essai non destructif - acier

Suivi

- ☐ Risque de chutes de fragments de béton
- ☐ Expertise de dalle
- ☐ Avis technique - fissuration béton

CODE	UNITÉ	QTÉ

CODE	UNITÉ	QTÉ

CODE	UNITÉ	QTÉ

FICHE D'INSPECTION

Numéro de structure :	**P-PAS-214**	Arrondissement :	Paspébiac
Route :	7e avenue Ouest	Date de l'inspection générale :	2022-08-06
Obstacle :	Rivière Paspébiac	Type de structure :	15 - PONCEAU CIRCULAIRE EN ACIER

DONNÉES D'INSPECTION

	T.	GROUPE	ÉLÉMENT / TYPE	#Él.	Pos.	Qté	Unit.	P/S	N.I	État du matériau (%) A	B	C	D	CEC
1	1	Cours d'eau et remblai	Cours d'eau					S	N.d.					4
2	1	Cours d'eau et remblai	Remblai		Nord			S	N.d.	95	10	0	0	4
3	1	Cours d'eau et remblai	Remblai		Sud			S	N.d.	95	5	0	0	4
4	1	Ponceau	Fondation					P	É. i.					
5	1	Ponceau	Radier			12.2	m2	P	N.d.	70	20	10	0	3
6	1	Ponceau	Mur/ naiss. Voûte / coins infér.			30.48	m	P	N.d.	90	10	0	0	3
7	1	Ponceau	Dessous de la dalle / voûte			15.24	m	P	N.d.	90	10	0	0	3
8	1	Approche	Transition de chaussée		Nord			S	N.d.	95	5	0	0	3
9	1	Approche	Transition de chaussée		Sud			S	N.d.	95	5	0	0	3

N.I. : Nature inspection = N.d. : Nouvelle donnée / D. r. : Donnée reportée / É. i. : Élément inaccessible

COMMENTAIRES

5	Corrosion moyenne au niveau du radier.

RECOMMANDATIONS

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

	CODE	UNITÉ	QTÉ

LISTE DES ACTIVITÉS ENREGISTRÉES LORS DE L'INSPECTION GÉNÉRALE

Numéro de structure :	P-PAS-214	Obstacle :	Rivière Paspébiac	Date de la dernière inspection : Non disponible
Route :	7e avenue Ouest	Arrondissement :	Paspébiac	

ACTIVITÉ	DESCRIPTION	QUANTITÉ	UNITÉ	$/UNITÉ	TOTAL ($)	TRAVÉE	GROUPE	ÉLÉMENT	NUMÉRO	POSITION
1071	*Enlèvement de végétation*	4	Unité	600 $	2,400 $	1				

TOTAL **2,400 $**

Ingénieur responsable de l'inspection : Enrique G. Juncos, Ing, DESS Date : 2022-08-06

maxxum GESTION D'ACTIFS

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE

IDENTIFICATION

SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

Date	2022-08-06

Identification

ID_Ville	P-PAS-214		
Numéro de structure		Remplace	
Nom			
Statut			
Type de structure			
Charg. Conception			
Catégorie S/U/A			

Responsabilité

Juridiction principale	
Juridiction secondaire	

Année

Année de construction			
Unités fondation		Pose dern. membrane	
Systèmes structuraux		Pose dern. revêtement	
Platelage		Dern. réparation dalle	

Coût

Coût remplacement	
Valeur à neuf	



Orientation	Est-Ouest
Point de repère	Ouest vers la rue Day
Arrondissement	Paspébiac
Latitude	48.070545
Longitude	-65.274798

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
ROUTES

Routes

Nom	Classe route
7e avenue Ouest	

Circulation

DJMA		Longueur détour		km
% camion		Vitesse détour		km/h

Hauteur libre actuelle		m
Hauteur libre affichée		m
Présence d'un gabarit	N/D	
Hauteur libre du gabarit		m

Chaussée

	Nombre de voies de circulation	Largeur carrossable (m)	Vitesse affichée (km/h)
Actuel	2	6.6	

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
OBSTACLES

Obstacles

Nom	Type de voie	Nb voies	Larg carrossable (m)	Hauteur libre (m)		Dég. horiz. gauche (m)		Dég. horiz. droit (m)		Gabarit	
		Act.	Act.	Act.	Aff.	Act.	Protection	Act.	Protection	Présent	Haut. (m)

Obstacles

Nom	Type de voie	DJMA	% camion	Longueur du détour	Vitesse du détour
0	0				

Hydraulique

Hauteur eaux hautes extrêmes		m
Hauteur eaux basses extrêmes		m
Année étude réalisée		

Sujet à :

affouillement	N/D
embâcle	N/D
inondation	N/D

maxxum GESTION D'ACTIFS

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE

DESCRIPTION

SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

Dimensions

Ouverture totale	3200	mm
Longueur	15240	mm
Superficie totale	48.768	m2
Épaisseur du remblai	3000	mm

Piste cyclable

Largeur totale des pistes cyclables		m
Type de piste cyclable à gauche		
Type de piste cyclable à droite		
Route verte		

Panneaux

	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐
	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐
	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐
	EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐		EP ☐ RQ ☐

Affichage

Tonnage	Sur place	Souhaitable	Recommandé
Type d'affichage	1 - Aucun affichage	1 - Aucun affichage	1 - Aucun affichage
			
			
			
			

Date de la recommandation	
Raison écart affichage	

Services publics

Type	Responsable	Nombre	Emplacement

Commentaires

FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE

DESCRIPTION

Cellule	Type de structure	Dimension horizontale (mm)	Dimension verticale (mm)
	15 - PONCEAU CIRCULAIRE EN ACIER	3200	3200

maxxum GESTION D'ACTIFS

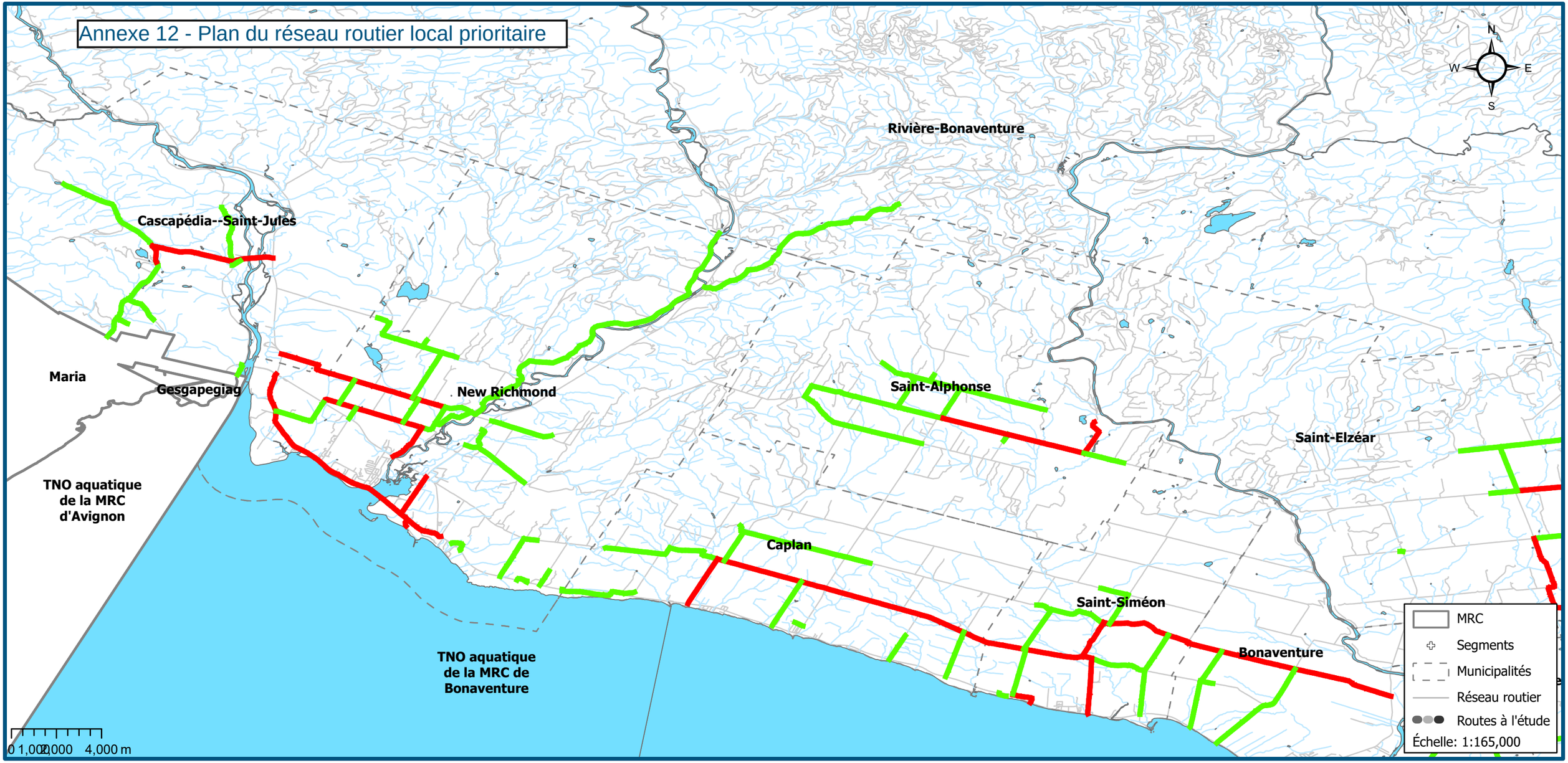
FICHE D'INVENTAIRE DÉTAILLÉE
ÉLÉMENTS

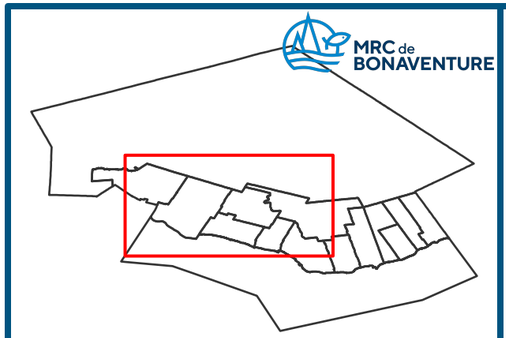
SCI Globale Engineering & Construction SINCE 2003

IGF axiom Ingénierie intégrée

Type	No.	Groupe	Élément	Type	Matériau	Armature	Enduit ou syst. protec.	Divers	No.	Position	Long.	Larg.	Haut.	Nb	Qte calc.	Unité	Qté eff.	Envir.

Annexe 12 - Plan du réseau routier local prioritaire





Plan des routes prioritaires

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Non prioritaire
- Prioritaire

Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Rivière-Bonaventure

Port-Daniel--Gascons

Saint-Siméon

Saint-Elzéar

Hope

Saint-Godefroi

Shigawake

Paspébiac

Hope Town

Bonaventure

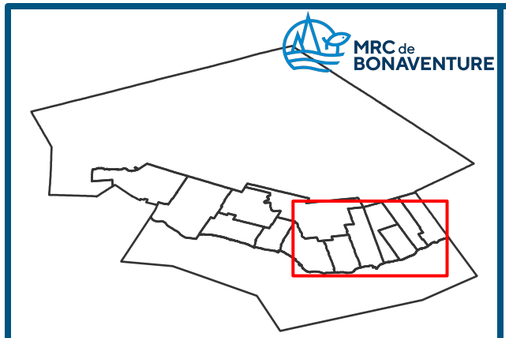
New Carlisle

TNO aquatique de la MRC de Bonaventure

N
W
E
S

MRC
Segments
Municipalités
Réseau routier
Routes à l'étude
Échelle: 1:122,071

0 500 1,000 2,000 m



GCS WGS 1984

Plan des routes prioritaires

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Non prioritaire
- Prioritaire

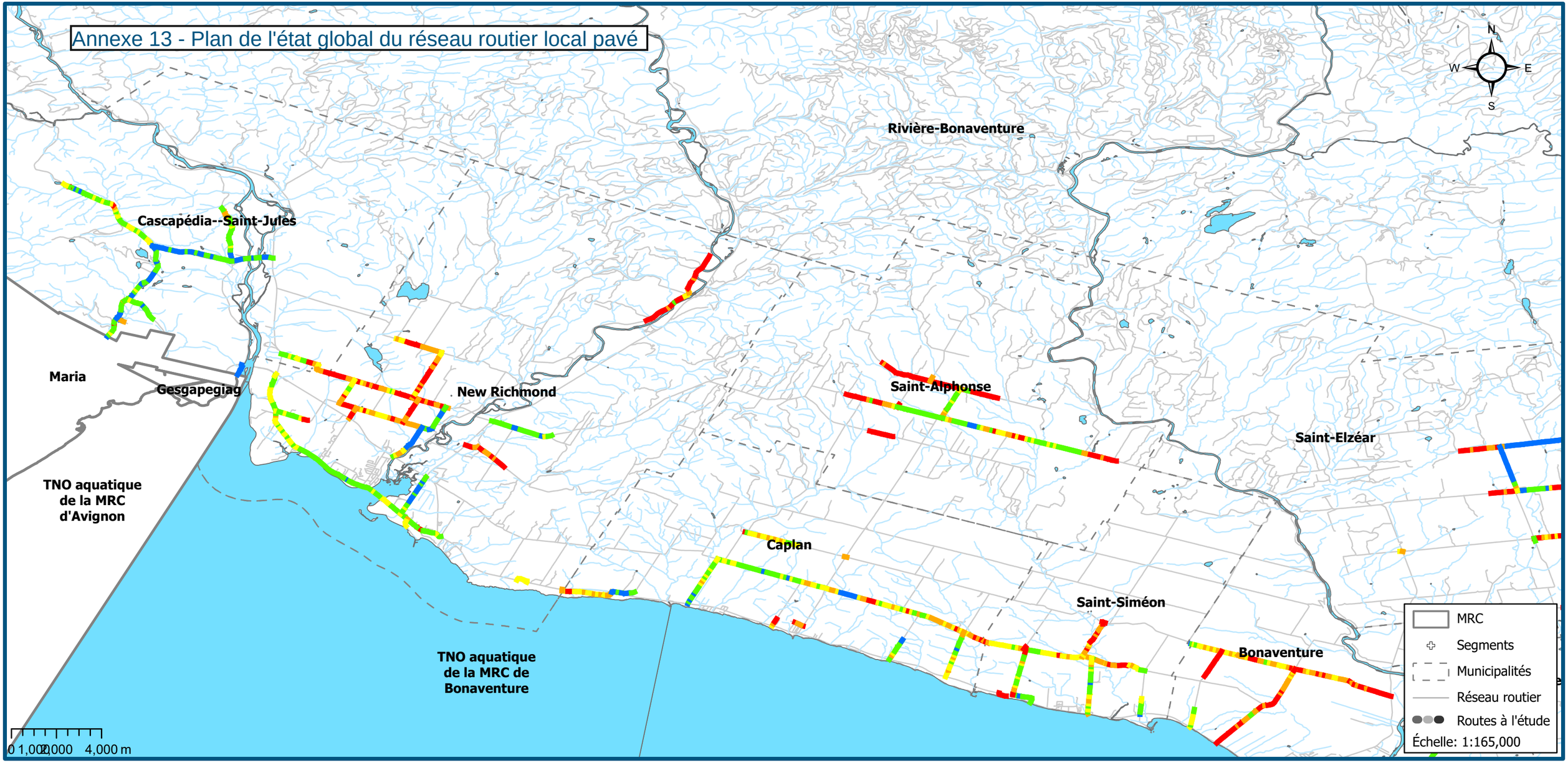
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

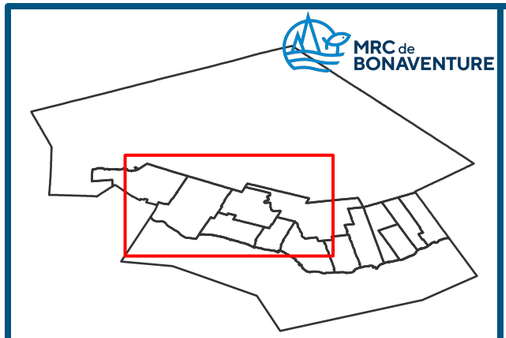
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 13 - Plan de l'état global du réseau routier local pavé





Plan de l'état des routes pavées

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

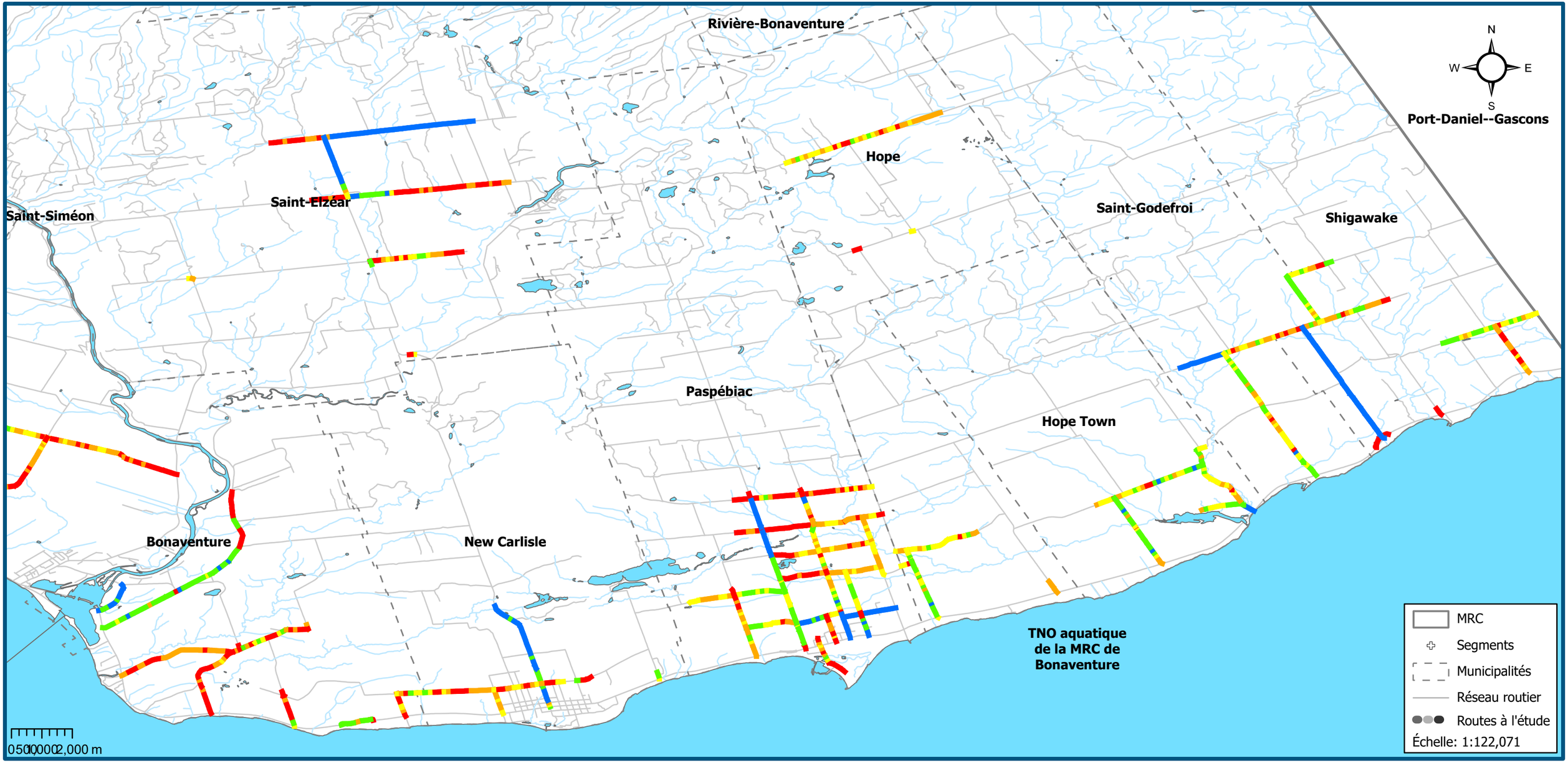
- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

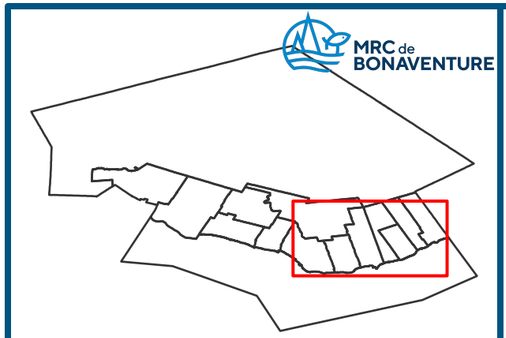
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022





GCS WGS 1984

Plan de l'état des routes pavées

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

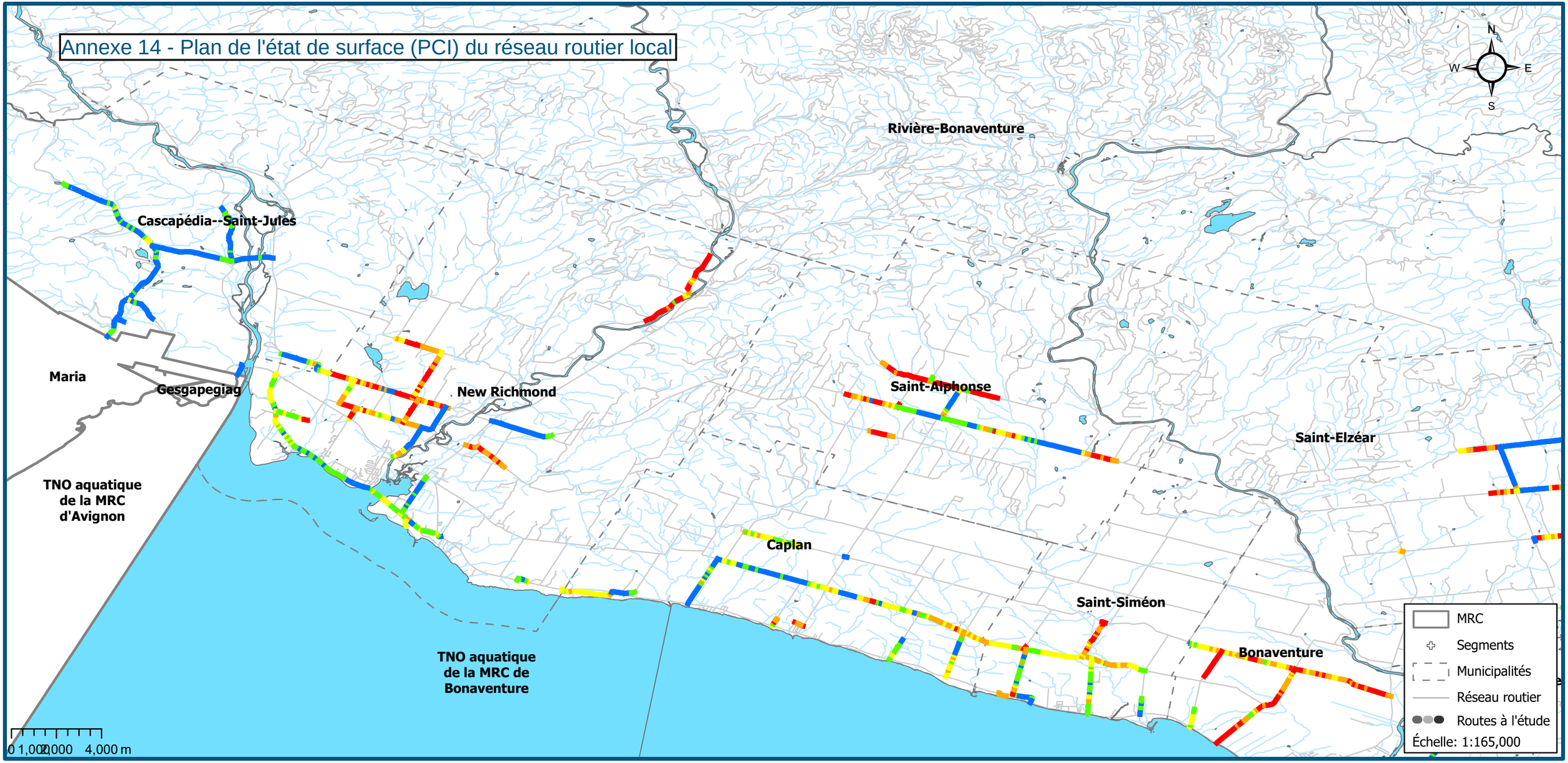
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

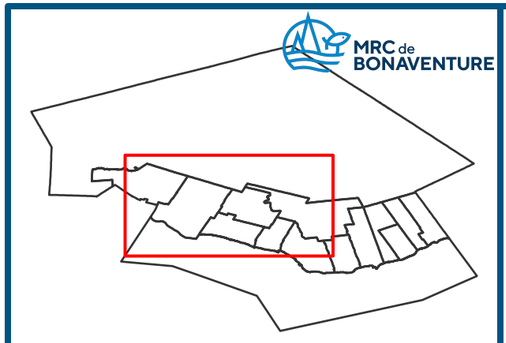
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 14 - Plan de l'état de surface (PCI) du réseau routier local





Plan de l'état des routes -PCI

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

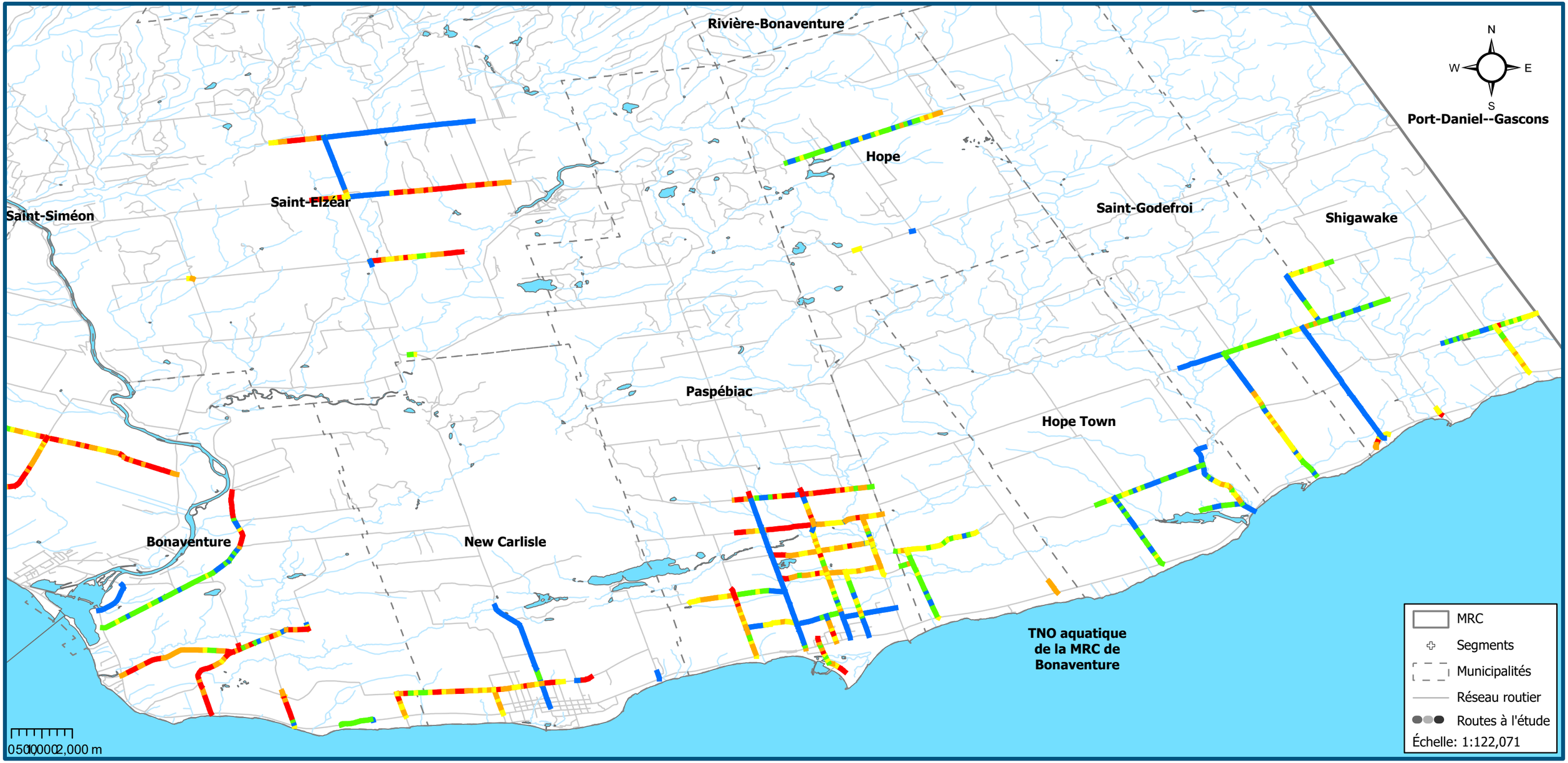
- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

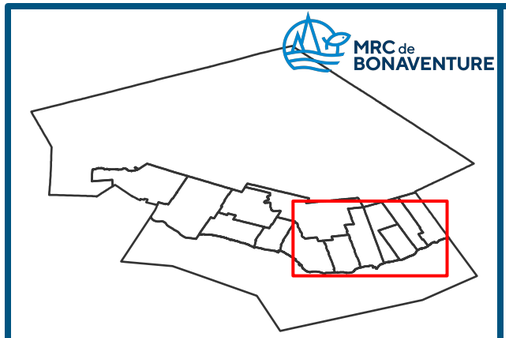
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022





GCS WGS 1984

Plan de l'état des routes -PCI

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

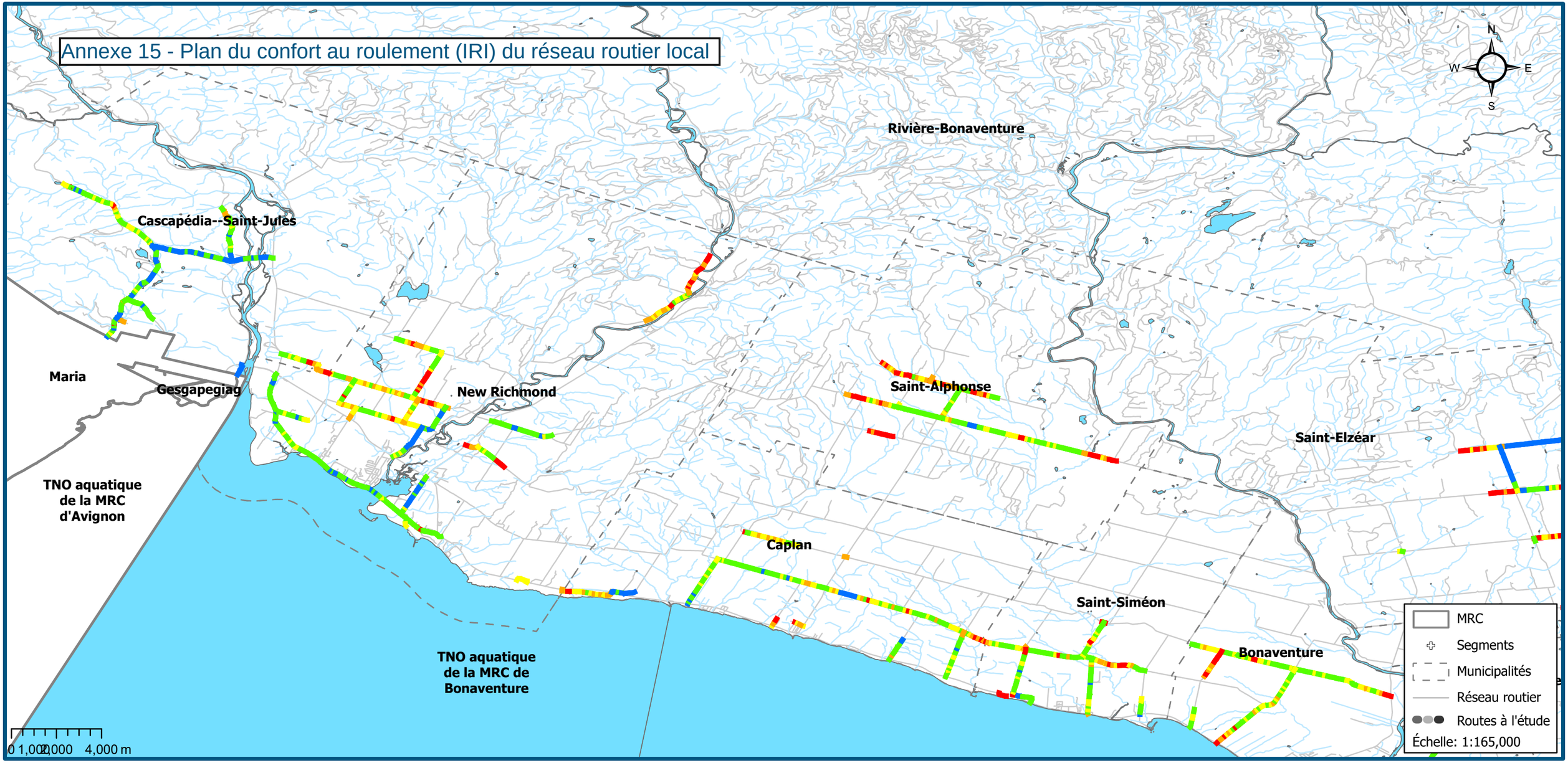
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

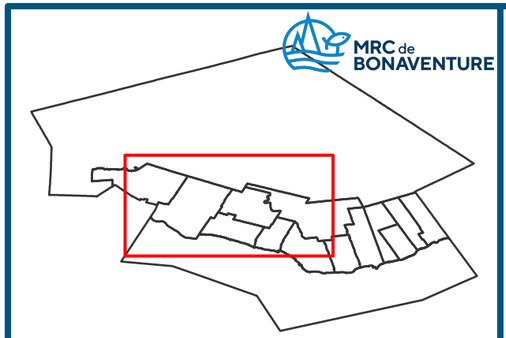
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 15 - Plan du confort au roulement (IRI) du réseau routier local





Plan de l'état des routes -IRI

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

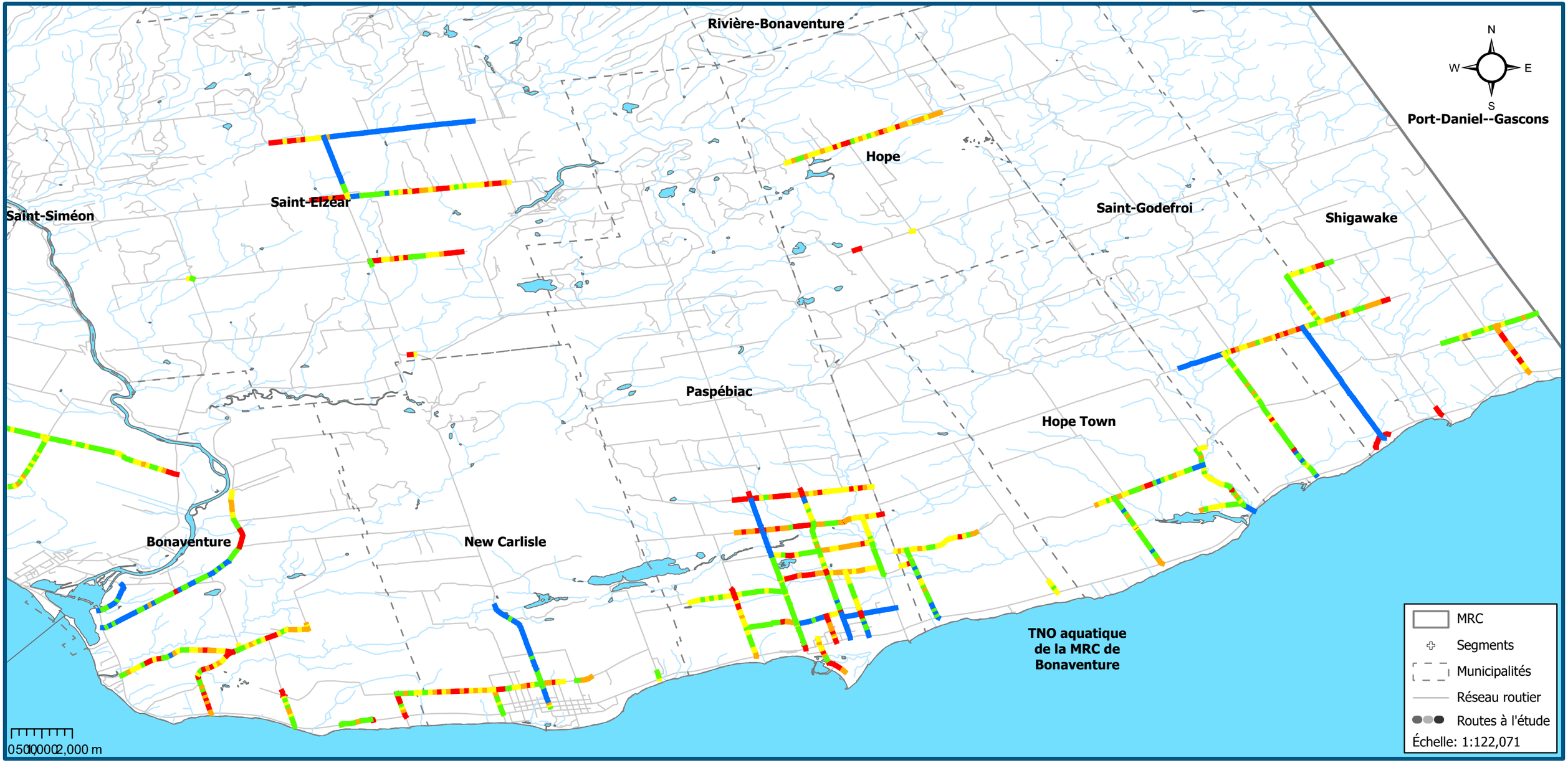
- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

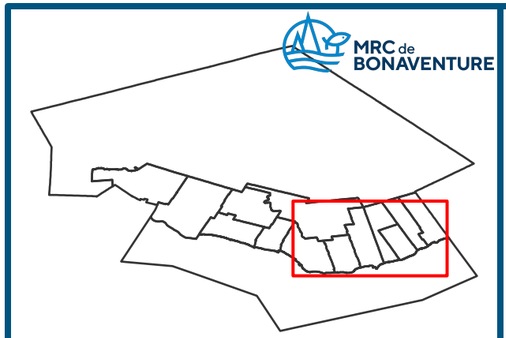
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022





GCS WGS 1984

Plan de l'état des routes -IRI

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

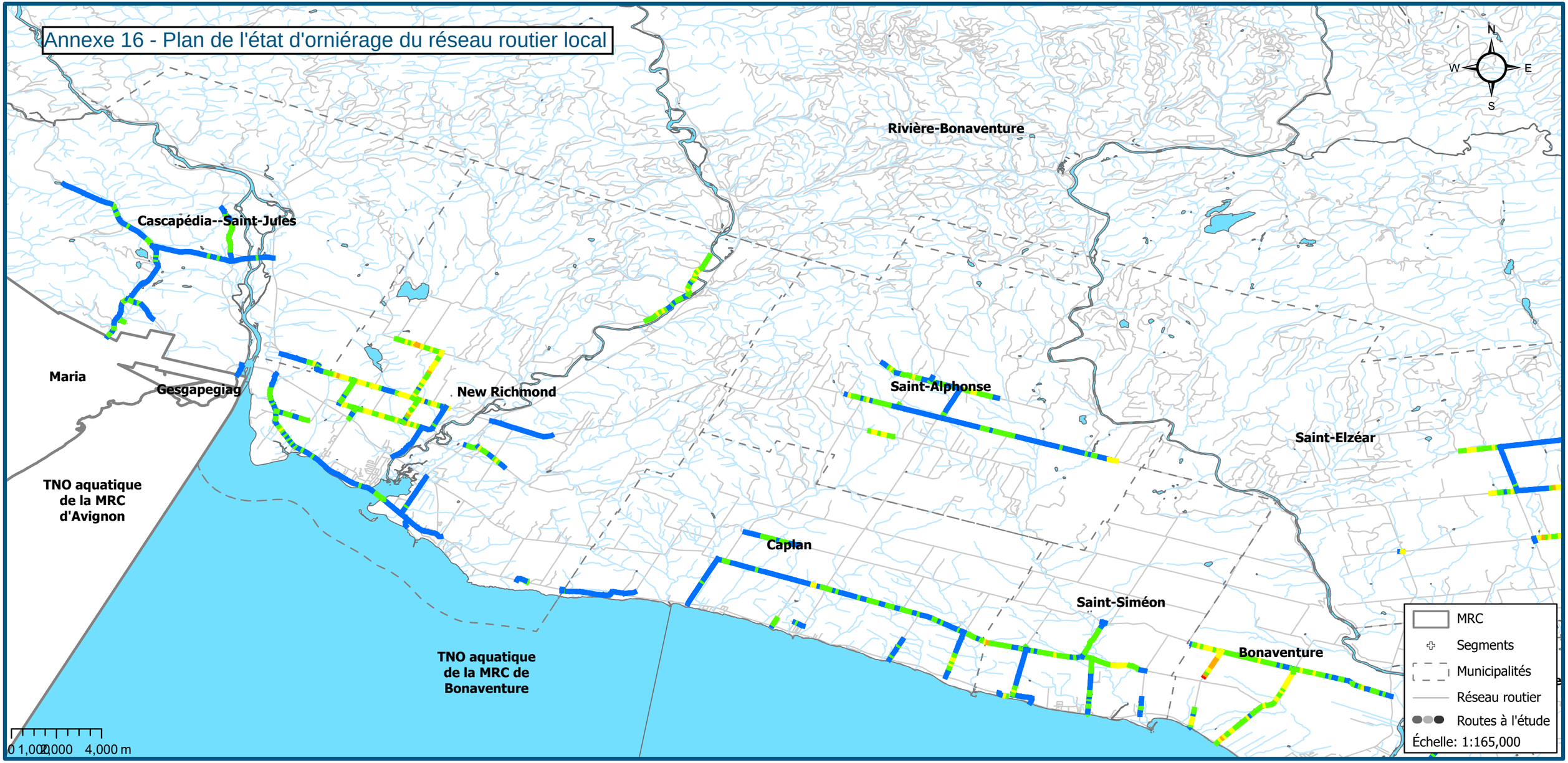
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

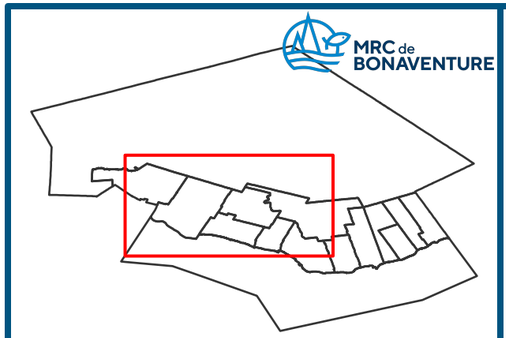
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 16 - Plan de l'état d'orniérage du réseau routier local





GCS WGS 1984

Plan de l'état des routes -Orniérage

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

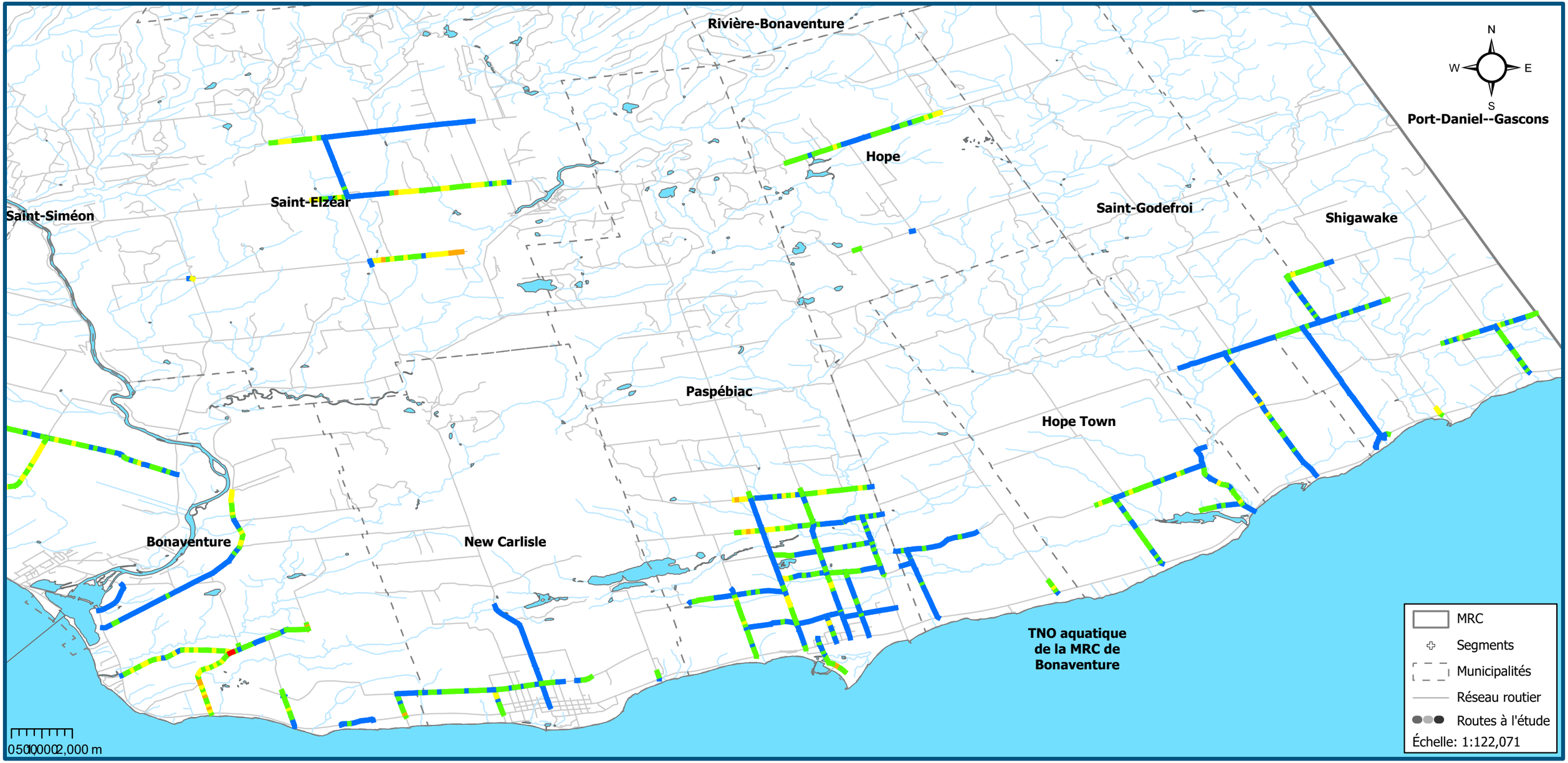
- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

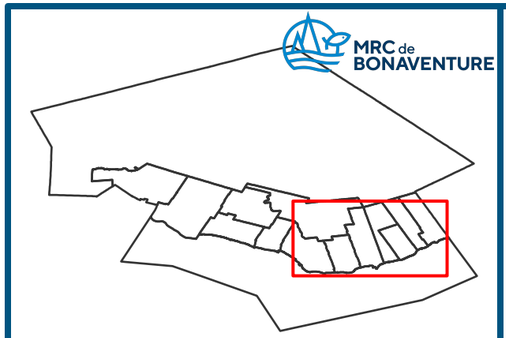
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022





GCS WGS 1984

Plan de l'état des routes -Orniérage

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

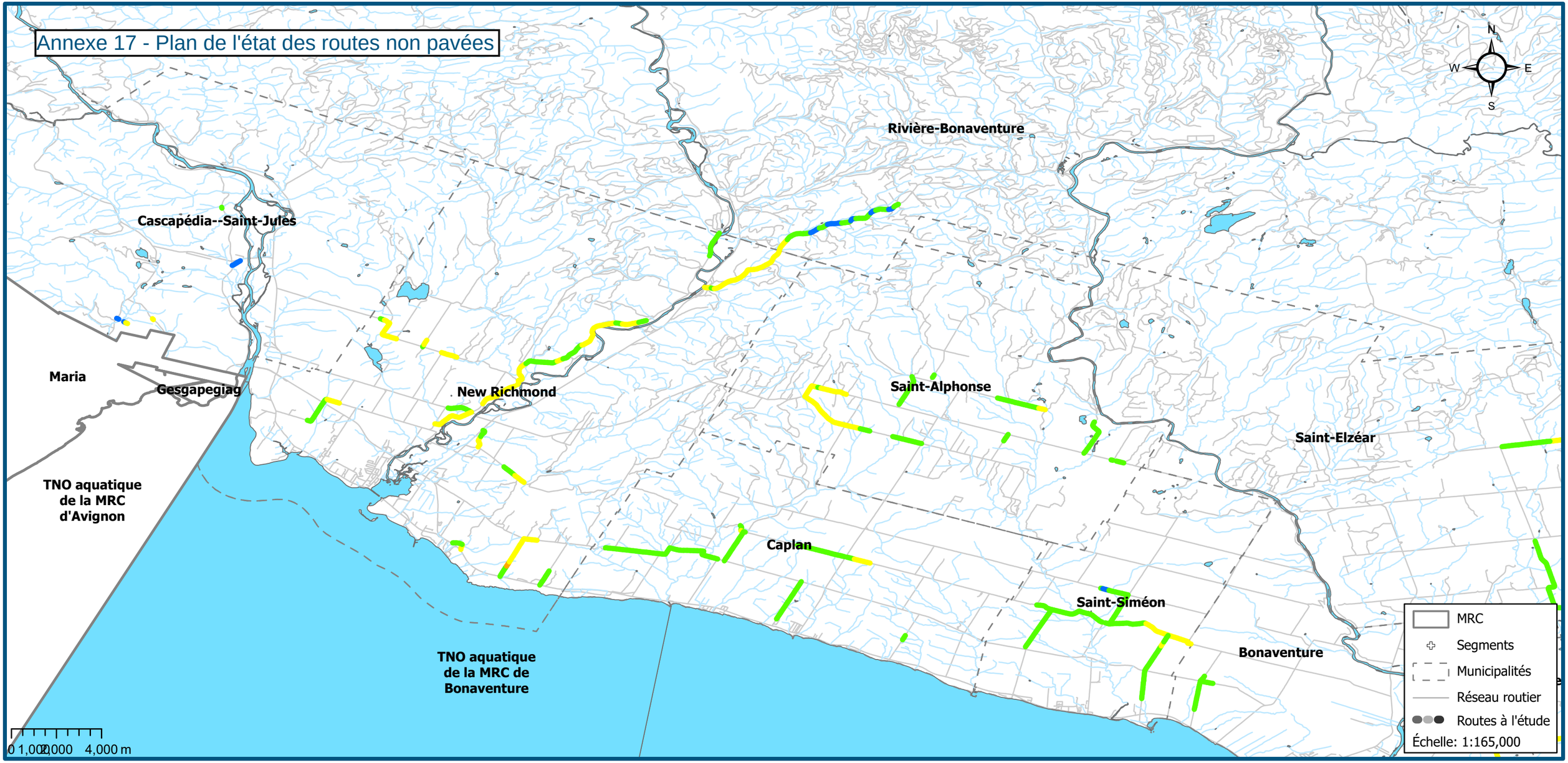
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

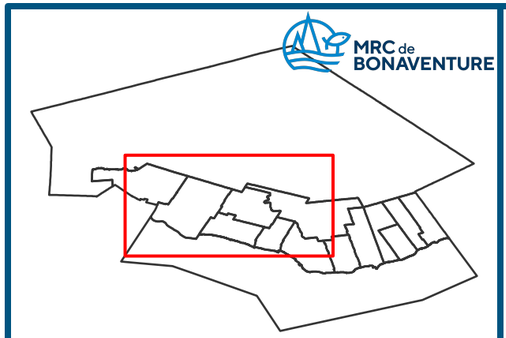
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 17 - Plan de l'état des routes non pavées





GCS WGS 1984

Plan de l'état des routes non pavées

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais

Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Rivière-Bonaventure

Port-Daniel--Gascons

Saint-Siméon

Saint-Elzéar

Hope

Saint-Godefroi

Shigawake

Paspébiac

Hope Town

Bonaventure

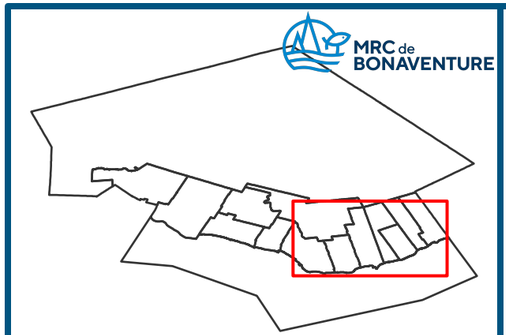
New Carlisle

TNO aquatique de la MRC de Bonaventure

N
W
E
S

MRC
Segments
Municipalités
Réseau routier
Routes à l'étude
Échelle: 1:122,071

0 500 1,000 2,000 m



GCS WGS 1984

Plan de l'état des routes non pavées

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais

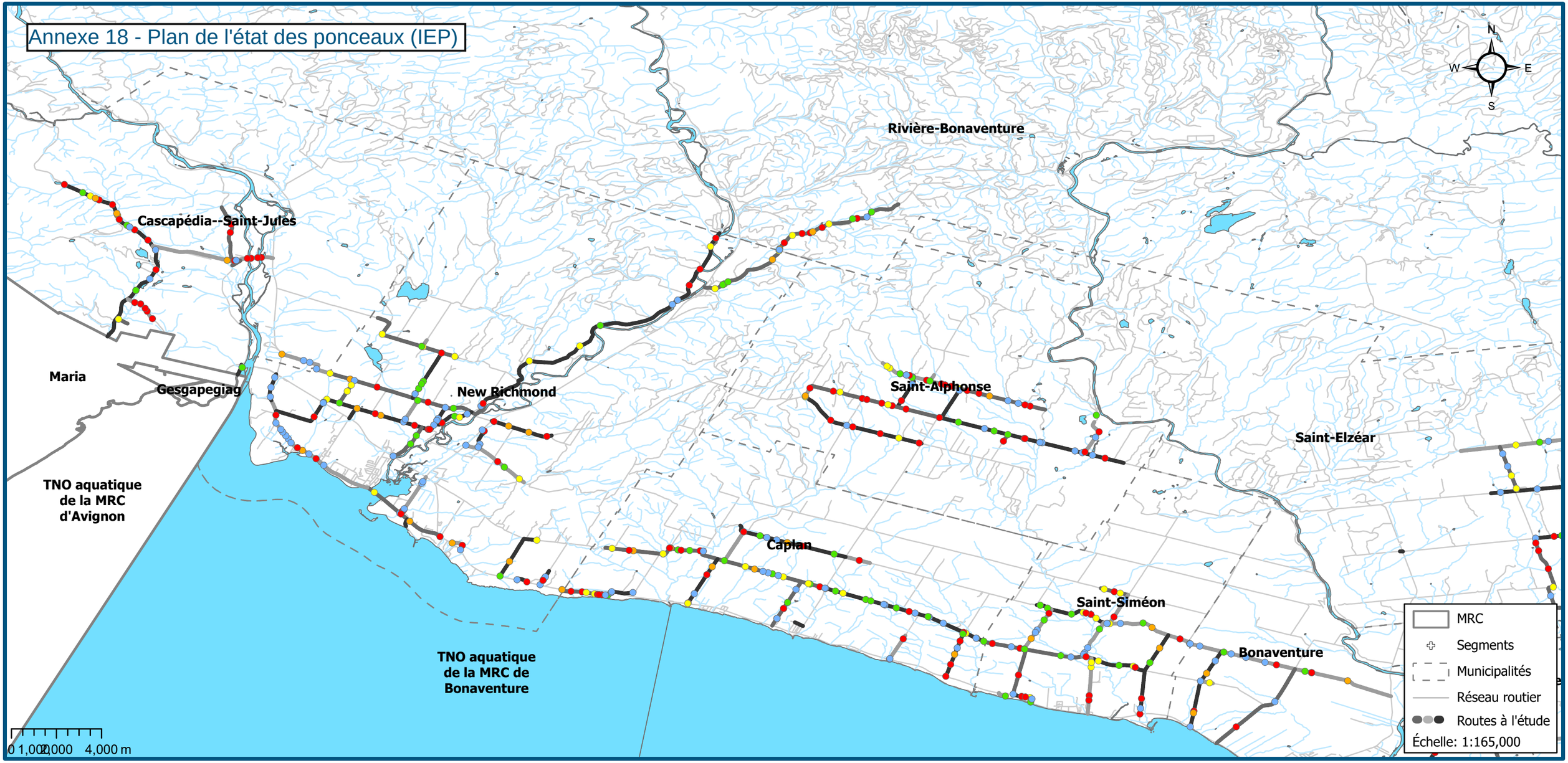
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

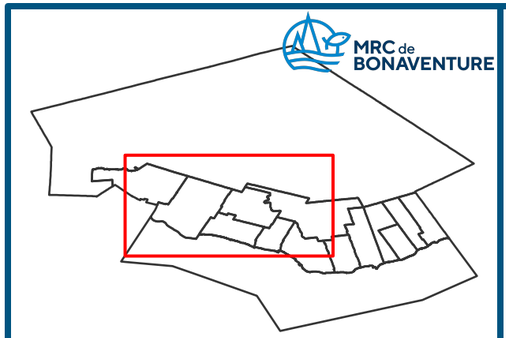
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 18 - Plan de l'état des ponceaux (IEP)





Plan de l'état global des ponceaux

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

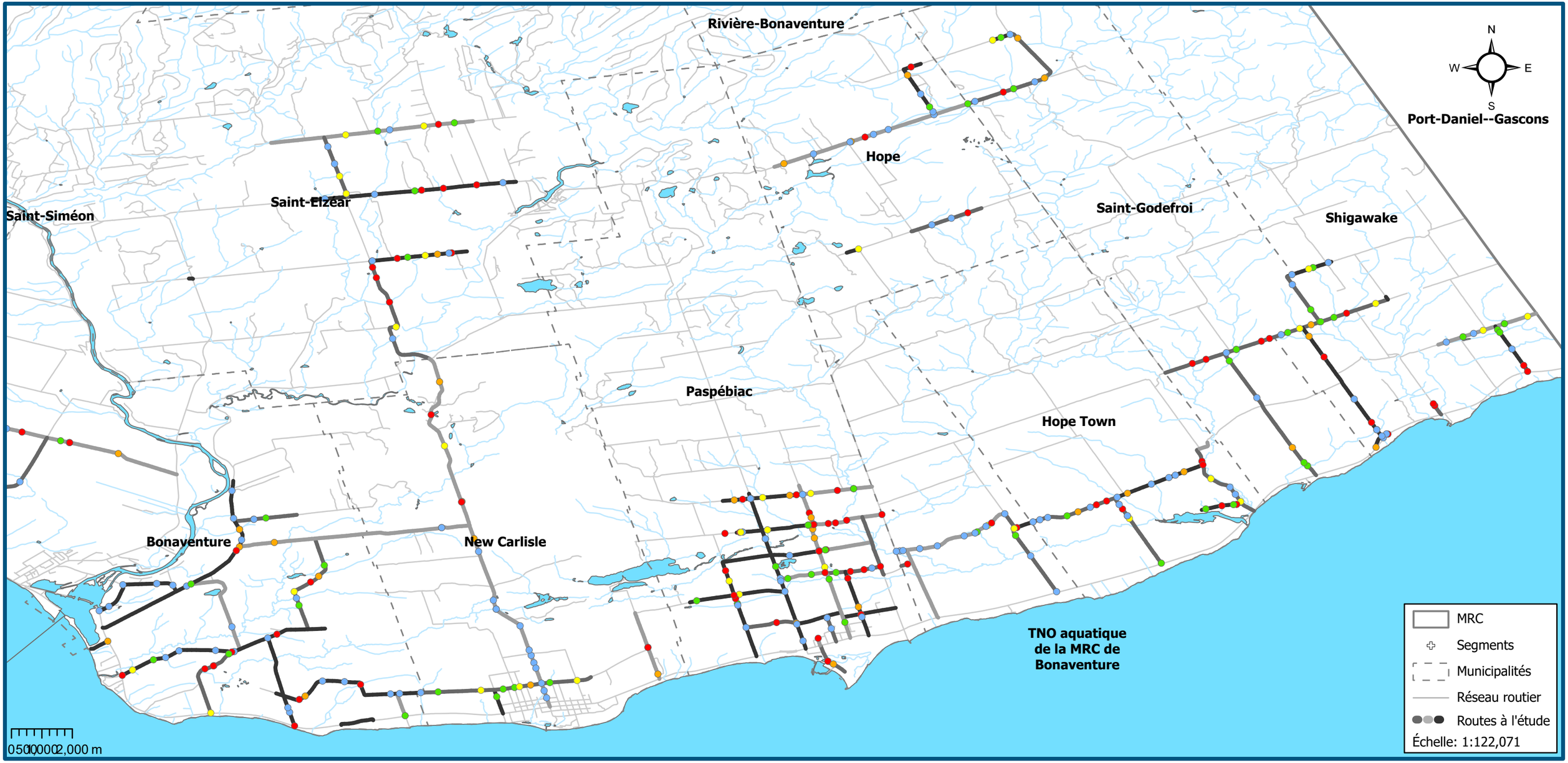
- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

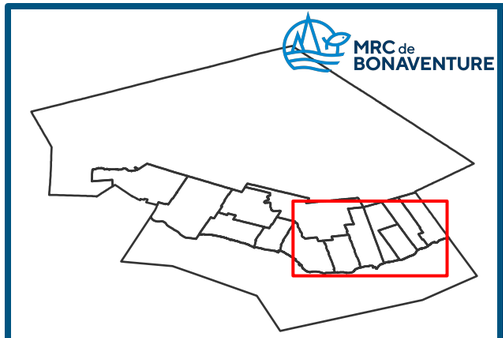
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022





GCS WGS 1984

Plan de l'état global des ponceaux

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Très bon
- Bon
- Satisfaisant
- Mauvais
- Très mauvais

Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022



maxxum
GESTION D'ACTIFS

Annexe 8 – Rapport d’étape no 3

MRC de BONAVENTURE



PLAN D'INTERVENTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)

RAPPORT D'ÉTAPE NO 3
(VERSION DÉFINITIVE)

STRATÉGIE D'INTERVENTION ET ESTIMATION DES COÛTS

Février 2023

Projet No PIIRL 2022

Réalisé grâce à la collaboration de

maxxum GESTION D'ACTIFS

PLAN D'INTERVENTION DES INFRASTRUCTURES

ROUTIÈRES LOCALES (PIIRL)

RAPPORT D'ÉTAPE NO 3

(VERSION DÉFINITIVE)

STRATÉGIE D'INTERVENTION ET ESTIMATION DES COÛTS

Préparé par



Éric Lalonde, ing. M. ing.
O.I.Q. : 120124

PROJET No PIIRL 2022

Le 3 février 2023

maxxum GESTION D'ACTIFS

96 rue Fraser
Sherbrooke (Québec)
J1J 2V1

Bur. 819-345-3264

Équipe de réalisation du rapport

Maxxum Gestion d'Actifs

Rédaction
M. Éric Lalonde, ing.

Révision
Mme Alyson Lalonde

MRC de Bonaventure

Coordination
M. Dany Voyer, aménagiste et responsable du service de l'aménagement du territoire

Ressources internes consultées :
Mme Camille Cyr, géomaticienne, ing. géomatique
M. François Bujold, directeur général, greffier-trésorier

Révisions

Révision	Date	Description	Par
0	2022-12-08	Version initiale – pour dépôt au MTQ	E.L.
1	2023-02-03	Version définitive – après révision des commentaires du MTQ	E.L.
2			
3			

Table des matières

1 Mise en contexte 1

2 Méthodologie 3

2.1 Documents de référence 3

2.2 Précisions sur les budgets et coûts 3

3 Élaboration de la stratégie d'intervention 5

3.1 Généralités 5

3.1.1 Niveau de gestion pour le plan de gestion des infrastructures 5

3.1.2 Approche générale pour la stratégie d'intervention 6

3.2 Établissement des budgets annuels 9

3.3 Établissement de cibles réalistes de chacune des municipalités 10

3.3.1 Objectifs généraux 12

3.3.2 Cibles établies pour les chaussées pavées 13

3.3.3 Cibles établies pour les chaussées non-pavées 15

3.3.4 Cibles établies pour les ponceaux 16

3.4 Sélection des sites d'intervention pour les trois prochaines années 18

3.4.1 Établissement de l'état actuel du réseau routier 18

3.4.2 Détermination des besoins d'intervention Interventions de la stratégie 19

3.4.3 Répartition du budget disponible 27

4 Estimation préliminaire des coûts d'intervention 30

4.1 Généralités et coûts unitaires 30

4.2 Priorité d'intervention 31

4.3 Coûts estimés des interventions par tronçon 32

4.4 Coûts des interventions des ponceaux 34

5 Conclusion 35

Annexes

Annexe 1 – Cibles réalistes définies par municipalité 37

Annexe 2 – Bilan de l'état des infrastructures routières..... 52

Annexe 3 – Tableau de la nature d'intervention des routes..... 79

Annexe 4 – Évaluation des coûts estimés des routes 87

Annexe 5 – Évaluation des coûts estimés des ponceaux 97

Annexe 6 – Plan de la nature d'intervention des routes..... 112

Annexe 7 – Plan de la nature d'intervention des ponceaux 114

Annexe 8 – Plan de la nature d'intervention des autres actifs 116

Liste des figures

Figure 1 : Démarche proposée pour l'élaboration du PIIRL de la MRC de Bonaventure 2
Figure 2 : Coûts reliés à la remise en état d'une chaussée 8
Figure 3 : Moment d'intervention et bénéfice-coûts 19
Figure 4 : Choix stratégique du moment d'intervention 20
Figure 5 : Stratégie d'intervention optimisée 21
Figure 6 : Stratégie d'intervention évolutive 21
Figure 7 : Intervention préventive 22
Figure 8 : Intervention curative 23
Figure 9 : Interventions palliatives 24

Liste des tableaux

Tableau 1 : Investissements des années antérieures (2016-2021) et anticipés 10
Tableau 2 : Synthèse de l'état actuel des actifs et niveau de service, routes prioritaires 11
Tableau 3 : Synthèse de l'état actuel des actifs et niveau de service, routes non prioritaires 11
Tableau 4 : Cibles à atteindre pour les chaussées pavées des routes prioritaires 13
Tableau 5 : Cibles à atteindre pour les chaussées pavées des routes non prioritaires 13
Tableau 6 : Cibles pour l'orniérage, sur les routes prioritaires 14
Tableau 7 : Cibles pour l'orniérage, sur les routes non prioritaires 14
Tableau 8 : Cibles pour le confort au roulement (IRI), sur les routes prioritaires 14
Tableau 9 : Cibles pour le confort au roulement (IRI), sur les routes non prioritaires 15
Tableau 10 : Cibles à atteindre pour les chaussées non-pavées, routes prioritaires 15
Tableau 11 : Cibles à atteindre pour les chaussées non-pavées, routes non prioritaires 16
Tableau 12 : Cibles à atteindre pour l'indice d'état du ponceau (IEP), routes prioritaires 16
Tableau 13 : Cibles à atteindre pour l'indice d'état du ponceau (IEP), routes non prioritaires 17
Tableau 14 : Cibles à atteindre des ponceaux dangereux (Avis à l'ingénieur), routes prioritaires 17
Tableau 15 : Cibles à atteindre des ponceaux dangereux (Avis à l'ingénieur), routes non prioritaires 17
Tableau 16 : Interventions suggérées pour les autres actifs (dispositif de sécurité) selon les indicateurs 27
Tableau 17 : Stratégie de répartition des budgets pour les interventions de chaussées 28
Tableau 18 : Tableau de la répartition des budgets de routes par Municipalité 29
Tableau 19 : Répartition de la stratégie selon les volets d'intervention 29
Tableau 20 : Coûts unitaires des travaux des routes pavées 30

Tableau 21 : Prix unitaires des interventions de réhabilitation, amélioration et entretien 30
Tableau 22 : Prix unitaires pour le remplacement ou le prolongement de ponceau 31
Tableau 23 : Paramètres de fenêtre d'opportunité d'intervention et d'augmentation de la durée de vie 32
Tableau 24 : Sommaire des coûts des interventions des routes..... 33
Tableau 25 : Sommaire des coûts des interventions des ponceaux 34

Table des abbréviations

PIIRL	Plan d'intervention en infrastructures routières locales.
PAVL	Programme d'aide en voirie locale.
MTQ	Ministère des Transports du Québec.
PCI	Pavement Condition Index : Indice d'état de surface représenta le taux de fissuration pour les routes pavées.
IRI	Indice de rugosité international : Indice de confort au roulement évalué pour les routes pavées.
FWHA	Federal Highway Administration : Organisme régissant le réseau routier supérieur aux États-Unis.

Abbréviations de villes participantes

BON	Bonaventure
CAP	Caplan
CAS	Cascapédia--Saint-Jules
HOT	Hope
CHO	Hope Town
NWC	New Carlisle
NRI	New Richmond
PAS	Paspébiac
RBV	Rivière-Bonaventure (TNO)
SHI	Shigawake
SAL	Saint-Alphonse
SEL	Saint-Elzéar
SGO	Saint-Godefroi
SSI	Saint-Siméon

1 Mise en contexte

La MRC de Bonaventure a mandaté la firme **Maxxum Gestion d'Actifs** pour produire un plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL) répondant aux exigences émises par le Ministère des Transports du Québec. Ce plan vise à établir l'état des infrastructures, à structurer les interventions requises et à se doter d'une stratégie de planification à court et moyen termes afin de procéder à la détermination des besoins et des priorités d'intervention. La planification porte sur les trois prochaines années sous la forme d'un plan triennal.

Le mandat comprend l'élaboration d'un plan d'intervention conformément au Guide d'élaboration – Plan d'intervention des infrastructures routières locales (PIIRL), dont la plus récente version a été diffusée en avril 2021, ainsi que les modalités d'application de ce plan d'intervention, également diffusées en 2021. Ce mandat inclut l'élaboration des 7 étapes du PIIRL, lesquelles seront réalisées en collaboration avec les membres du conseil de la MRC.

Le présent rapport présente la cinquième et sixième étape du PIIRL, soit :

5. Élaboration de la stratégie d'intervention : La stratégie d'intervention sera élaborée pour le réseau routier local défini dans le rapport précédent qui contient l'étape 4 du PIIRL.
6. Estimation préliminaire des coûts d'intervention : L'estimation sera effectuée selon les interventions proposées dans la stratégie définie à l'étape 5.

La réalisation de ces deux étapes représente la base de ce troisième rapport qui est la dernière phase nécessaire pour élaborer un plan triennal d'interventions sur les routes de la MRC de Bonaventure.

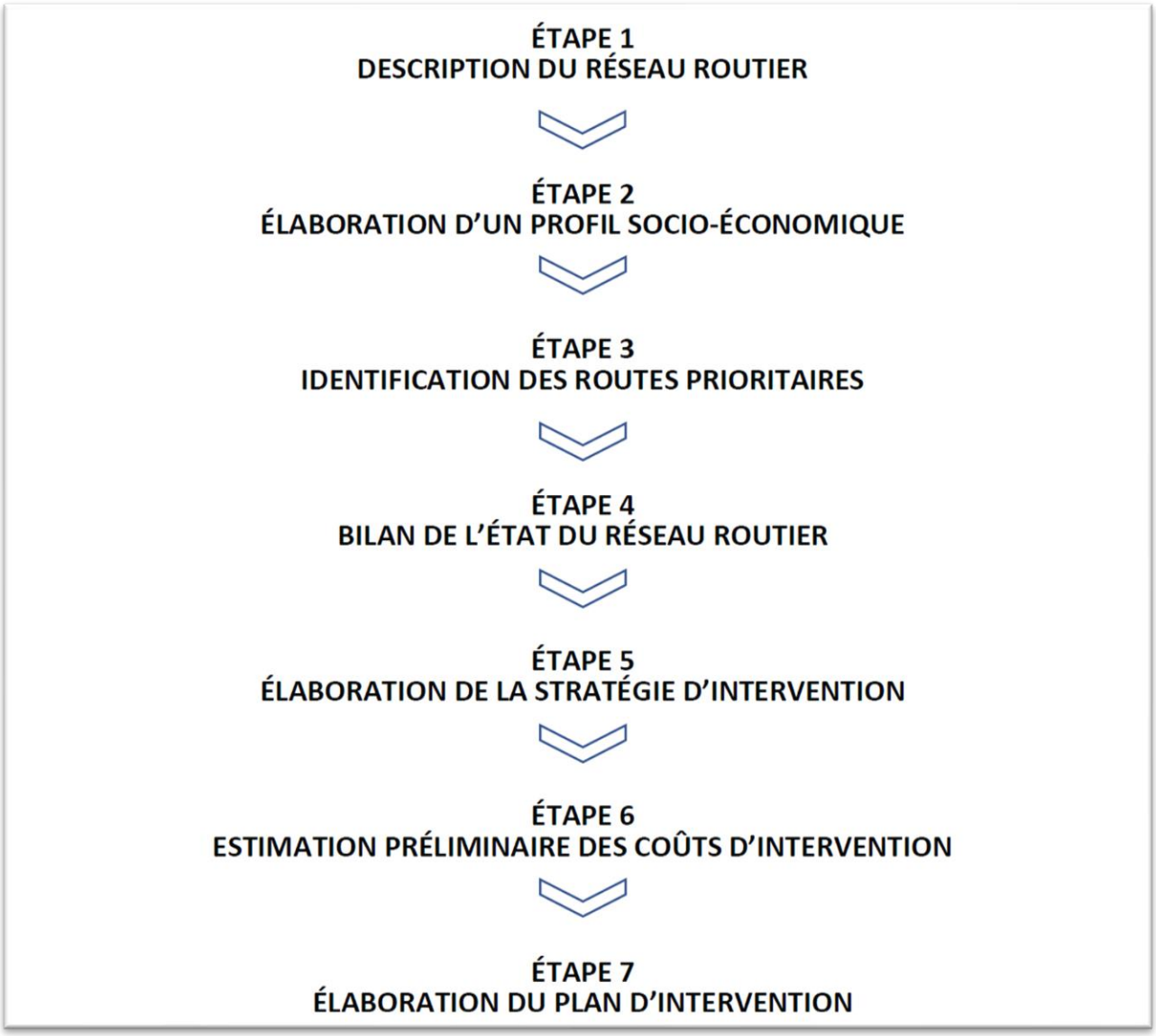


Figure 1 : Démarche proposée pour l'élaboration du PIIRL de la MRC de Bonaventure

2 Méthodologie

2.1 Documents de référence

La planification triennale de la MRC de Bonaventure a été réalisée en tenant compte d'informations, d'exigences ou de recommandations retrouvées dans les documents suivants :

- MTQ – Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024 ;
- MTQ – Plan d'intervention en infrastructures routières locales : Guide d'élaboration 2016 ;
- MTQ – Plan d'intervention en infrastructures routières locales : Complément d'information au guide d'élaboration 2016 ;
- MTQ – publications – Ouvrage routiers – guides – Manuel d'inspection des ponceaux, *édition 2019* ;
- MTQ – publications – Ouvrage routiers – guides – Guide de mesures et d'identifications des dégradations de chaussées souples ;
- MTQ – publications – Ouvrage routiers – guides – Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier ;
- MTQ 2006 – Gestion stratégique des chaussées ;
- FHWA 2015 – Gravel Roads Construction and Maintenance Manual.

2.2 Précisions sur les budgets et coûts

Considérants que les budgets d'années antérieurs et ceux à prévoir par les municipalités pour les années futures incluent ou doivent inclurent tous les frais qui s'appliquent à elles, alors toutes les évaluations de coûts préparées par **Maxxum Gestions d'Actifs** et présentés dans ce rapport incluent :

- Les **Coûts Directs des Travaux** (**CDT**)réalisés en régie ou par un entrepreneur;
- Les **Coûts Directs d'Honoraires Professionnels** (**CDHP**) d'un laboratoire de sol et d'une firme d'ingénierie pour les études, la conception, la préparation des plans et devis, le suivi lors de l'appel d'offres, ainsi que le suivi lors de la réalisation des travaux par un entrepreneur. Les coûts directs pour les honoraires professionnels sont fixés **10%** de la valeur des coûts directs des travaux;
- Les **Frais Incidents (FI)**, sont les frais pour couvrir les risques et imprévus reliés aux faits que la présente étude est réalisée au niveau réseau et non de façon précise et avec toutes les informations requises qui ne seront disponible que lors de l'étude au niveau projet. Les frais

incidents ont été fixés à **20%** des coûts directs (CDT+CDHP). Tel qu'admis au programme d'aide financière du PAVL.

- Les **Taxes Nettes (TN)** sont le montant des taxes non remboursable à une municipalité. Ce taux est fixé à **4.9875%** des coûts directs + frais incidents.

Les coûts et budgets sont donc établis ainsi :

Coûts ou budgets = CDT x CDHP x FI x TN
= CDT x 1.10 x 1.20 x 1.049875
= CDT x 1.38

En résumé, les coûts totaux des travaux présentés dans le cadre de ce rapport sont majorés de 38% des coûts directs des travaux afin de tenir compte des frais complets qu'une ville devra payer et prévoir à ses budgets.

Il faut aussi tenir compte que les coûts sont en dollars à la date de ce rapport. La ville devrait tenir compte de la fluctuation des marchés en majorant les coûts pour l'année où seront réellement réalisé les travaux si cela devait avoir une implication importante.

3 Élaboration de la stratégie d'intervention

3.1 Généralités

3.1.1 Niveau de gestion pour le plan de gestion des infrastructures

Avant de procéder à l'élaboration de la stratégie d'intervention, il est important d'apporter des précisions quant aux niveaux de gestion des chaussées. Deux niveaux de gestion différents se distinguent : soit le niveau « réseau » et le niveau « projet ». La principale différence entre ces deux types de gestion est au niveau de la précision générale sur l'analyse de dégradation de surface de la chaussée.

Le niveau « réseau » vise à recueillir des données sur l'état de l'ensemble du réseau routier dans le but de définir des orientations stratégiques optimales relatives aux besoins techniques et budgétaires d'intervention. Ces données sont typiquement moins détaillées et à coût moins élevé par kilomètre de chaussée à l'étude. Une évaluation des impacts budgétaires des décisions prises fait partie intégrante de la gestion du niveau réseau.

Le niveau « projet », contrairement au niveau « réseau », se concentre sur un relevé détaillé des dégradations de surface afin de poser un diagnostic précis et détaillé sur des tronçons de route en particulier, faisant souvent l'objet de priorisation à l'échelle du réseau. Ce niveau représente une étape essentielle dans l'implantation des plans stratégiques d'interventions car il vise à recueillir des informations supplémentaires et beaucoup plus détaillées pour préciser le type et les modalités d'application des interventions définies au niveau réseau. Le coût associé à la collecte de ce type de données est plus élevé par kilomètre de chaussée à l'étude.

Le bilan d'état du réseau routier, l'élaboration de la stratégie d'intervention ainsi que l'évaluation préliminaire des coûts effectués dans le cadre du PIIRL représentent des études du niveau réseau. La présentation de demandes d'aide financière requiert une analyse plus approfondie pour élaborer les plans et devis. Ceci constitue une analyse de niveau projet.

Plus précisément, au niveau des chaussées pavées et non pavées, l'état de la chaussée a été évalué selon les données recueillies sur la surface de roulement qui indiquent l'intégrité structurale mais aucune information sur la capacité structurale n'a été relevée. Les données sur la capacité structurale sont collectées et associées au niveau projet. Toutefois, les données du niveau réseau permettent d'établir le niveau de priorité d'intervention, de proposer le type d'intervention et d'évaluer d'une manière préliminaire les coûts afférents aux interventions proposées. Les interventions proposées et les budgets affectés doivent par la suite faire l'objet d'études plus détaillées de niveau projet pour valider et, le cas échéant, pour proposer des interventions supplémentaires et ainsi mettre à jour les coûts de réalisation.

Les sondages, la caractérisation des matériaux, le comptage de véhicules afin d'établir le DJMA, le pourcentage de véhicule lourds, le relevé de nivèlement, le relevé de drainage, les forages, le relevé de la capacité structurale, etc., sont parmi les études de niveau projet, dans le cadre de la phase de réalisation de plans et devis, qui peuvent être réalisées.

Au niveau des ponceaux, un principe semblable doit s'appliquer. L'inspection de ponceaux a permis de collecter les données sur leur état physique. En contrepartie, au niveau projet, des études plus approfondies peuvent être réalisées pour bonifier les données de niveau réseau. Par exemple, une étude hydraulique pourrait relever la nécessité d'augmenter le diamètre du ponceau pour accommoder un débit plus grand, tout comme une étude sur le cycle de vie pourrait indiquer le type du ponceau à utiliser pour remplacer un ponceau représentant un risque d'effondrement. D'autres types d'études pourront être effectuées pour valider les interventions proposées et les budgets alloués. Or, ces types d'études ne font pas partie d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales et conséquemment hors du présent mandat.

Donc, le niveau projet est un complément au niveau réseau et représente une étape incontournable dans la gestion du patrimoine routier. Une analyse au niveau projet doit normalement être effectuée en tenant compte de la stratégie d'intervention sélectionnée au niveau réseau. Plus les données d'état recueillies sont détaillées, plus les interventions recommandées pourront être précises et plus le niveau de gestion pourra être raffiné.

3.1.2 Approche générale pour la stratégie d'intervention

Tel que mentionné dans le Guide d'élaboration d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales, « La MRC doit élaborer une stratégie d'intervention en vue d'optimiser les investissements consacrés à l'entretien et à l'amélioration des routes prioritaires déterminées à l'étape précédente. L'état du réseau, les budgets annuels disponibles et les cibles à atteindre doivent être établis en considérant l'ensemble du réseau routier local de niveaux 1 et 2. »[1]

L'approche que nous proposons pour cette section, en accord avec la révision du guide d'élaboration du plan d'intervention en infrastructures routières locales, veut que la stratégie d'intervention soit adaptée et spécifique pour chacune des municipalités participantes. Ces dernières peuvent avoir des objectifs différents dans leur démarche d'amélioration du réseau routier local. Ainsi, afin que les municipalités soient mieux servies et que les résultats reflètent plus fidèlement l'orientation qu'elles désirent offrir à leurs citoyens(nes), nous avons opté pour une démarche individualisée qui concerne notamment

[1] Québec, Transport Québec, *Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024, 2021*.

l'estimation des budgets disponibles, les types d'intervention à suggérer et les cibles à atteindre. Pour obtenir l'information pertinente, nous avons planifié des rencontres – au moins une par municipalité – au cours desquelles les représentants des municipalités (direction générale, direction des travaux publics, contremaître) ont décrit avec intérêt et détails les budgets consentis aux interventions par le passé, les types d'intervention planifiés habituellement et la stratégie anticipée pour les prochaines années. Nous avons pu obtenir également les éléments suivants :

- La qualité des fondations des routes à l'étude, afin de bonifier les interventions envisagées;
- Les travaux réalisés à l'été et à l'automne 2022 qui ont eu pour conséquence d'améliorer les infrastructures à l'étude et qui ne feront plus partie de la planification;
- Les travaux pour les infrastructures souterraines, prévus l'an prochain, qui seront financés par un autre programme;
- Les demandes au PAVL en cours d'approbation ou approuvées sur les segments à l'étude qui suggèrent une intervention différente, donc pour lesquels la planification sera devancée.

La stratégie d'intervention doit permettre aux municipalités de la MRC de Bonaventure d'identifier le type et le moment d'intervention en maximisant le retour sur l'investissement. Adopter une stratégie efficace pour la gestion du réseau signifie d'appliquer le principe de « la bonne intervention, au bon endroit et au moment opportun ». D'ailleurs ce type de stratégie prévoit des interventions d'entretien, de réhabilitation et de reconstruction selon les seuils minimaux correspondants. Ces types d'intervention sont présentés à la Figure 2. Cette figure illustre notamment le concept selon lequel des interventions préventives sur une chaussée en bon état permettent de prolonger la durée de vie de cette dernière, à un moindre coût, et ainsi de reporter la date d'une intervention majeure.

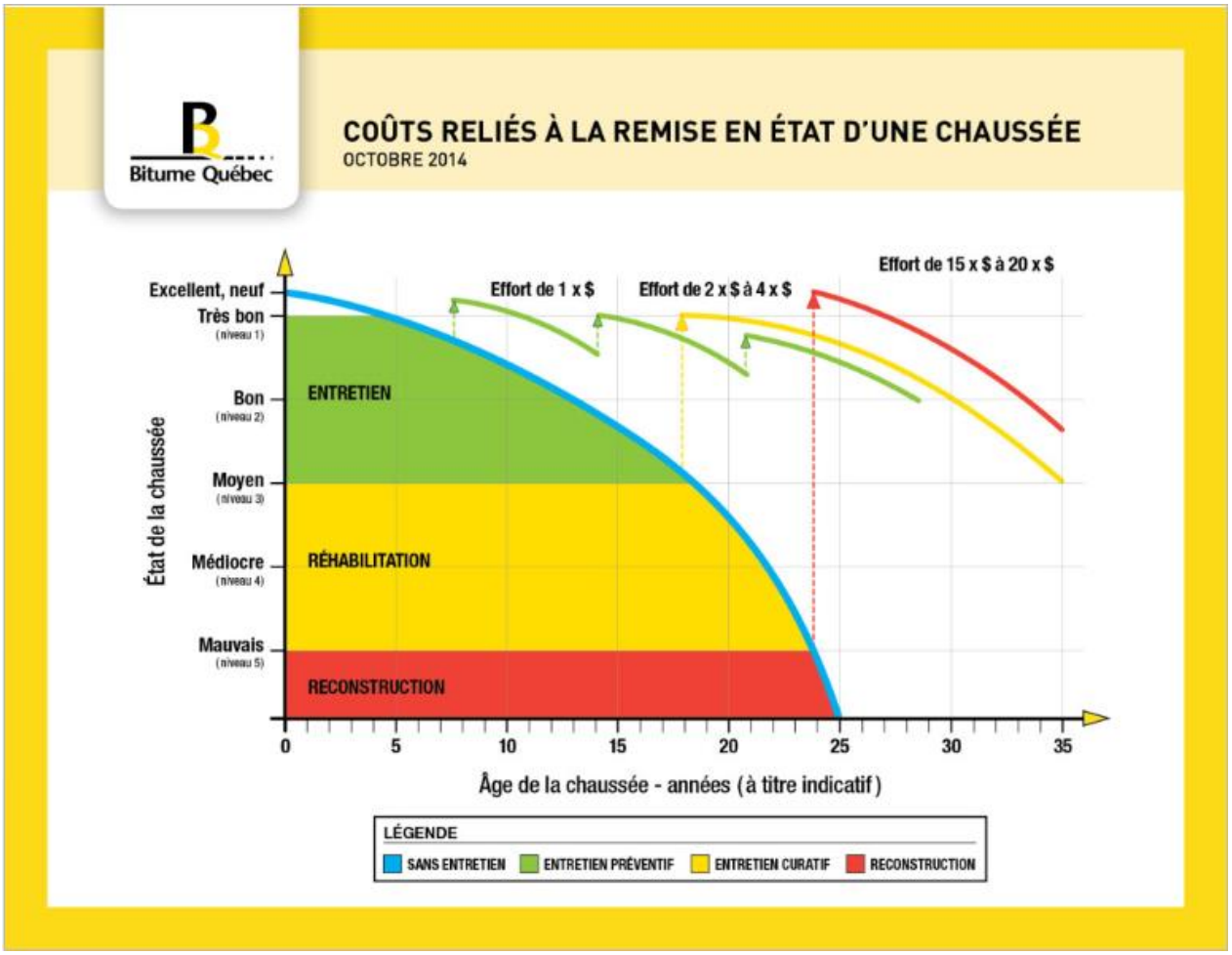


Figure 2 : Coûts reliés à la remise en état d'une chaussée[2]

L'intervention au bon moment sur les infrastructures offre également un moyen de maintenir un niveau de service adéquat, et ce, sur un maximum de routes. Le coût de l'intervention étant significativement plus faible au début du cycle de vie, il est possible d'améliorer un plus grand nombre d'infrastructures et ainsi réduire le nombre d'infrastructures atteignant le stade de dégradation « Mauvais » qui requiert des interventions plus dispendieuses. Il a donc été démontré que l'intervention hâtive sur la courbe de vie d'une infrastructure permet non seulement d'économiser des coûts sur le cycle de vie, mais d'améliorer la condition globale du réseau et de repousser les échéances d'intervention. Cette stratégie doit nécessairement être accompagnée d'une série d'interventions palliatives permettant de corriger ponctuellement les défauts majeurs de certains segments sur lesquels les interventions curatives ont été reportées.

Cette étape de la stratégie identifie donc, pour chacune des infrastructures (segments de route, ponceaux et autres actifs), l'intervention la plus pertinente permettant d'améliorer le niveau de service du réseau

[2] Bitume Québec, Documentation disponible sur le site internet : http://entretiendesroutes.ca/.

routier. En tenant compte de la situation actuelle, des objectifs sont définis et deviennent des cibles à atteindre pour l'organisation. Ces objectifs prennent la forme de seuils de niveaux de services acceptés par l'organisation dans un horizon donné. Les axes privilégiés sont notamment :

- Préserver en bon état les segments moins dégradés;
- Limiter la progression des segments en mauvais états;
- Sécuriser, à court terme, les tronçons présentant une problématique de sécurité routière;
- Répartir les interventions curatives dans le temps

Lors des rencontres individuelles avec les représentants des municipalités, il a été question de la capacité financière de la Municipalité ainsi que des budgets consentis par le passé à la réfection des infrastructures routières. Puisque les budgets disponibles ne sont pas illimités, il sera nécessaire de procéder à un arbitrage des projets issus de cette analyse. La mise en priorité des projets aidera à produire la liste des projets du plan d'intervention présenté au rapport final.

3.2 Établissement des budgets annuels

Les budgets disponibles pour réaliser les travaux sur les routes à l'étude ont été évalués en fonction des sommes actuellement assignées aux réfections de routes de chacune des municipalités de la MRC de Bonaventure. Nous avons colligé les données mentionnées par les représentants des municipalités dans le tableau ci-dessous pour ainsi évaluer la capacité financière de chacune pour la mise en place de la stratégie d'intervention. Elles ont toutes spécifié que la capacité financière de la Municipalité peut être majorée substantiellement si le projet fait l'objet d'une aide financière. Ainsi, la Municipalité peut procéder à un règlement d'emprunt pour financer sa part du projet et ainsi maximiser la réalisation de projets de réfection. Les montants estimés par chacune des municipalités pour les travaux d'infrastructures sont présentés dans le Tableau 1. Comme en témoigne ce tableau, le montant cumulé de l'ensemble des municipalités avoisine les 6,9 M$ annuellement.

Tableau 1 : Investissements des années antérieures (2016-2021) et anticipés

Municipalité	Recours au règlement d'emprunt (Oui/Non)	Budget Annuel Route	Budget Annuel Ponceau	Indice de charges nettes par 100$ RFU	% d'aide PAVL (Redressement-Accélération)	Contribution totale annuelle anticipée
Bonaventure	Oui	1,000,000 $[3]	0 $	162	75-90%	1,030,000 $
Caplan	Oui	150,000 $	30,000 $	125	70-85%	800,000 $
Cascapédia--Saint-Jules	Oui	200,000 $	0 $	92	60-80%	200,000 $
Hope	Oui	0 $[3]	0 $	168	75-90%	0 $
Hope Town	Oui	150,000 $[3]	0 $	125	70-85%	130,000 $
New Carlisle	Oui	150,000 $[3]	0 $	108	70-85%	670,000 $
New Richmond	Oui	1,200,000 $[3]	0 $	217	75-90%	1,200,000 $
Paspébiac	Oui	1,000,000 $[3]	0 $	179	75-90%	1,030,000 $
Rivière-Bonaventure[4]	Oui	0 $	0 $	150[5]	50-75%	0 $
Shigawake	Oui	800,000 $	0 $	202	75-90%	800,000 $
Saint-Alphonse	Oui	30,000 $	4,000 $	230	75-90%	170,000 $
Saint-Elzéar	Oui	300,000 $	0 $	246	75-90%	290,000 $
Saint-Godefroi	Oui	500,000 $	0 $	147	70-85%	490,000 $
Saint-Siméon	Oui	20,000 $[3]	0 $	121	70-85%	90,000 $
Total		**5 500 000$**	**34 000$**			**6,900,000$**

La stratégie d'intervention présentera alors différentes options d'investissements à partir de ces valeurs. Sans proposer de scénario spécifiquement pour ce montant global, chacune des municipalités sera verra assigner un montant représentant la capacité financière initiale. Puisque forte la majorité des municipalités ont démontré l'intention de consentir un investissement supplémentaire lorsque bonifié par l'aide financière, nous avons alors proposé des scénarios plus optimistes pour ainsi atteindre les cibles. Il faut donc retenir que le montant qui est considéré pour le budget disponible de chacune des municipalités sur une base annuelle est majoré par l'ajout d'un règlement d'emprunt bonifié par l'aide financière provenant des programmes du PAVL.

3.3 Établissement de cibles réalistes de chacune des municipalités

Pour chacun des types d'actifs, les facteurs à partir desquels il est pertinent d'établir une cible à atteindre au cours des trois prochaines années reposent principalement sur la volonté des dirigeants de rétablir le niveau de service du réseau routier local pour les usagers. D'ailleurs, les représentants rencontrés ont pour la plupart signifié vouloir réduire le plus possible le déficit de maintien d'actifs et d'autant plus, éliminer les situations représentant un enjeu de sécurité routière. Ceci s'inscrit également dans la volonté d'augmenter les occasions d'investissements sur les infrastructures routières avec l'adoption de

[3] Budget municipal annuel non fourni. Nous avons utilisé le budget provenant des rapports financiers sur le site du MAMH.
[4] Territoire non organisé, donc les valeurs ne sont pas connues.
[5] Indice de charges inconnu, imposé à 150 par défaut pour des fins de calcul.

règlements d'emprunt lorsque possible. Les critères de référence choisis pour établir le seuil du déficit du maintien d'actif, dans le cadre du présent Plan d'intervention en infrastructures routières locales, sont l'indice d'état de la surface des chaussées (PCI) et des routes non pavées (État), et l'indice d'état du ponceau (IEP). Principalement basés sur un niveau de service de la qualité des installations, ces critères s'avèrent l'attribut approprié pour établir les cibles de chacune des organisations. S'ajoutent à ceux-ci des critères pour éliminer les enjeux de sécurité routière. Ces enjeux sont traduits à partir de la cote d'ornières pour les routes pavées, et par les avis à l'ingénieur pour les ponceaux.

Un rappel de l'état actuel des actifs (Rapport d'étape no 2) permet de mettre en perspective le point de référence pour définir les cibles à atteindre. Depuis la publication du rapport d'étape no 2, des travaux ont été réalisés au cours de l'été et de l'automne 2022, notamment sur certaines routes pavées, ce qui modifie les résultats présentés. Ainsi, un résumé de la situation est présenté dans le Tableau 2 et le Tableau 3.

Tableau 2 : Synthèse de l'état actuel des actifs et niveau de service, routes prioritaires

Niveau de service chaussées	Cote globale routes pavées		Cote globale routes non pavées		Indice d'état des ponceaux (IEP)		Niveau de services Ponceaux
Bon	9.93	13.7%	0.4	2%	77	39.5%	Bon état (85 et +)
Satisfaisant	22.7	31.4%	11.9	68%	31	15.9%	Acceptable (71-85)
Passable	16.4	22.7%	5.2	30%	18	9.2%	Médiocre (56-70)
Mauvais	12.4	17.2%	0.0	0%	18	9.2%	Déficient (41-55)
Très mauvais	10.8	14.9%	0.0	0%	51	26.2%	Critique (40 et -)

Tableau 3 : Synthèse de l'état actuel des actifs et niveau de service, routes non prioritaires

Niveau de service chaussées	Cote globale routes pavées		Cote globale routes non pavées		Indice d'état des ponceaux (IEP)		Niveau de services Ponceaux
Bon	13.61	9.3%	12.4	12%	158	30.2%	Bon état (85 et +)
Satisfaisant	36.8	25.1%	62.0	60%	92	17.6%	Acceptable (71-85)
Passable	26.6	18.1%	28.8	28%	68	13.0%	Médiocre (56-70)
Mauvais	30.8	21.0%	0.2	0%	52	9.9%	Déficient (41-55)
Très mauvais	39.0	26.6%	0.0	0%	153	29.3%	Critique (40 et -)

3.3.1 Objectifs généraux

Les objectifs à définir ont historiquement couvert l'amélioration de la situation actuelle en tentant de réduire les infrastructures de niveaux de services Mauvais et Très mauvais. Ces objectifs prennent la forme suivante :

- Assurer un niveau de service minimal sur l'ensemble du réseau prioritaire;
- Maintenir l'état actuel des chaussées dont la cote est supérieure au seuil minimal acceptable et améliorer les portions de routes considérées en mauvais état ou état critique;
- Améliorer l'état du parc des ponceaux;
- Éliminer les sites dangereux, notamment les routes avec des ornières majeures et les ponceaux ayant un état structural défaillant.

Cependant, si la stratégie se limite à corriger les infrastructures critiques actuellement, on néglige des options qui auraient des effets beaucoup plus avantageux à moyen et long termes, tel que nous l'avons exposé précédemment. Il a donc été privilégié d'adopter une stratégie qui assurera une amélioration durable. Celle-ci aura bien sûr des répercussions positives sur certaines infrastructures à court terme. En collaboration avec les représentants de chacune des municipalités de la MRC de Bonaventure, les objectifs généraux suivants ont été définis :

- Réduire le pourcentage des infrastructures ayant un état mauvais et très mauvais au terme de l'horizon de l'étude, soit sur les trois (3) prochaines années;
- Augmenter significativement le pourcentage des infrastructures présentant un état bon et satisfaisant en intervenant sur un nombre significatif de segments de route;
- Éliminer les sites dangereux.

Ces objectifs généraux sont donc déclinés selon le type d'actif, soit les cibles pour les chaussées pavées, les cibles pour les chaussées non-pavées et les cibles pour le parc de ponceaux.

Le très faible nombre de routes non pavées présentant un état mauvais et très mauvais (%) ne justifie pas une stratégie complexe et élaborée. Ceci s'explique par le mode d'amélioration de ce type d'actif qui se base sur un entretien régulier plutôt que d'interventions en profondeur. Les quelques routes non pavées qui requièrent une intervention majeure seront identifiées directement dans le plan d'intervention. Il a donc été décidé de préciser les cibles des routes pavées et des ponceaux.

D'autre part, puisque les objectifs diffèrent quelque peu selon la Municipalité, nous avons dans les sections qui suivent, présenté un résumé des cibles à atteindre. Les cibles spécifiques à chacune des municipalités sera présentée à l'Annexe 1.

3.3.2 Cibles établies pour les chaussées pavées

Les cibles établies pour l'état de surface des chaussées pavées dans le cadre de ce mandat sont présentées dans le Tableau 4 et le Tableau 5 ci-dessous.

Tableau 4 : Cibles à atteindre pour les chaussées pavées des routes prioritaires

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
80 à 100	**Très bon**	19.8	27%	↑	66%
60 à 79	**Bon**	16.9	23%	↓	21%
40 à 59	**Satisfaisant**	16.5	23%	↓	10%
20 à 39	**Mauvais**	11.1	15%	↓	3%
0 à 19	**Très mauvais**	8.0	11%	↓	1%

Tableau 5 : Cibles à atteindre pour les chaussées pavées des routes non prioritaires

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
80 à 100	**Très bon**	36.6	25%	↑	48%
60 à 79	**Bon**	27.4	19%	↓	17%
40 à 59	**Satisfaisant**	26.1	18%	↓	11%
20 à 39	**Mauvais**	29.5	20%	↓	13%
0 à 19	**Très mauvais**	27.2	19%	↓	11%

L'amélioration de la sécurité des usagers doit également être une cible à définir. Il est important de mettre en perspective les facteurs de risque reliés à la sécurité. Ainsi, un autre critère d'évaluation des routes pavées concerne évidemment la sécurité routière. L'orniérage (ORN) est une problématique que nous voulons éliminer complètement. Nous présentons les cibles dans le Tableau 6 et le Tableau 7.

Tableau 6 : Cibles pour l'orniérage, sur les routes prioritaires

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
≤ 5	**Très bon**	40.6	56%	↑	86%
5,1 à 10	**Bon**	25.1	35%	↓	13%
10,1 à 15	**Satisfaisant**	5.9	8%	↓	1%
15,1 à 20	**Mauvais**	0.6	1%	↓	0%
≥ 20	**Très mauvais**	0.0	0%	--	0%

Tableau 7 : Cibles pour l'orniérage, sur les routes non prioritaires

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
≤ 5	**Très bon**	69.3	47%	↑	64%
5,1 à 10	**Bon**	57.6	39%	↓	28%
10,1 à 15	**Satisfaisant**	16.0	11%	↓	7%
15,1 à 20	**Mauvais**	2.2	2%	↓	0%
≥ 20	**Très mauvais**	0.2	0%	↓	0%

Le dernier critère d'évaluation des routes pavées, soit le confort au roulement (IRI), devient un facteur important lorsque la vitesse est élevée. Les cibles sont présentées dans le Tableau 8 et le Tableau 9.

Tableau 8 : Cibles pour le confort au roulement (IRI), sur les routes prioritaires

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
≤ 2,50	**Très bon**	9.3	13%	↑	52%
2,51 à 3,50	**Bon**	37.0	51%	↓	33%
3,51 à 4,5	**Satisfaisant**	14.5	20%	↓	8%
4,51 à 5,5	**Mauvais**	6.8	9%	↓	3%
≥ 5,5	**Très mauvais**	4.6	6%	↓	3%

Tableau 9 : Cibles pour le confort au roulement (IRI), sur les routes non prioritaires

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
≤ 2,50	**Très bon**	10.7	7%	↑	32%
2,51 à 3,50	**Bon**	52.1	36%	↓	31%
3,51 à 4,5	**Satisfaisant**	33.6	23%	↓	17%
4,51 à 5,5	**Mauvais**	24.9	17%	↓	11%
≥ 5,5	**Très mauvais**	25.3	17%	↓	9%

3.3.3 Cibles établies pour les chaussées non-pavées

Dans le rapport numéro 2, il a été énoncé que la nature variable des routes en gravier est due au fait que les conditions des surfaces sur ce type de routes sont fortement dépendantes des conditions climatiques et des activités de maintenance. Par conséquent, le bilan d'état des routes en gravier déterminé lors de l'inspection ne représente que la situation dans laquelle se trouvait ces actifs en date du relevé des données et non pas la situation actuelle qui a fort probablement évoluée. La municipalité doit donc porter un jugement critique dans la planification triennale de ces routes.

Le Tableau 10 et le Tableau 11 représentent les cibles retenues pour les chaussées en gravier.

Tableau 10 : Cibles à atteindre pour les chaussées non-pavées, routes prioritaires

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
1	**Très bon**	0.4	2%	--	2%
2	**Bon**	11.9	68%	--	68%
3	**Satisfaisant**	5.2	30%	--	30%
4	**Mauvais**	0.0	0%	--	0.0%
5	**Très mauvais**	0.0	0%	--	0%

Tableau 11 : Cibles à atteindre pour les chaussées non-pavées, routes non prioritaires

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Longueur (km)	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
1	**Très bon**	5.5	5%	--	5%
2	**Bon**	67.0	64%	--	64%
3	**Satisfaisant**	30.6	29%	--	29%
4	**Mauvais**	0.2	0%	--	0%
5	**Très mauvais**	0.0	0%	--	0%

3.3.4 Cibles établies pour les ponceaux

Le Manuel d'inspection des ponceaux du MTQ indique que les ponceaux dont l'indice d'état de ponceau (IEP) est inférieur à 55 sont des ponceaux en mauvais ou très mauvais état et des travaux de réfection dans un horizon de 3 ans doivent être effectués. En considérant ces informations, les cibles suivantes ont été établies :

- Éliminer les sites dangereux, notamment pour des ponceaux ayant un état structural défaillant, plus particulièrement les ponceaux ayant reçu un avis à l'ingénieur confirmé;
- Réduire à zéro le pourcentage de ponceaux qui se retrouvent dans un état critique;
- Diminuer la proportion de ponceaux qui sont dans un état déficient;
- Maintenir la proportion de ponceaux en bon état et augmenter la cote de ponceaux dont l'état est satisfaisant.

Tableau 12 : Cibles à atteindre pour l'indice d'état du ponceau (IEP), routes prioritaires

IEP	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Nombre	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
86 à 100	**Très bon**	77	39%	↑	58%
71-85	**Bon**	31	16%	↓	13%
56-70	**Satisfaisant**	18	9%	↓	6%
41-55	**Mauvais**	18	9%	↓	6%
0-40	**Très mauvais**	51	26%	↓	17%

Tableau 13 : Cibles à atteindre pour l'indice d'état du ponceau (IEP), routes non prioritaires

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Nombre	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
86 à 100	**Très bon**	158	30%	↑	50%
71-85	**Bon**	92	18%	↓	17%
56-70	**Satisfaisant**	68	13%	↓	9%
41-55	**Mauvais**	52	10%	↓	6%
0-40	**Très mauvais**	153	29%	↓	18%

Et plus spécifiquement sur les ponceaux dangereux, basé sur l'avis à l'ingénieur, les cibles sont présentées au Tableau 14 et au Tableau 15.

Tableau 14 : Cibles à atteindre des ponceaux dangereux (Avis à l'ingénieur), routes prioritaires

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire		Objectif	
		Nombre Avis à l'ing.	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
5	**Très bon**	0	0%	--	0%
4	**Bon**	0	0%	--	0%
3	**Satisfaisant**	0	0%	--	0%
2	**Mauvais**	0	0%	--	0%
1	**Très mauvais**	11	6%	↓	1%

Tableau 15 : Cibles à atteindre des ponceaux dangereux (Avis à l'ingénieur), routes non prioritaires

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire		Objectif	
		Nombre Avis à l'ing.	Proportion (%)	Tendances	Proportion (%)
5	**Très bon**	0	0%	--	0%
4	**Bon**	0	0%	--	0%
3	**Satisfaisant**	0	0%	--	0%
2	**Mauvais**	0	0%	--	0%
1	**Très mauvais**	43	8%	↓	4%

Il est important de souligner qu'aucune intervention urgente n'a été signalée à la MRC en cours de projet. Bien que les cibles pour les ponceaux dangereux ne soient pas à 0%, il y a une très forte amélioration de la situation. De plus, le budget dans certaines municipalités n'est pas suffisant pour reconstruire tous les ponceaux dangereux. Il y a donc des interventions palliatives proposées pour corriger temporairement la situation sans pour autant éliminer complètement les problèmes.

3.4 Sélection des sites d'intervention pour les trois prochaines années

Tout d'abord, la sélection des sites est basée sur une segmentation du réseau par tronçon. Ainsi, bien que l'entièreté du réseau a été découpée approximativement aux cent (100) mètres, une planification de travaux doit regrouper en quelque sorte ces sections de réseau routier afin que l'on obtienne des unités d'évaluation qui s'approchent de ce que les gestionnaires peuvent interpréter de manière réaliste. Ainsi, nous avions au départ identifié des tronçons sur la base de la continuité d'une route ayant le même odonyme, à l'intérieur d'une seule et même Municipalité. Si l'odonyme se poursuit sur le territoire d'une autre Municipalité, un nouveau tronçon est alors constitué. Les sections qui suivent présentent un résumé de l'état actuel des tronçons du réseau routier et la démarche d'identification de la nature de l'intervention préliminaire retenue qui permet d'estimer la répartition des budgets assignés pour chacun des types d'intervention.

3.4.1 Établissement de l'état actuel du réseau routier

Le réseau routier de la MRC de Bonaventure est constitué de cinq cent vingt-six (526) tronçons, allant de 50 mètres à 5,0 kilomètres.

Les premiers tableaux de l'Annexe 2 présentent l'établissement de l'état actuel pour chacun des tronçons de routes pavées. Nous y retrouvons les indicateurs requis en ayant obtenu la moyenne des valeurs de chacune des sections du tronçon. Les indicateurs que nous présentons sont l'indice moyen de taux de fissuration (PCI pour *Pavement Condition Index* utilisé précédemment), l'IRI moyen et l'orniérage moyen. Afin d'exposer l'état des ponceaux et autres actifs, nous avons dénombré sur le tronçon la quantité de chacun d'eux selon leur état. Ainsi, nous avons cumulé le nombre de ponceaux affichant un état A, B, C, D et E, ainsi que le nombre de ponceaux requérant un avis à l'ingénieur. Pour les autres actifs, nous nous sommes limités à dénombrer les lampadaires d'éclairage, les glissières de sécurité et panneaux de signalisation selon leur état constaté.

3.4.2 Détermination des besoins d'intervention Interventions de la stratégie

Maintenant que l'état constaté nous a permis d'identifier les infrastructures défaillantes présentant un potentiel intéressant, la prochaine étape est de clarifier la nature de l'intervention à privilégier dans chacun des tronçons. Les rencontres avec les représentants des municipalités, énoncées plus tôt, ont permis d'illustrer les préférences de ceux-ci et de faciliter la détermination du type d'intervention dans chacun des cas. La stratégie d'intervention se base sur le principe d'avantages / coûts, par définition, donc elle élimine la notion de « Pires en premier ». Plus précisément, grâce au diagnostic de l'étape 4, le choix des interventions est uniquement basé sur les considérations techniques liées à l'état de dégradation. Elles seront choisies et priorisées en fonction de l'importance du tronçon avec une perspective de maintien en bon état des secteurs qui sont encore en bon état. La prochaine section énumère les types d'intervention retenus pour l'application de la stratégie.

3.4.2.1 Nature de l'intervention pour les chaussées pavées

Il existe plusieurs types d'intervention possibles selon le niveau de dégradation de la route (voir Figure 3), le niveau de service souhaité et le budget disponible.

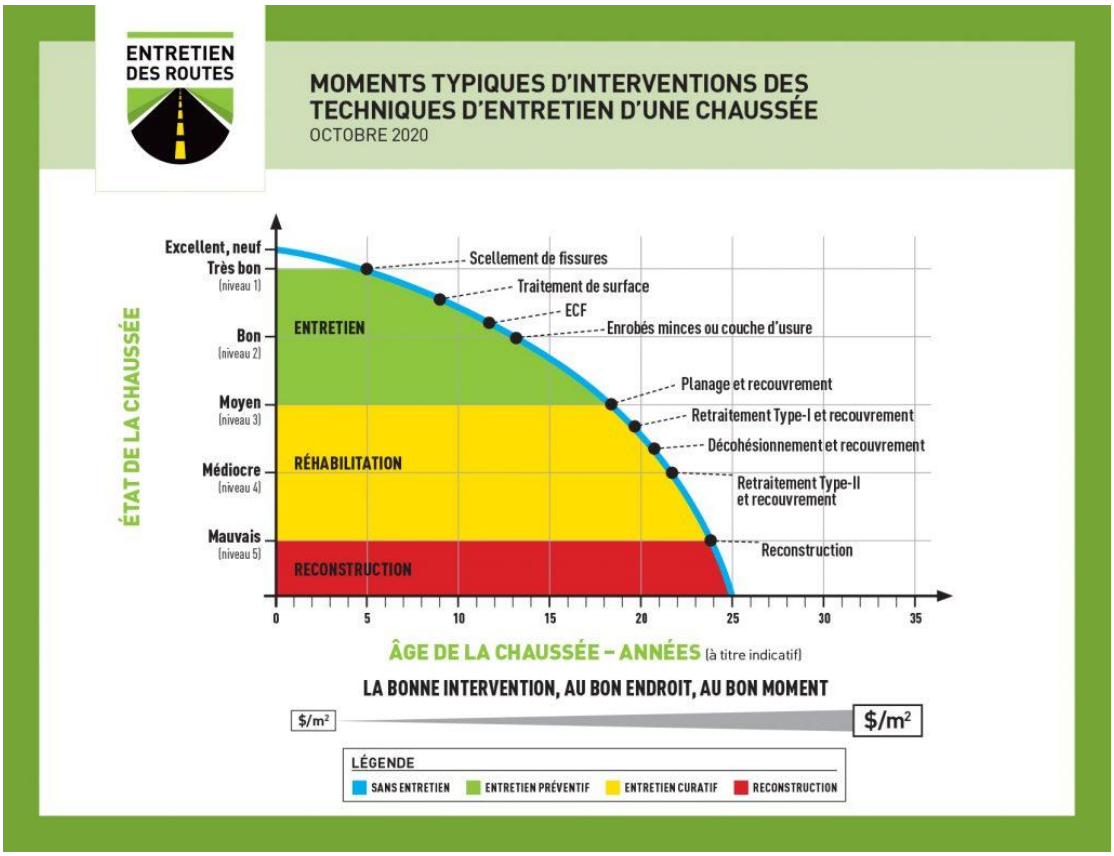


Figure 3 : Moment d'intervention et bénéfice-coûts[6]

[6] Documentation disponible sur le site internet : http://entretiendesroutes.ca/.

La stratégie d'intervention s'applique principalement sur les types d'interventions préventives (scellement de fissures) et curatives (traitement de surface, réhabilitation mineure, réhabilitation majeure et de reconstruction). Dans le cas où une infrastructure en mauvais état ne peut recevoir une intervention curative, nous prévoyons une intervention palliative (rapiéçage mécanisé) qui permettra de maintenir temporairement le niveau de service passable. La Figure 4 montre visuellement le moment stratégique d'intervenir.

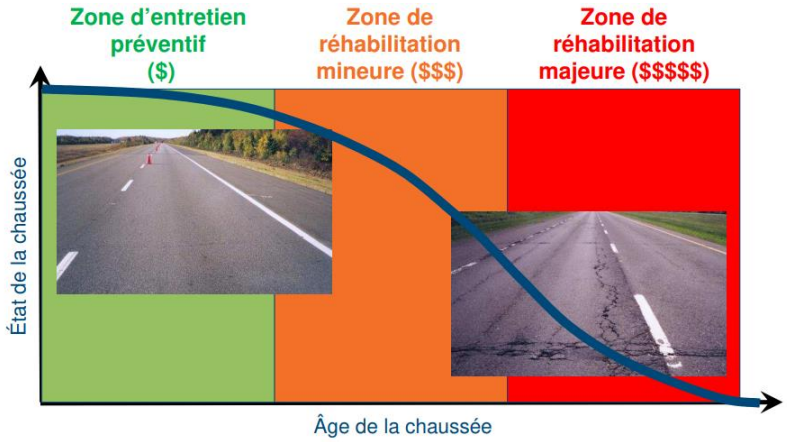
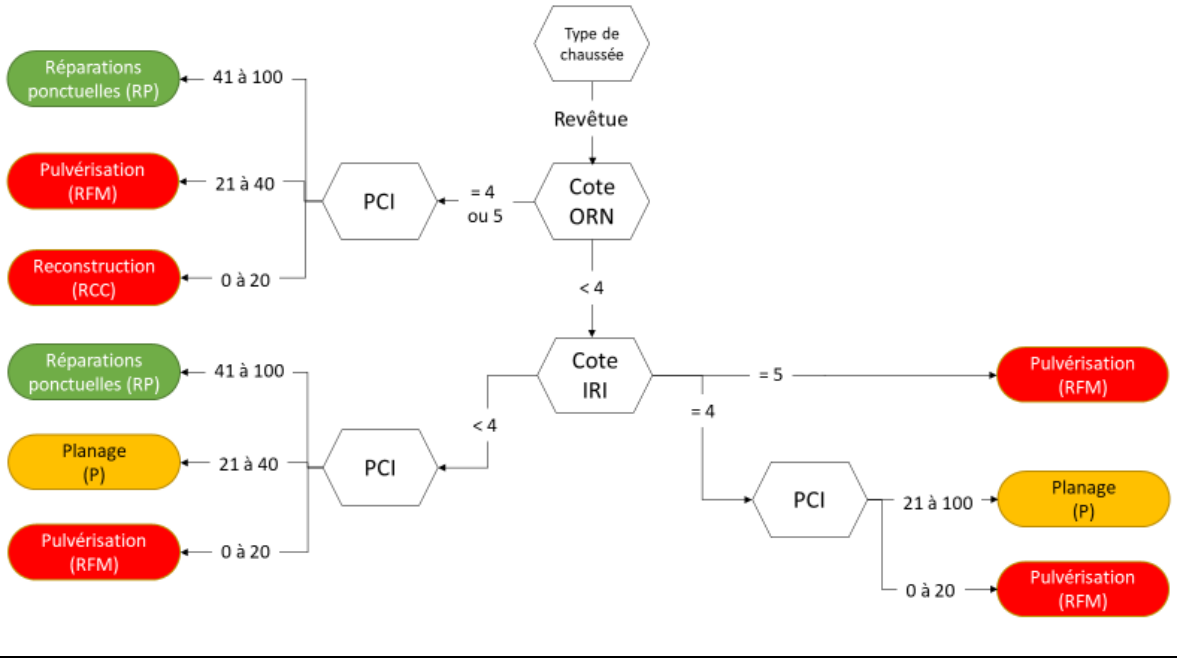


Figure 4 : Choix stratégique du moment d'intervention[7]

La stratégie optimisée retenue se caractérise par une priorisation des interventions de réhabilitation, car ces méthodes permettent d'améliorer les conditions de chaussée de façon à maintenir un bon niveau de service sur l'ensemble du réseau sur une plus longue période et d'éviter la dégradation prématurée des chaussées encore en bon état. Ce scénario prévoit donc une optimisation du moment où les interventions coûteuses de reconstruction auront à être réalisées sur le cycle de vie d'une chaussée. Cette méthode s'apparente également au modèle de stratégie d'intervention utilisée par le MTQ sur le réseau routier sous sa juridiction. Enfin, cette méthode assure une répartition optimale des travaux dans une perspective du meilleur rendement bénéfices (avantages) / coûts. La stratégie optimisée retenue pour les chaussées revêtues est illustrée par l'arbre décisionnel de la Figure 5.

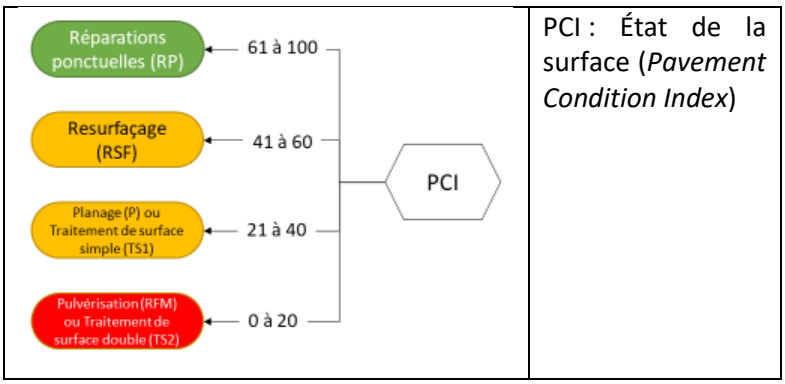
[7] Québec, Transport Québec, *La gestion stratégique des chaussées*.



Cote ORN : Cote d'ornière, 1 à 5
Cote IRI : Cote d'IRI, 1 à 5 (Indice de confort au roulement = Indice de rugosité international)
PCI : État de la surface, 0 à 100 (Indice de défauts de surface = *Pavement Condition Index*)

Figure 5 : Stratégie d'intervention optimisée

Les interventions tiennent compte de plusieurs paramètres. Pour ce qui est des interventions à court terme, les paramètres inclus sont notamment les coûts d'entretien (coûts de réparations ponctuelles), la proportion de surface affectée par des défauts en profondeur (ornières) et l'indice de confort au roulement (Indice de rugosité international - IRI).



PCI : État de la surface (*Pavement Condition Index*)

Figure 6 : Stratégie d'intervention évolutive

Ensuite, pour l'évolution de la chaussée et l'évaluation de l'intervention en fonction du temps, nous utilisons l'indice des défauts de surface (Pavement Condition Index - PCI).

3.4.2.1.1 Interventions préventives

Les interventions préventives visent à prolonger la durée de vie des chaussées en bon état à l'aide de travaux spécifiques et à faibles coûts. Ce type d'intervention est très efficace lorsqu'il est appliqué avant

que la surface soit endommagée. La Figure 7 illustre bien comment les interventions préventives prolongent la durée de vie utile des chaussées et maintiennent une qualité de service.

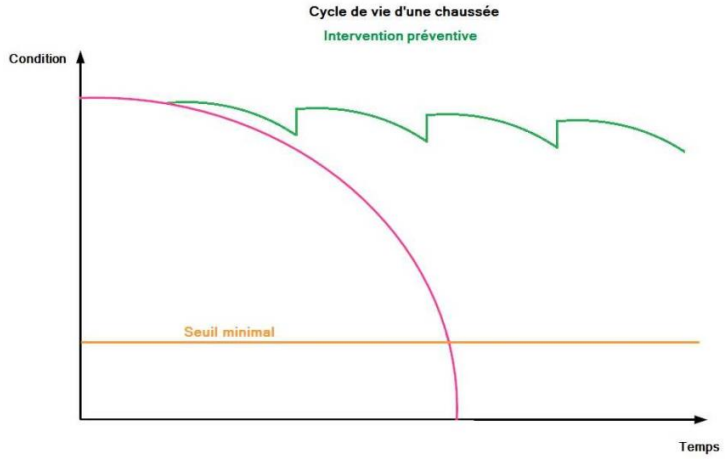


Figure 7 : Intervention préventive[8]

L'intervention suivante a été retenue pour la stratégie :

- Le **scellement de fissures** vise à retarder les dégradations de la surface de chaussée en prévenant l'infiltration d'eau et des matériaux incompressibles dans les couches sous-jacentes de la chaussée. C'est un des procédés les plus importants d'un programme d'entretien préventif. Lorsqu'il est effectué au bon moment, au bon endroit, en utilisant la bonne technique et des matériaux de qualité, la durée de vie peut être de **3 ans**. Coût approximatif : 4 $ /mètre linéaire.

3.4.2.1.2 Interventions curatives

Les interventions curatives visent à identifier et à éliminer la source du problème. Il existe plusieurs types d'interventions qui peuvent être réalisés avec différents degrés de complexité allant d'une réhabilitation partielle jusqu'à la reconstruction complète de la chaussée. La Figure 8 montre le cycle de vie d'une chaussée ayant subie une intervention curative.

[8] Québec, Transport Québec, *Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024*.

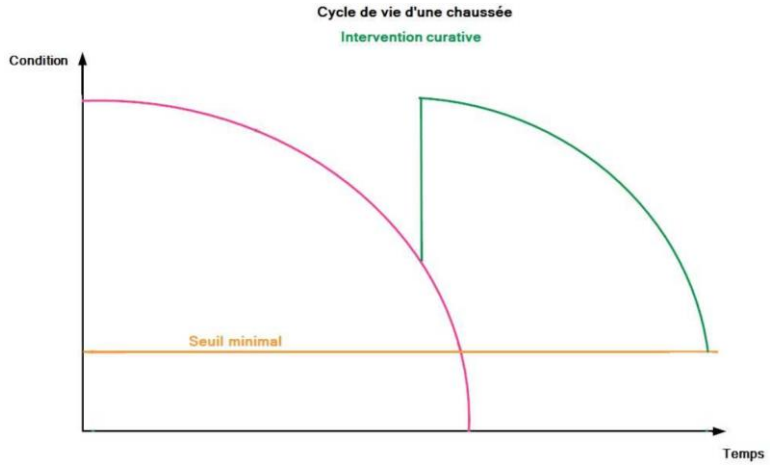


Figure 8 : Intervention curative[9]

Les interventions suivantes ont été retenues pour la stratégie :

- Le **décohésionnement** (ou pulvérisation). Cette intervention vise à remettre en état une chaussée ayant dépassé le seuil de déficience majeure dont la surface est très fissurée et ne présente pas de problème de gel. Cette technique utilise les matériaux existants de la chaussée tout en limitant l'apport de matériaux neufs. Durée de vie de **12 à 20 ans**. Le coût approximatif est 30 à 70$/m^2.
- Le **retraitement en place** (ou planage) du revêtement bitumineux d'une chaussée. La procédure consiste à planer le vieux revêtement et à ajouter une émulsion de bitume ainsi qu'une quantité de ciment. Une nouvelle couche faite d'enrobés retraités d'une épaisseur de 65 à 150 mm est produite. Celle-ci peut être remise à la circulation immédiatement après compaction. Cette couche de base retraitée pourra recevoir une couche de roulement dimensionnée selon la charge de trafic à supporter. Le gain en durée de vie d'une chaussée ainsi réhabilitée peut être de l'ordre de 12 ans. Coût approximatif de 20 à 30$/m².
- La **reconstruction complète** consiste à remettre en état une chaussée ayant dépassé le seuil de déficience majeure et présentant des défauts de conception de la structure ou de l'infrastructure de la chaussée, ou les deux. La durée de vie utile est estimée à 30 ans et plus.

3.4.2.1.3 Intervention palliative

Ce type d'intervention est une solution pour les chaussées en très mauvais état, particulièrement pour les chaussées avec un risque éminent pour la sécurité (ex. ornières très profondes), où une réhabilitation curative adéquate ne peut être effectuée à court terme. Alors c'est une intervention temporaire, au moindre coût possible pour offrir aux usagers un niveau de qualité et de sécurité adéquat en attendant la réhabilitation. La Figure 9 démontre l'impact de ce type d'intervention sur l'état général de la chaussée et

[9] Québec, Transport Québec, *Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024*.

sur le gain en durée de vie. Cette figure montre que le gain n'est pas très important et des interventions curatives majeures seront nécessaires. Toutefois, ces interventions permettent de palier à des problèmes graves à court terme avec des budgets relativement modestes en comparaison avec les interventions curatives.

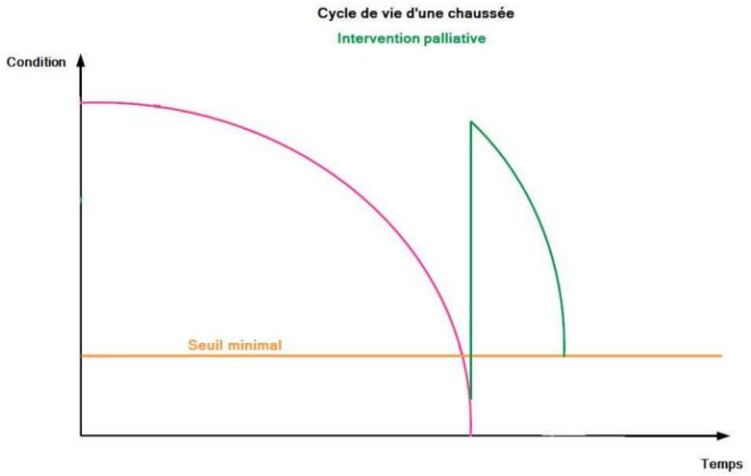


Figure 9 : Interventions palliatives[10]

Il existe plusieurs techniques qui font partie de cette catégorie mais celle retenue pour la stratégie est la suivante :

- Le **rapiéçage mécanisé continu**. C'est une technique qui consiste dans la mise en place d'un enrobé à l'aide d'un épandeur sur une partie ou toute la surface de la chaussée. Il permet de corriger temporairement les défauts de surface avant qu'une intervention plus en profondeur soit effectuée. La durée de vie estimée est de **5 ans**.

Les interventions palliatives sont de bonnes techniques pour intervenir d'une manière prompte sur les chaussées en très mauvais état dans le but d'assurer la sécurité du réseau routier à court terme mais le Ministère des Transports du Québec recommande de ne pas céder à la tentation de faire trop de palliatif. La durée de vie est limitée et les besoins de réhabilitation réapparaissent après quelques années.

La nature des interventions proposées s'inscrit également dans une approche de développement durable. Ainsi, nous gardons à l'esprit que moins souvent nous intervenons sur un tronçon, et ce, avec des techniques qui s'avèrent durables, plus nous réduisons les interventions répétées et énergivores. De plus, en améliorant la coordination des travaux, c'est-à-dire en intervenant à la fois sur la route et les ponceaux, nous évitons également de mobiliser à nouveau les effectifs, souvent limités, pour intervenir en urgence.

Des efforts supplémentaires ont été accordés afin d'harmoniser la nature de l'intervention avec les conditions de terrain connues du personnel en place à la MRC et dans les municipalités. Ainsi, les

[10] Québec, Transport Québec, *Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024*.

interventions proposées s'avèrent plus pertinentes et envisageables dans une réalité municipale. Ceci constitue une hypothèse pour établir le plan d'intervention, sans pour autant remplacer les études d'avant-projets et les plans et devis requis pour les travaux d'envergure.

Si toutefois les budgets ne sont pas suffisants pour corriger l'entièreté des infrastructures défaillantes, nous suggérons alors une intervention palliative qui permet de ralentir l'apparition des signes de dégradation de manière temporaire. Il sera nécessaire, dès l'obtention de budgets supplémentaires et/ou l'avènement d'une révision du PIIRL, qu'une intervention curative adéquate soit appliquée.

La nature des interventions associée à chacun des tronçons est donc résumée dans les tableaux de l'Annexe 3, autant pour les routes prioritaires que les routes non prioritaires. Ces tableaux présentent à la fois les résultats de l'établissement de l'état auxquels on ajoute la nature de l'intervention privilégiée.

3.4.2.2 Nature de l'intervention pour les ponceaux

Les interventions suggérées lors de l'inspection et appuyées par l'ingénieur contrôle qualité font partie intégrale de la stratégie. Une analyse des coûts et de la combinaison des interventions suggérées permet de spécifier quelle action est à planifier.

Les interventions suggérées sont catégorisées en trois groupes : l'entretien, la réhabilitation et l'amélioration, tels que mentionnés dans le Manuel d'inspection des ponceaux du MTQ. Cependant, la combinaison de plusieurs de ces interventions peut comporter une redondance. Par exemple, un ponceau pour lequel il serait pertinent de réhabiliter le radier, les extrémités et la structure de chaussée pourrait devenir un candidat à un remplacement complet. Nous avons donc inclus dans la stratégie une règle qui détermine un remplacement si la somme des coûts d'intervention de réhabilitation et d'amélioration arrive à la hauteur de 70% de la valeur de remplacement du ponceau en question.

Si toutefois, par insuffisance de budget, le remplacement de ce ponceau est reporté, la Municipalité pourra tout de même prioriser les interventions de réhabilitation ou d'amélioration identifiées au ponceau.

Nous abordons la problématique des ponceaux défaillants de la même façon que pour les routes. La nature des interventions proposées pour les ponceaux s'inscrit également dans une approche de développement durable. Des événements survenus au début de l'automne 2022 à Alma (https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1914959/disparu-affaissement-route-alma-recherches) nous forcent à adopter une démarche structurée et à conserver une très grande vigilance quant à la condition des ponceaux.

Les changements climatiques ont des répercussions très importantes sur les ponceaux quant à leur capacité hydraulique facilitant l'écoulement des eaux de pluie et des crues. En effet, bien que dans plusieurs cas nous serions portés à remplacer les ponceaux existants par un ouvrage de même dimension, les expériences récentes nous démontrent qu'un diamètre augmenté sera requis. À cet effet, nous avons utilisé une matrice permettant de remplacer le ponceau par un autre ayant un à deux intervalles de diamètres supplémentaires. Ainsi, un 450mm sera remplacé par un 600mm, un 600mm par un 750mm, etc. Il va sans dire que les coûts des travaux ont été incrémentés par la même occasion. Comme nous l'avons mentionné précédemment, cette suggestion ne remplace en aucun cas les études d'avant-projets et les plans et devis requis, surtout en ce qui a trait aux ouvrages de gestion des eaux pluviales. Une étude de capacité hydraulique est fortement conseillée.

Nous aimerions également mentionner que certaines pratiques observées sur le terrain nous ont laissés perplexes. En effet, l'avancement technologique dans la fabrication des ponceaux rend certains matériaux très attrayants et économiques. Cependant, il ne faut pas négliger les particularités de mise en place et les critères de conception. Nous désirons mettre en évidence les lacunes associées aux conditions d'opération

des ponceaux en Polyéthylène Haute Densité (PEHD). Tout d'abord, ces ponceaux ont été préférés à leurs cousins de la famille des matériaux flexibles, les tuyaux de tôle ondulée (TTO) majoritairement à cause de leur durabilité. Cependant, leur durabilité est tributaire de la qualité du remblai qui les entoure. La très grande majorité des ponceaux défaillants fabriqués en PEHD que nous avons observés n'avaient pas le recouvrement suffisant et se détérioraient très rapidement, perdant alors leur avantage technologique. Une attention particulière est de mise autant dans la préparation et la conception des projets que dans la mise en place.

Si toutefois les budgets ne sont pas suffisants pour corriger l'entièreté des infrastructures défaillantes, nous suggérons alors une intervention palliative qui permet de ralentir les signes de dégradation de manière temporaire. Il sera nécessaire, dès l'obtention de budgets supplémentaires et/ou l'avènement d'une révision du PIIRL, qu'une intervention curative adéquate soit appliquée.

La nature des interventions des ponceaux est présentée dans un tableau détaillé sur la clé USB.

3.4.2.3 Nature de l'intervention pour les autres actifs

Lorsque des travaux sont prévus sur des tronçons routiers et que d'autres actifs (lampadaire d'éclairage, glissière de sécurité, panneau de signalisation) présentent un état critique, les interventions routières incluront le remplacement de ceux-ci. Cependant, si une intervention est requise à court terme sur des dispositifs de sécurité, une mention spécifique sera ajoutée dans la planification. Aucune stratégie supplémentaire ne sera spécifiée. Ainsi, comme nous le mentionnions au rapport d'étape no 2, la seule intervention recommandée pour les glissières de sécurité et les panneaux de signalisation est le remplacement complet. En fonction de l'état, le remplacement peut être soit recommandé, soit urgent.

Tableau 16 : Interventions suggérées pour les autres actifs (dispositif de sécurité) selon les indicateurs

Défaut	Intervention
Aucun défaut	Aucune intervention
Léger	Aucune intervention
Appréciable	Remplacement recommandé
Important	Remplacement recommandé
Très important	Remplacement urgent

La nature des interventions associée à chacun des autres actifs est présentée dans un tableau détaillé sur la clé USB.

3.4.3 Répartition du budget disponible

Étant donné l'état actuel des infrastructures routières de la MRC de Bonaventure, il s'avère important de mettre en perspective les objectifs et les cibles afin d'amorcer un redressement de la situation. Bien qu'il serait avantageux d'augmenter substantiellement les budgets afin d'éliminer les infrastructures en déficit

de maintien d'actifs, les ressources de chacune des municipalités de la MRC de Bonaventure ne permettent pas d'atteindre ces niveaux de services aussi rapidement. De plus, puisque les cibles diffèrent d'une municipalité à l'autre, nous présenteront un résumé de la répartition des budgets dans les tableaux de cette section.

3.4.3.1 Répartition pour les routes pavées

Puisque les intervenants des municipalités ont signifié, pour la plupart, leur intérêt de réduire le déficit de maintien d'actifs, le plus fort pourcentage des budgets sera attribué aux interventions de maintien et de renouvellement. De plus, la sécurité des usagers étant au centre des préoccupations des gestionnaires municipaux, une forte priorité sera accordée aux interventions qui permettront de résoudre ces enjeux. Toutefois, les budgets ne pourront pas couvrir l'entièreté des besoins de travaux, ce qui occasionnera tout de même une attribution minimale aux interventions palliatives. Enfin, une volonté, presque unanime, de prendre soin des actifs qui sont en début de cycle de vie a pour conséquence d'accorder un pourcentage non négligeable aux interventions préventives. Le résultat de cette réflexion est présenté dans le Tableau 17.

Tableau 17 : Stratégie de répartition des budgets pour les interventions de chaussées

Volet	% du budget	Description du volet de la stratégie
Intervention préventive	1%	Intervention de scellement de fissures pour conserver l'état de la chaussée et ralentir sa détérioration.
Intervention curative	76%	Intervention prodiguée sur les actifs qui démontrent une défaillance suffisante. Dans certains cas, la reconstruction est de mise.
Intervention de sécurité	12%	Intervention pour corriger les défauts majeurs causant des risques de sécurité.
Intervention palliative	11%	Intervention temporaire, de courte durée, afin de redonner une qualité de service à l'actif. Appliquée sur les actifs en fin de vie pour lesquels l'intervention de renouvellement est reportée.

Ceci correspond donc aux objectifs propres à chacune des municipalités, dont voici la répartition.

Tableau 18 : Tableau de la répartition des budgets de routes par Municipalité

Municipalité	Préventif	Curatif	Sécurité	Palliatif
Bonaventure	0%	66%	22%	12%
Caplan	0%	98%	0%	2%
Cascapédia--Saint-Jules	0%	0%	0%	0%
Hope	0%	31%	0%	69%
Hope Town	0%	100%	0%	0%
New Carlisle	0%	100%	0%	0%
New Richmond	0%	86%	7%	8%
Paspébiac	0%	50%	0%	50%
Rivière-Bonaventure	0%	0%	0%	0%
Shigawake	0%	91%	0%	9%
Saint-Alphonse	0%	63%	0%	37%
Saint-Elzéar	0%	68%	32%	0%
Saint-Godefroi	0%	81%	0%	19%
Saint-Siméon	0%	94%	0%	6%

3.4.3.2 Répartition pour les ponceaux

Le parc des ponceaux est en très mauvais état. Tout comme pour les routes pavées, il est essentiel d'amorcer un redressement de la condition. Afin d'atteindre les cibles identifiées précédemment, une répartition des budgets selon les volets d'intervention est proposée au Tableau 19.

Tableau 19 : Répartition de la stratégie selon les volets d'intervention

Volet	% du budget	Description du volet de la stratégie
Intervention de sécurité	18%	Intervention corrigeant un problème d'une infrastructure dangereuse pour les usagers.
Intervention simultanée (ponceau/chaussée)	32%	Intervention au début du cycle de détérioration ou en phase de dégradation. Une intervention en profondeur est planifiée sur la route desservie.
Intervention de renouvellement	44%	Intervention prodiguée sur les actifs qui démontrent une défaillance suffisante. Dans certains cas, la reconstruction est de mise.
Intervention palliative	5%	Intervention temporaire, de courte durée, afin de redonner une qualité de service à l'actif. Appliquée sur les actifs en fin de vie pour lesquels l'intervention de renouvellement est reportée.
Intervention d'entretien	1%	Intervention de nettoyage afin de conserver le fonctionnement du ponceau, activité dédiée dans travaux de réfection.

Puisque le nombre de ponceaux en besoin d'intervention majeure est très élevé, il est pertinent d'investir en majorité sur les ponceaux comportant un risque de sécurité aux usagers. De plus, la coordination avec des travaux simultanés sur les routes ajoute un gain supplémentaire à la démarche.

4 Estimation préliminaire des coûts d'intervention

4.1 Généralités et coûts unitaires

Les cinq cent vingt-six (526) tronçons reçoivent, dans cette section, l'évaluation préliminaire des coûts concernant les interventions identifiées selon la stratégie. De plus, tous les ponceaux ayant une cote d'état D et E et les ponceaux faisant l'objet d'un avis à l'ingénieur ou d'une cote structurale de valeur 1 ou 2 ont été analysés. Une intervention est proposée pour la réfection de chacun en fonction de la dégradation rencontrée. Les coûts de ces interventions sur les ponceaux ont également été estimés.

Tout d'abord, les tableaux qui suivent présentent les coûts unitaires ayant été validés par le personnel technique de la MRC de Bonaventure. Les coûts peuvent cependant différer d'une municipalité à l'autre. Le Tableau 20 présente les coûts moyens associés aux travaux des routes pavées.

Tableau 20 : Coûts unitaires des travaux des routes pavées

Intervention	unité	Local 1	Local 2
Scellement de fissures	$/m.l.	5,00	5,00
Rapiéçage discontinu	$/m²	120,00	120,00
Resurfaçage	$/m²	35,00	35,00
Planage et revêtement	$/m²	35,00	35,00
Reconstruction partielle	$/m²	85,00	85,00
Reconstruction	$/m²	125,00	125,00

Puis, le Tableau 21 et le Tableau 22 présentent les coûts unitaires moyens pour les interventions des ponceaux.

Tableau 21 : Prix unitaires des interventions de réhabilitation, amélioration et entretien

Intervention	p.u.	un.
Réfection de mur de tête	850	$/m²
Réfection des joints d'un ponceau	2,650	$/jnt
Réfection du radier	600	$/m.l.
Remise en état des extrémités d'un ponceau	5000	$/ext.
Réfection structure chaussée non pavée	80	$/m³
Réfection structure chaussée pavée	135	$/m³
Démantèlement de barrage de castor	1000	$/un
Nettoyage de ponceau	150	$/m.l.
Enlèvement de débris	850	$/pc Mob. <10 débris
Nettoyage de fossé	15	$/m.l.
Protection aux extrémités d'un ponceau	60	$/m²

Tableau 22 : Prix unitaires pour le remplacement ou le prolongement de ponceau

Hauteur Moy remblais	Dimension du ponceau	Remplacement ou prolongement (Route de gravier)	Remplacement ou prolongement (Route pavée)
(m)	Diamètre	$/m.l.	$/m.lin
1.10	450	2,700 $	3,300 $
1.47	600	2,700 $	3,300 $
1.76	750	3,400 $	4,000 $
1.99	900	3,700 $	4,300 $
2.19	1050	4,000 $	4,600 $
2.36	1200	4,600 $	5,500 $
2.65	1500	6,900 $	7,700 $
2.88	1800	8,000 $	8,900 $
3.08	2100	10,400 $	11,300 $
3.25	2400	15,000 $	15,000 $
3.41	2700	15,000 $	15,000 $

À ceux-ci s'ajoutent deux facteurs qui permettent d'avoir une meilleure estimation des budgets requis pour procéder aux travaux. En effet, puisque certains ponceaux présentent des remblais importants, allant même jusqu'à treize (13) mètres de profondeur, nous avons élaboré une équation de majoration des coûts en considérant la différence (Rd) entre le remblai actuel et le remblai minimum requis. L'équation est la suivante :

$$Facteur = e^{0{,}0858\,Rd}$$, où Rd = Différence de remblai, en mètres

Ainsi, une hauteur supplémentaire de remblai de l'ordre de 6,0 mètres donnerait une incrémentation de coûts de 67% alors qu'un remblai supplémentaire de 2,0 mètres obtient une majoration de 19%.

De plus, nous avons accordé un facteur de majoration aux coûts basé sur la présence d'un cours d'eau qui traverse le ponceau. Ainsi, un ponceau qui serait le lieu de circulation d'un cours d'eau, qu'il soit permanent ou intermittent, verrait son coût augmenter de 50%.

4.2 Priorité d'intervention

Deux autres paramètres ont été identifiés afin de circonscrire la portée des types d'intervention. La fenêtre d'opportunité de l'intervention est la période pendant laquelle une intervention peut logiquement être appliquée sur un segment. Cette fenêtre d'opportunité est définie par les seuils (minimum et maximum) de l'indice PCI. À ce paramètre s'ajoute également l'augmentation de la durée de vie occasionnée par l'intervention. Ces deux paramètres sont présentés dans le Tableau 23.

Tableau 23 : Paramètres de fenêtre d'opportunité d'intervention et d'augmentation de la durée de vie

Intervention	PCI supérieur	PCI inférieur	Intervalle - Augmentation de la durée de vie	Augmentation de la durée de vie retenue
Scellement de fissures	100	60	3-8	3
Rapiéçage mécanisé	80	60	4-7	5
Resurfaçage	60	40	7-12	7
Planage et revêtement	60	30	7-12	12
Décohésionnement et revêtement	60	20	12-20	15
Reconstruction (fondations déficientes)	60	10	20-25	20

Pour départager les segments dans chacun des volets d'intervention, nous avons utilisé trois (3) facteurs qui peuvent déterminer le moment opportun d'intervenir :

- La présence d'un enjeu de sécurité routière, soit : des ornières, un ponceau défaillant ou autre;
- Le niveau hiérarchique déterminé par l'évaluation socioéconomique, pondéré entre autres par la circulation lourde;
- Le ratio bénéfices/coûts. Le bénéfice est l'augmentation de la durée de vie associée à l'intervention et le coût est le coût unitaire de l'intervention;
- Le délai qui sépare le segment de la fin de l'opportunité d'intervention. Si l'intervention de maintien peut s'appliquer jusqu'à ce que le segment ait atteint le seuil d'intervention possible, on mesure le délai avant d'atteindre ce seuil.

4.3 Coûts estimés des interventions par tronçon

Les tableaux de l'Annexe 4 présentent un exemple l'envergure des coûts estimés par tronçon selon la nature des interventions recommandées.

Il est important de préciser ici qu'il s'agit d'estimations préliminaires puisqu'effectuées à l'échelle réseau et non à l'échelle projet. Les coûts seront précisés lors de la réalisation de chaque mandat de réfection ou de reconstruction, où les informations spécifiques au projet seront alors connues et considérées (étude géotechnique, étude de capacité hydraulique, relevé terrain, etc…).

Le total des coûts, pour chacune des municipalités, est présenté dans le tableau ci-dessous, réparti selon le type d'intervention.

Tableau 24 : Sommaire des coûts des interventions des routes

Municipalité	Préventif	Curatif	Sécurité	Palliatif
Bonaventure	--$	4,532,600	1,543,800	808,600
Caplan	--$	1,918,800	--$	32,100
Cascapédia--Saint-Jules	--$	--$	--$	--$
Hope	--$	25,400	--$	57,500
Hope Town	--$	461,700	--$	--$
New Carlisle	--$	1,687,100	--$	--$
New Richmond	--$	5,222,300	416,200	464,700
Paspébiac	--$	846,200	--$	846,700
Rivière-Bonaventure	--$	--$	--$	--$
Shigawake	--$	545,500	--$	54,700
Saint-Alphonse	--$	912,300	--$	531,300
Saint-Elzéar	--$	1,879,000	886,100	--$
Saint-Godefroi	--$	200,600	--$	46,500
Saint-Siméon	--$	1,760,200	--$	105,400
Total	0	19,991,700	2,846,100	2,947,500

À ces coûts, il faut tenir compte des interventions à faire sur les ponceaux au niveau du drainage. Les coûts pour les ponceaux seront détaillés dans la section suivante. La hiérarchisation des interventions pour les trois (3) années couvertes par le plan triennal de ce plan d'intervention sera déterminée lors de l'étape 7 et tiendra compte de l'ensemble des interventions.

4.4 Coûts des interventions des ponceaux

Les ponceaux ayant une cote d'état D et E, ainsi que ceux faisant l'objet d'un avis à l'ingénieur et ayant une cote structurale de 1 ou 2 ont été estimés afin que la planification des trois (3) prochaines années puisse corriger les situations dangereuses. Les cibles étant de réduire les cotes d'état D et E à 12% plutôt que 45% et de réduire également les avis à l'ingénieur à 3%, le plan ne permettra pas de corriger la totalité des ponceaux à risque.

Les coûts totaux des interventions suggérées sur les ponceaux, pour chacune des municipalités, sont présentés dans le Tableau 25.

Tableau 25 : Sommaire des coûts des interventions des ponceaux

Municipalité	Entretien	Simultanée	Curatif	Sécurité	Palliatif	Correctif
Bonaventure	12,800	262,500	--$	--$	27,800	--$
Caplan	9,100	108,200	34,500	57,000	52,500	--$
Cascapédia--Saint-Jules	200	--$	174,400	88,800	6,700	2,900
Hope	--$	--$	295,700	157,000	--$	--$
Hope Town	--$	--$	197,400	--$	--$	--$
New Carlisle	7,900	73,000	--$	99,100	10,100	2,700
New Richmond	3,600	224,100	1,127,900	122,300	38,600	--$
Paspébiac	24,800	446,600	63,800	75,400	56,200	--$
Rivière-Bonaventure	--$	--$	--$	--$	--$	--$
Shigawake	7,000	259,600	--$	3,200	10,600	1,700
Saint-Alphonse	7,600	138,400	225,100	231,000	33,500	5,000
Saint-Elzéar	3,900	147,300	--$	--$	11,200	10,600
Saint-Godefroi	6,000	--$	403,100	--$	7,300	3,800
Saint-Siméon	100	264,400	168,800	268,600	24,600	--$
Total	73,000	1,512,400	2,118,800	833,800	236,000	12,300

Le détail associé à chacun des ponceaux d'un des tronçons se retrouve dans le tableau de l'Annexe 5.

5 Conclusion

Le rapport #3 propose donc une stratégie qui est en adéquation avec les cibles que l’organisation s’est dotée et présente les suggestions d’interventions regroupant l’estimation des coûts. Cette étape permet donc de préparer la sélection des projets qui feront l’objet de l’arbitrage et de l’ordonnancement exigés dans le plan d’intervention du rapport final.

Cette orientation devrait faire l’objet d’une évaluation de la capacité de payer de l’organisation et des investissements futurs pour ce réseau routier.

Annexes

Annexe 1 – Cibles réalistes définies par municipalité

Bonaventure

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.0	0%	↑	100%
60 à 79	Bon	0.3	4%	↓	0%
40 à 59	Satisfaisant	1.9	30%	↓	0%
20 à 39	Mauvais	2.4	38%	↓	0%
0 à 19	Très mauvais	1.8	28%	↓	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	2.7	12%	↑	31%
60 à 79	Bon	4.6	20%	↓	19%
40 à 59	Satisfaisant	2.1	9%	↓	6%
20 à 39	Mauvais	4.9	21%	↓	19%
0 à 19	Très mauvais	8.8	38%	↓	25%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	1.5	23%	↑	100%
5,1 à 10	Bon	4.0	62%	↓	0%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.9	14%	↓	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	7.3	32%	↑	50%
5,1 à 10	Bon	9.3	40%	↓	35%
10,1 à 15	Satisfaisant	5.0	22%	↓	14%
15,1 à 20	Mauvais	1.3	5%	↓	1%
≥ 20	Très mauvais	0.2	1%	↓	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	↑	100%
2,51 à 3,50	Bon	3.6	56%	↓	0%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	2.0	31%	↓	0%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.4	7%	↓	0%
≥ 5,5	Très mauvais	0.4	6%	↓	0%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	2.7	12%	↑	31%
2,51 à 3,50	Bon	8.1	35%	↓	31%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	4.4	19%	↓	16%
4,51 à 5,5	Mauvais	3.6	15%	↓	11%
≥ 5,5	Très mauvais	4.3	19%	↓	12%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.2	1%	--	1%
2	Bon	12.7	64%	--	64%
3	Satisfaisant	6.9	35%	--	35%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	6	50%	↑	83%
71-85	Bon	3	25%	↓	17%
56-70	Satisfaisant	0	0%	--	0%
41-55	Mauvais	1	8%	↓	0%
0-40	Très mauvais	2	17%	↓	0%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	27	44%	↑	55%
71-85	Bon	8	13%	--	13%
56-70	Satisfaisant	5	8%	↓	6%
41-55	Mauvais	8	13%	↓	10%
0-40	Très mauvais	14	23%	↓	16%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	5	8%	↓	0%

Caplan

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	3.9	32%	↑	62%
60 à 79	Bon	1.9	16%	↓	14%
40 à 59	Satisfaisant	3.7	31%	↓	18%
20 à 39	Mauvais	2.3	19%	↓	5%
0 à 19	Très mauvais	0.3	2%	↓	1%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	1.4	18%	↑	45%
60 à 79	Bon	2.0	26%	↓	24%
40 à 59	Satisfaisant	3.1	41%	↓	24%
20 à 39	Mauvais	0.9	12%	↓	7%
0 à 19	Très mauvais	0.2	3%	↓	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	7.4	61%	↑	80%
5,1 à 10	Bon	4.4	36%	↓	18%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.3	2%	↓	2%
15,1 à 20	Mauvais	0.1	1%	↓	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	5.4	71%	↑	76%
5,1 à 10	Bon	1.9	24%	↓	20%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.3	4%	--	4%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.5	4%	↑	34%
2,51 à 3,50	Bon	6.6	54%	↓	41%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	3.2	27%	↓	17%
4,51 à 5,5	Mauvais	1.3	11%	↓	5%
≥ 5,5	Très mauvais	0.6	5%	↓	2%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.8	10%	↑	37%
2,51 à 3,50	Bon	2.9	37%	↓	36%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	2.2	28%	↓	16%
4,51 à 5,5	Mauvais	1.4	19%	↓	9%
≥ 5,5	Très mauvais	0.4	5%	↓	1%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	9.2	94%	--	94%
3	Satisfaisant	0.6	6%	--	6%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	13	36%	↑	44%
71-85	Bon	9	25%	↓	22%
56-70	Satisfaisant	6	17%	↓	14%
41-55	Mauvais	2	6%	--	6%
0-40	Très mauvais	6	17%	↓	14%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	12	24%	↑	35%
71-85	Bon	8	16%	--	16%
56-70	Satisfaisant	5	10%	↓	8%
41-55	Mauvais	6	12%	↓	10%
0-40	Très mauvais	18	37%	↓	31%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	4	8%	↓	6%

Cascapédia - Saint-Jules

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	4.7	67%	↑	79%
60 à 79	Bon	1.1	16%	--	16%
40 à 59	Satisfaisant	0.4	6%	↓	4%
20 à 39	Mauvais	0.2	3%	↓	1%
0 à 19	Très mauvais	0.6	9%	↓	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	8.4	69%	↑	77%
60 à 79	Bon	2.7	22%	↓	18%
40 à 59	Satisfaisant	0.7	6%	↓	5%
20 à 39	Mauvais	0.2	1%	↓	0%
0 à 19	Très mauvais	0.1	1%	↓	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	5.3	74%	↑	86%
5,1 à 10	Bon	1.2	17%	↓	13%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.5	7%	↓	1%
15,1 à 20	Mauvais	0.1	1%	↓	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	7.8	65%	↑	71%
5,1 à 10	Bon	3.6	30%	↓	28%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.6	5%	↓	1%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	2.9	41%	↑	52%
2,51 à 3,50	Bon	2.6	36%	↓	31%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.6	9%	↓	7%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.7	10%	↓	6%
≥ 5,5	Très mauvais	0.3	4%	--	4%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	1.7	14%	↑	23%
2,51 à 3,50	Bon	7.0	58%	↓	57%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	2.0	17%	↓	14%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.9	8%	↓	5%
≥ 5,5	Très mauvais	0.4	4%	↓	1%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.5	76%	--	76%
2	Bon	0.0	6%	--	6%
3	Satisfaisant	0.1	18%	--	18%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	5	36%	--	36%
71-85	Bon	0	0%	--	0%
56-70	Satisfaisant	1	7%	--	7%
41-55	Mauvais	3	21%	--	21%
0-40	Très mauvais	5	36%	--	36%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	3	11%	↑	37%
71-85	Bon	5	19%	--	19%
56-70	Satisfaisant	2	7%	--	7%
41-55	Mauvais	3	11%	↓	4%
0-40	Très mauvais	14	52%	↓	33%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	2	7%	↓	0%

Hope

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.0	0%	--	0%
60 à 79	Bon	0.0	0%	--	0%
40 à 59	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
20 à 39	Mauvais	0.0	0%	--	0%
0 à 19	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	1.5	17%	↑	19%
60 à 79	Bon	4.3	48%	--	48%
40 à 59	Satisfaisant	2.1	23%	↓	23%
20 à 39	Mauvais	1.0	11%	↓	10%
0 à 19	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	0.0	0%	--	0%
5,1 à 10	Bon	0.0	0%	--	0%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	5.4	61%	↑	62%
5,1 à 10	Bon	3.0	34%	↓	33%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.4	5%	--	5%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	--	0%
2,51 à 3,50	Bon	0.0	0%	--	0%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 5,5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.6	7%	↑	8%
2,51 à 3,50	Bon	2.2	25%	--	25%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	3.5	40%	↓	39%
4,51 à 5,5	Mauvais	1.7	19%	↓	18%
≥ 5,5	Très mauvais	0.8	9%	--	9%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.1	1%	--	1%
2	Bon	8.1	99%	--	99%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	0	0%	--	0%
71-85	Bon	0	0%	--	0%
56-70	Satisfaisant	0	0%	--	0%
41-55	Mauvais	0	0%	--	0%
0-40	Très mauvais	0	0%	--	0%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	24	55%	↑	84%
71-85	Bon	4	9%	↓	7%
56-70	Satisfaisant	4	9%	--	9%
41-55	Mauvais	4	9%	↓	0%
0-40	Très mauvais	8	18%	↓	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	6	14%	↓	7%

Hope Town

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.0	0%	--	0%
60 à 79	Bon	0.0	0%	--	0%
40 à 59	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
20 à 39	Mauvais	0.0	0%	--	0%
0 à 19	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	3.5	41%	↑	53%
60 à 79	Bon	3.5	41%	↓	40%
40 à 59	Satisfaisant	1.1	13%	↓	7%
20 à 39	Mauvais	0.4	5%	↓	0%
0 à 19	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	0.0	0%	--	0%
5,1 à 10	Bon	0.0	0%	--	0%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	3.9	46%	↑	56%
5,1 à 10	Bon	4.1	48%	↓	41%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.5	6%	↓	4%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	--	0%
2,51 à 3,50	Bon	0.0	0%	--	0%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 5,5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.8	9%	↑	21%
2,51 à 3,50	Bon	4.1	47%	↓	43%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	2.1	25%	↓	20%
4,51 à 5,5	Mauvais	1.2	14%	↓	13%
≥ 5,5	Très mauvais	0.4	5%	↓	3%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	1.6	100%	--	100%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	0	0%	--	0%
71-85	Bon	0	0%	--	0%
56-70	Satisfaisant	0	0%	--	0%
41-55	Mauvais	0	0%	--	0%
0-40	Très mauvais	0	0%	--	0%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	8	36%	↑	73%
71-85	Bon	3	14%	--	14%
56-70	Satisfaisant	3	14%	↓	9%
41-55	Mauvais	2	9%	↓	0%
0-40	Très mauvais	6	27%	↓	5%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	1	5%	--	5%

New Carlisle

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	3.3	92%	--	92%
60 à 79	Bon	0.3	8%	--	8%
40 à 59	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
20 à 39	Mauvais	0.0	0%	--	0%
0 à 19	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.3	4%	↑	82%
60 à 79	Bon	0.4	7%	↓	2%
40 à 59	Satisfaisant	1.9	32%	↓	8%
20 à 39	Mauvais	2.3	38%	↓	8%
0 à 19	Très mauvais	1.1	18%	↓	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	3.6	100%	--	100%
5,1 à 10	Bon	0.0	0%	--	0%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	2.3	37%	↑	90%
5,1 à 10	Bon	3.6	59%	↓	10%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.2	4%	↓	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	2.7	74%	--	74%
2,51 à 3,50	Bon	0.8	22%	--	22%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.1	2%	--	2%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.1	2%	--	2%
≥ 5,5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	↑	77%
2,51 à 3,50	Bon	1.9	31%	↓	8%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	2.2	37%	↓	15%
4,51 à 5,5	Mauvais	1.2	20%	↓	0%
≥ 5,5	Très mauvais	0.7	12%	↓	0%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	5.2	61%	--	61%
3	Satisfaisant	3.3	38%	--	38%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	1.5	32%	--	32%
2	Bon	0.8	17%	--	17%
3	Satisfaisant	2.4	51%	--	51%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	12	67%	↑	83%
71-85	Bon	0	0%	--	0%
56-70	Satisfaisant	1	6%	--	6%
41-55	Mauvais	3	17%	↓	11%
0-40	Très mauvais	2	11%	↓	0%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	3	17%	↑	33%
71-85	Bon	7	39%	--	39%
56-70	Satisfaisant	3	17%	↓	6%
41-55	Mauvais	2	11%	↓	6%
0-40	Très mauvais	3	17%	--	17%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	3	17%	↓	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	1	6%	--	6%

New Richmond

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	3.2	17%	↑	51%
60 à 79	Bon	6.3	34%	↓	32%
40 à 59	Satisfaisant	4.5	24%	↓	15%
20 à 39	Mauvais	2.3	12%	↓	2%
0 à 19	Très mauvais	2.3	12%	↓	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	3.3	20%	↑	61%
60 à 79	Bon	1.2	7%	↓	7%
40 à 59	Satisfaisant	2.0	12%	↓	9%
20 à 39	Mauvais	4.0	24%	↓	10%
0 à 19	Très mauvais	5.8	35%	↓	13%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	10.9	58%	↑	86%
5,1 à 10	Bon	4.9	26%	↓	13%
10,1 à 15	Satisfaisant	2.6	14%	↓	1%
15,1 à 20	Mauvais	0.2	1%	↓	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	5.5	34%	↑	68%
5,1 à 10	Bon	7.9	48%	↓	23%
10,1 à 15	Satisfaisant	2.5	15%	↓	7%
15,1 à 20	Mauvais	0.4	2%	↓	1%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	2.0	11%	↑	46%
2,51 à 3,50	Bon	10.4	56%	↓	49%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	3.7	20%	↓	5%
4,51 à 5,5	Mauvais	1.8	10%	↓	0%
≥ 5,5	Très mauvais	0.8	4%	↓	1%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.9	5%	↑	46%
2,51 à 3,50	Bon	6.1	37%	↓	28%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	3.6	22%	↓	13%
4,51 à 5,5	Mauvais	3.1	19%	↓	6%
≥ 5,5	Très mauvais	2.6	16%	↓	5%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.2	33%	--	33%
3	Satisfaisant	0.4	67%	--	67%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	7.8	35%	--	35%
3	Satisfaisant	13.5	60%	--	60%
4	Mauvais	0.2	1%	--	1%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	19	49%	↑	67%
71-85	Bon	3	8%	--	8%
56-70	Satisfaisant	2	5%	↓	3%
41-55	Mauvais	4	10%	↓	5%
0-40	Très mauvais	11	28%	↓	18%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	24	33%	↑	64%
71-85	Bon	14	19%	--	19%
56-70	Satisfaisant	13	18%	↓	5%
41-55	Mauvais	6	8%	↓	4%
0-40	Très mauvais	16	22%	↓	7%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	4	5%	↓	0%

Paspébiac

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.4	8%	↑	53%
60 à 79	Bon	0.9	18%	↓	12%
40 à 59	Satisfaisant	1.6	34%	↓	12%
20 à 39	Mauvais	1.5	31%	↓	12%
0 à 19	Très mauvais	0.5	10%	--	10%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	7.9	27%	↑	38%
60 à 79	Bon	2.6	9%	--	9%
40 à 59	Satisfaisant	5.3	18%	↓	14%
20 à 39	Mauvais	9.0	31%	↓	25%
0 à 19	Très mauvais	4.4	15%	↓	14%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	2.1	44%	↑	72%
5,1 à 10	Bon	2.4	50%	↓	26%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.2	4%	↓	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.1	2%	--	2%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	14.0	48%	↑	57%
5,1 à 10	Bon	11.4	39%	↓	35%
10,1 à 15	Satisfaisant	2.3	8%	↓	7%
15,1 à 20	Mauvais	0.2	1%	↓	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.3	5%	↑	50%
2,51 à 3,50	Bon	2.8	57%	↓	21%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.5	10%	↓	8%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.6	12%	↓	6%
≥ 5,5	Très mauvais	0.7	15%	--	15%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	1.2	4%	↑	22%
2,51 à 3,50	Bon	8.8	30%	↓	27%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	7.1	24%	↓	22%
4,51 à 5,5	Mauvais	5.5	19%	↓	14%
≥ 5,5	Très mauvais	6.6	22%	↓	16%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	2.3	94%	--	94%
3	Satisfaisant	0.2	6%	--	6%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	1	9%	↑	27%
71-85	Bon	2	18%	--	18%
56-70	Satisfaisant	1	9%	--	9%
41-55	Mauvais	3	27%	↓	9%
0-40	Très mauvais	4	36%	--	36%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	22	33%	↑	43%
71-85	Bon	9	13%	--	13%
56-70	Satisfaisant	7	10%	↓	9%
41-55	Mauvais	7	10%	↓	9%
0-40	Très mauvais	22	33%	↓	25%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	2	18%	↓	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	3	4%	↓	0%

Rivière-Bonaventure

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.0	0%	--	0%
60 à 79	Bon	0.0	0%	--	0%
40 à 59	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
20 à 39	Mauvais	0.0	0%	--	0%
0 à 19	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.0	0%	--	0%
60 à 79	Bon	0.0	0%	--	0%
40 à 59	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
20 à 39	Mauvais	0.0	0%	--	0%
0 à 19	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	0.0	0%	--	0%
5,1 à 10	Bon	0.0	0%	--	0%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	0.0	0%	--	0%
5,1 à 10	Bon	0.0	0%	--	0%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	--	0%
2,51 à 3,50	Bon	0.0	0%	--	0%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 5,5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	--	0%
2,51 à 3,50	Bon	0.0	0%	--	0%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 5,5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	1.3	30%	--	30%
2	Bon	2.5	57%	--	57%
3	Satisfaisant	0.5	12%	--	12%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	0	0%	--	0%
71-85	Bon	0	0%	--	0%
56-70	Satisfaisant	0	0%	--	0%
41-55	Mauvais	0	0%	--	0%
0-40	Très mauvais	0	0%	--	0%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	2	13%	--	13%
71-85	Bon	3	20%	--	20%
56-70	Satisfaisant	3	20%	--	20%
41-55	Mauvais	2	13%	--	13%
0-40	Très mauvais	5	33%	--	33%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	2	13%	--	13%

Shigawake

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.5	19%	↑	59%
60 à 79	Bon	1.0	40%	↓	28%
40 à 59	Satisfaisant	0.8	33%	↓	9%
20 à 39	Mauvais	0.0	0%	--	0%
0 à 19	Très mauvais	0.2	8%	↓	4%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	1.6	25%	↑	59%
60 à 79	Bon	1.8	28%	↓	25%
40 à 59	Satisfaisant	2.3	37%	↓	14%
20 à 39	Mauvais	0.5	8%	↓	2%
0 à 19	Très mauvais	0.1	2%	↓	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	0.9	37%	↑	61%
5,1 à 10	Bon	1.2	50%	↓	30%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.3	13%	↓	9%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	3.3	52%	↑	72%
5,1 à 10	Bon	2.9	46%	↓	27%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.1	2%	--	2%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	↑	40%
2,51 à 3,50	Bon	1.5	58%	↓	34%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.4	17%	↓	13%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.4	16%	↓	4%
≥ 5,5	Très mauvais	0.2	9%	--	9%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	↑	38%
2,51 à 3,50	Bon	1.6	25%	↓	24%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	1.3	20%	↓	12%
4,51 à 5,5	Mauvais	1.7	26%	↓	17%
≥ 5,5	Très mauvais	1.8	28%	↓	10%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.3	100%	--	100%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	3.7	100%	--	100%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	2	22%	↑	44%
71-85	Bon	2	22%	--	22%
56-70	Satisfaisant	2	22%	↓	0%
41-55	Mauvais	1	11%	--	11%
0-40	Très mauvais	2	22%	--	22%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	10	40%	↑	64%
71-85	Bon	5	20%	↓	16%
56-70	Satisfaisant	2	8%	↓	4%
41-55	Mauvais	2	8%	↓	4%
0-40	Très mauvais	6	24%	↓	12%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	1	11%	--	11%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Saint-Alphonse

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	2.0	43%	↑	74%
60 à 79	Bon	1.4	30%	↓	26%
40 à 59	Satisfaisant	0.6	13%	↓	0%
20 à 39	Mauvais	0.4	9%	↓	0%
0 à 19	Très mauvais	0.2	4%	↓	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	1.5	15%	↑	30%
60 à 79	Bon	1.1	11%	--	11%
40 à 59	Satisfaisant	0.6	6%	↓	3%
20 à 39	Mauvais	2.2	22%	↓	16%
0 à 19	Très mauvais	4.8	47%	↓	41%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	3.5	76%	↑	98%
5,1 à 10	Bon	1.1	24%	↓	2%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	4.7	47%	↑	59%
5,1 à 10	Bon	4.1	40%	↓	31%
10,1 à 15	Satisfaisant	1.3	13%	↓	11%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.3	7%	↑	37%
2,51 à 3,50	Bon	2.9	63%	↓	50%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	1.1	24%	↓	11%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.1	2%	--	2%
≥ 5,5	Très mauvais	0.2	4%	↓	0%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	↑	16%
2,51 à 3,50	Bon	2.8	28%	↓	26%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	1.6	16%	↓	13%
4,51 à 5,5	Mauvais	2.6	25%	↓	20%
≥ 5,5	Très mauvais	3.1	31%	↓	25%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	1.6	100%	--	100%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	4.7	54%	--	54%
3	Satisfaisant	4.0	46%	--	46%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	7	47%	↑	67%
71-85	Bon	3	20%	--	20%
56-70	Satisfaisant	0	0%	--	0%
41-55	Mauvais	0	0%	--	0%
0-40	Très mauvais	5	33%	↓	13%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	8	16%	↑	35%
71-85	Bon	5	10%	--	10%
56-70	Satisfaisant	7	14%	↓	12%
41-55	Mauvais	3	6%	--	6%
0-40	Très mauvais	26	53%	↓	37%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	2	13%	↓	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	10	20%	↓	12%

Saint-Elzéar

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	1.1	31%	↑	97%
60 à 79	Bon	0.0	1%	--	1%
40 à 59	Satisfaisant	0.2	5%	↓	2%
20 à 39	Mauvais	0.8	22%	↓	0%
0 à 19	Très mauvais	1.4	41%	↓	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	1.8	27%	↑	95%
60 à 79	Bon	0.3	5%	↓	0%
40 à 59	Satisfaisant	1.2	18%	↓	3%
20 à 39	Mauvais	1.7	26%	↓	2%
0 à 19	Très mauvais	1.5	24%	↓	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	1.1	33%	↑	97%
5,1 à 10	Bon	1.1	33%	↓	0%
10,1 à 15	Satisfaisant	1.0	28%	↓	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.1	3%	↓	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	2.6	40%	↑	98%
5,1 à 10	Bon	2.0	30%	↓	2%
10,1 à 15	Satisfaisant	1.6	25%	↓	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.3	5%	↓	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.3	9%	↑	75%
2,51 à 3,50	Bon	1.0	30%	↓	22%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	1.1	31%	↓	2%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.3	10%	↓	0%
≥ 5,5	Très mauvais	0.7	20%	↓	1%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	1.5	23%	↑	91%
2,51 à 3,50	Bon	0.7	11%	↓	5%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	1.4	22%	↓	3%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.7	11%	↓	1%
≥ 5,5	Très mauvais	2.2	33%	↓	0%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.4	10%	--	10%
2	Bon	3.4	90%	--	90%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	1.7	49%	--	49%
3	Satisfaisant	1.8	51%	--	51%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	2	20%	↑	40%
71-85	Bon	1	10%	--	10%
56-70	Satisfaisant	1	10%	--	10%
41-55	Mauvais	0	0%	--	0%
0-40	Très mauvais	6	60%	↓	40%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	7	37%	↑	53%
71-85	Bon	3	16%	--	16%
56-70	Satisfaisant	5	26%	--	26%
41-55	Mauvais	1	5%	↓	0%
0-40	Très mauvais	3	16%	↓	5%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Saint-Godefroi

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.0	0%	↑	4%
60 à 79	Bon	1.5	79%	↓	75%
40 à 59	Satisfaisant	0.4	21%	--	21%
20 à 39	Mauvais	0.0	0%	--	0%
0 à 19	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	1.9	27%	↑	56%
60 à 79	Bon	1.4	20%	↓	16%
40 à 59	Satisfaisant	2.8	40%	↓	23%
20 à 39	Mauvais	0.9	13%	↓	6%
0 à 19	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	1.2	65%	--	65%
5,1 à 10	Bon	0.7	35%	--	35%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	4.6	66%	↑	83%
5,1 à 10	Bon	2.0	28%	↓	14%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.4	6%	↓	3%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.0	0%	↑	4%
2,51 à 3,50	Bon	0.3	13%	↓	9%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.5	25%	--	25%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.8	42%	--	42%
≥ 5,5	Très mauvais	0.4	21%	--	21%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.3	4%	↑	34%
2,51 à 3,50	Bon	3.7	54%	↓	45%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	1.2	17%	↓	13%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.8	11%	↓	4%
≥ 5,5	Très mauvais	0.9	13%	↓	3%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	0.0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0.0	0%	--	0%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	1.7	34%	--	34%
2	Bon	3.1	60%	--	60%
3	Satisfaisant	0.3	7%	--	7%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	2	25%	↑	100%
71-85	Bon	3	38%	↓	0%
56-70	Satisfaisant	1	13%	↓	0%
41-55	Mauvais	0	0%	--	0%
0-40	Très mauvais	2	25%	↓	0%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	4	18%	↑	55%
71-85	Bon	9	41%	↓	32%
56-70	Satisfaisant	2	9%	↓	5%
41-55	Mauvais	4	18%	↓	9%
0-40	Très mauvais	3	14%	↓	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	0	0%	--	0%

Saint-Siméon

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé de fissuration (PCI) – Chaussées pavées

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.7	10%	↑	69%
60 à 79	Bon	2.2	32%	↓	26%
40 à 59	Satisfaisant	2.3	32%	↓	3%
20 à 39	Mauvais	1.2	17%	↓	2%
0 à 19	Très mauvais	0.6	9%	↓	1%

Relevé de fissuration	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
80 à 100	Très bon	0.8	16%	↑	18%
60 à 79	Bon	1.5	31%	--	31%
40 à 59	Satisfaisant	0.7	14%	--	14%
20 à 39	Mauvais	1.6	32%	↓	30%
0 à 19	Très mauvais	0.4	7%	--	7%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'orniérage – Chaussées pavées

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	3.0	42%	↑	88%
5,1 à 10	Bon	3.9	56%	↓	12%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.1	1%	↓	0%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Profondeur d'ornière (mm)	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 5	Très bon	2.4	49%	--	49%
5,1 à 10	Bon	1.8	37%	--	37%
10,1 à 15	Satisfaisant	0.7	14%	--	14%
15,1 à 20	Mauvais	0.0	0%	--	0%
≥ 20	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état de la chaussée selon le relevé d'IRI – Chaussées pavées

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.4	6%	↑	65%
2,51 à 3,50	Bon	4.7	67%	↓	27%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	1.3	18%	↓	6%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.3	4%	↓	1%
≥ 5,5	Très mauvais	0.4	5%	↓	1%

Relevé d'IRI	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
≤ 2,50	Très bon	0.2	4%	↑	5%
2,51 à 3,50	Bon	2.3	47%	--	47%
3,51 à 4,5	Satisfaisant	0.9	18%	↓	16%
4,51 à 5,5	Mauvais	0.6	12%	--	12%
≥ 5,5	Très mauvais	1.0	19%	--	19%

Cibles de l'état des routes non pavées – Chaussées non pavées

Cote d'état	Niveau de service	Route prioritaire Longueur (km)	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.0	0%	--	0%
2	Bon	1.2	44%	--	44%
3	Satisfaisant	1.6	56%	--	56%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0.0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cote d'état	Niveau de service	Route non prioritaire Longueur (km)	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
1	Très bon	0.2	2%	--	2%
2	Bon	8.9	96%	--	96%
3	Satisfaisant	0.2	2%	--	2%
4	Mauvais	0.0	0%	--	0%
5	Très mauvais	0.0	0%	--	0%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'IEP – Ponceaux

IEP	Niveau de service	Route prioritaire Nombre	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	8	35%	↑	57%
71-85	Bon	5	22%	↓	17%
56-70	Satisfaisant	3	13%	↓	9%
41-55	Mauvais	1	4%	↓	0%
0-40	Très mauvais	6	26%	↓	17%

IEP	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
86 à 100	Très bon	4	13%	↑	42%
71-85	Bon	9	29%	↓	26%
56-70	Satisfaisant	7	23%	↓	16%
41-55	Mauvais	2	6%	↓	3%
0-40	Très mauvais	9	29%	↓	13%

Cibles de l'état des ponceaux selon le relevé d'avis à l'ingénieur – Ponceaux

Cote structurle	Niveau de service	Route prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	3	13%	↓	0%

Cote structurle	Niveau de service	Route non prioritaire Nombre Avis à l'ing.	Route non prioritaire Proportion (%)	Objectif Tendances	Objectif Proportion (%)
5	Très bon	0	0%	--	0%
4	Bon	0	0%	--	0%
3	Satisfaisant	0	0%	--	0%
2	Mauvais	0	0%	--	0%
1	Très mauvais	5	16%	↓	3%

Annexe 2 – Bilan de l'état des infrastructures routières

Bilan actuel du réseau routier pavé, routes prioritaires

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-1005	Chemin Thivierge	0+000	1+000	932	50	3.8	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	2	5
BON-RT-0865	Chemin Thivierge	0+930	3+320	2316	37	3.5	7	1	20%	0	0%	0	0%	1	20%	3	60%	0	0%	0	0	10	0	0	0	0	0	15
BON-RT-0864	Chemin Thivierge	3+250	6+450	3125	23	3.5	6	1	25%	1	25%	0	0%	1	25%	1	25%	0	0%	0	0	11	0	0	0	0	7	26
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0311	2e Rang Est	7+240	9+750	2469	59	2.9	4	0	0%	0	0%	1	13%	4	50%	3	38%	0	0%	0	0	4	0	0	325	0	3	30
CAP-RT-0312	2e Rang Est	9+710	10+300	545	70	3.5	5	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	5
CAP-RT-0313	2e Rang Est	10+250	11+610	1305	41	3.1	5	0	0%	0	0%	0	0%	1	33%	2	67%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	5
CAP-RT-0302	2e Rang Est	11+560	11+850	243	30	3.8	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	5
CAP-RT-0314	2e Rang Est	11+830	12+490	612	42	4.3	6	0	0%	0	0%	1	33%	1	33%	1	33%	0	0%	0	0	0	0	0	143	0	0	9
CAP-RT-0155	2e Rang Est	0+000	0+200	150	31	5.6	7	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	19	0	0	2
CAP-RT-0305	2e Rang Ouest	3+790	4+140	212	91	3.1	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	8
CAP-RT-0309	2e Rang Ouest	4+000	6+610	2467	80	2.8	3	0	0%	1	14%	2	29%	1	14%	3	43%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	3	8
CAP-RT-0308	2e Rang Ouest	6+470	7+480	773	69	4.1	5	1	25%	0	0%	1	25%	1	25%	1	25%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	2	6
CAP-RT-0316	2e Rang Ouest	0+160	1+390	1171	50	3.7	8	2	67%	0	0%	0	0%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0	6	0	0	0	0	1	6
CAP-RT-0317	Route Dion	0+000	2+180	2171	85	2.6	2	2	40%	1	20%	1	20%	0	0%	1	20%	0	0%	0	0	10	0	0	0	0	5	21
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0071	4e Rang Ouest	0+000	0+920	823	17	4.2	11	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	6
CAS-RT-0054	Route de Patrickton	3+740	3+800	31	87	2.4	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	29	0	0	5
CAS-RT-0153	Route de Patrickton	3+770	4+490	706	83	2.0	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	3	0	0	59	0	0	31
CAS-RT-0048	Route des Ponts	2+460	2+790	352	90	1.7	3	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	3	0	0	30	0	0	30
CAS-RT-0046	Route des Ponts	2+810	2+940	142	93	2.0	3	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	127	0	1	9
CAS-RT-0050	Route des Ponts	2+950	3+020	78	97	2.7	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAS-RT-0049	Route des Ponts	3+030	3+250	231	91	2.3	2	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	277	0	4	4
CAS-RT-0051	Route des Ponts	0+000	0+080	79	90	2.6	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
CAS-RT-0052	Route des Ponts	0+080	0+420	361	86	1.8	3	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	303	0	3	15
CAS-RT-0084	Route Gallagher	0+000	1+150	1067	90	1.8	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	36
CAS-RT-0047	Route Gallagher	1+070	2+540	1391	87	2.0	4	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	10	0	0	0	0	1	38
CAS-RT-0070	Route Stewart	0+000	1+410	1409	81	3.9	4	0	0%	1	25%	0	0%	0	0%	3	75%	0	0%	0	0	1	0	0	29	1	0	10
CAS-RT-0069	Route Stewart	1+410	1+810	404	70	5.8	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	5
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0829	3e Rang Ouest	0+600	1+230	538	17	5.5	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	4
NRI-RT-0828	3e Rang Ouest	1+130	1+740	507	36	3.2	10	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	92	0	2	6
NRI-RT-0824	3e Rang Ouest	1+640	2+440	697	44	3.7	9	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	6	0	0	48	0	3	7
NRI-RT-0826	3e Rang Ouest	2+380	2+780	298	35	4.4	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	60	0	0	6
NRI-RT-0825	3e Rang Ouest	2+340	2+480	37	98	6.5	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	73	0	0	0
NRI-RT-0827	3e Rang Ouest	2+680	3+380	599	31	4.4	10	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	5
NRI-RT-1023	4e Rang Ouest	0+820	1+880	963	25	4.2	11	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	4	9
NRI-RT-0818	4e Rang Ouest	1+780	1+970	80	81	5.2	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	0
NRI-RT-0817	4e Rang Ouest	1+860	2+140	187	61	4.2	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	59	0	0	16
NRI-RT-0816	4e Rang Ouest	2+050	2+210	58	100	3.4	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	116	0	0	2
NRI-RT-0814	4e Rang Ouest	2+110	2+810	600	26	4.1	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	54	0	5	14
NRI-RT-0815	4e Rang Ouest	2+710	2+980	186	13	4.5	10	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	2
NRI-RT-1024	4e Rang Ouest	2+900	3+880	880	22	5.9	9	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	6	0	154	0	0	2	6
NRI-RT-0790	Boulevard Perron Est	0+000	0+720	619	70	3.1	2	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	11	0	0	67	0	4	18
NRI-RT-0792	Boulevard Perron Est	0+630	1+070	342	70	3.9	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	6	0	0	0	0	3	5
NRI-RT-0800	Boulevard Perron Est	0+970	1+310	221	80	2.2	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	2	2
NRI-RT-0795	Boulevard Perron Est	1+210	1+340	105	81	2.6	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	2
NRI-RT-0799	Boulevard Perron Est	1+190	1+310	23	80	2.9	5	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	0
NRI-RT-0797	Boulevard Perron Est	1+310	1+730	316	72	2.6	3	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	3	3
NRI-RT-0793	Boulevard Perron Est	1+630	2+070	339	65	2.4	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	4	3

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
NRI-RT-0791	Boulevard Perron Est	1+970	2+130	55	72	2.4	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	2	0
NRI-RT-0802	Boulevard Perron Est	2+030	2+540	414	61	2.3	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	8	0	0	0	0	3	10
NRI-RT-0801	Boulevard Perron Est	2+440	2+650	103	52	3.2	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	141	0	1	4
NRI-RT-0796	Boulevard Perron Est	2+540	2+750	101	50	3.8	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	8	0	0	0
NRI-RT-0794	Boulevard Perron Est	2+640	3+260	514	63	1.9	5	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	14	617	0	279	0	0	4
NRI-RT-0798	Boulevard Perron Est	0+620	0+730	7	63	3.0	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
NRI-RT-0811	Boulevard Perron Ouest	3+150	3+360	173	91	2.7	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	42	0	0	0	1	8
NRI-RT-0805	Boulevard Perron Ouest	3+320	3+650	306	90	2.5	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0	17	0	0	0	0	3	15
NRI-RT-0804	Boulevard Perron Ouest	3+630	3+660	19	93	3.2	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	1
NRI-RT-0803	Boulevard Perron Ouest	3+650	3+750	80	98	2.9	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	1	6
NRI-RT-0806	Boulevard Perron Ouest	3+730	4+000	254	94	2.2	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	15	0	0	0	0	2	18
NRI-RT-0809	Boulevard Perron Ouest	3+980	4+090	89	77	2.2	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	0	4
NRI-RT-0808	Boulevard Perron Ouest	4+070	4+330	240	67	2.2	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	14	0	0	0	0	2	7
NRI-RT-0807	Boulevard Perron Ouest	4+310	4+560	236	67	2.0	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	15	0	0	0	0	2	7
NRI-RT-0810	Boulevard Perron Ouest	4+550	4+980	420	76	2.2	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	14	0	0	22	0	2	7
NRI-RT-0589	Boulevard Perron Ouest	4+970	6+040	1057	76	2.8	4	2	50%	1	25%	0	0%	0	0%	1	25%	0	0%	0	0	11	0	65	91	0	3	19
NRI-RT-0647	Boulevard Perron Ouest	6+030	7+290	1250	61	3.0	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6	100%	0	0%	0	0	15	0	0	0	0	0	6
NRI-RT-0648	Boulevard Perron Ouest	7+280	7+630	341	49	2.0	6	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	0	2
NRI-RT-0590	Boulevard Perron Ouest	7+620	7+730	100	74	2.1	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	1

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
NRI-RT-0591	Boulevard Perron Ouest	7+720	8+230	500	73	2.2	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	7	0	0	0	0	2	6
NRI-RT-0835	Chemin de Saint-Edgar	0+000	0+120	117	47	3.0	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	9
NRI-RT-0836	Chemin de Saint-Edgar	0+120	0+610	492	78	2.5	4	2	67%	0	0%	0	0%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0	6	0	0	0	0	0	3
NRI-RT-0837	Chemin de Saint-Edgar	0+610	1+290	675	93	1.7	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	10	0	0	0	0	1	6
NRI-RT-0838	Chemin de Saint-Edgar	1+280	1+800	510	89	1.9	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	6	19
NRI-RT-0856	Chemin du Port	0+100	0+210	209	43	3.1	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	9
NRI-RT-0602	Chemin du Port	0+000	0+310	105	48	4.3	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NRI-RT-0820	Chemin Pardiac	0+000	1+580	1574	81	1.1	1	0	0%	0	0%	0	0%	3	60%	2	40%	0	0%	0	0	15	0	0	55	0	3	32
NRI-RT-0690	Route 299	8+220	9+430	1191	57	2.2	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4	100%	0	0%	0	0	19	0	0	257	1	2	22
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0901	Rue Church	0+000	0+150	143	100	3.5	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	4	6
NWC-RT-0907	Rue Church	0+150	0+290	143	100	3.3	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	9
NWC-RT-0904	Rue Church	0+290	0+790	496	100	1.9	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	1	8
NWC-RT-0897	Rue Church	0+790	1+800	1014	90	2.1	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4	100%	0	0%	0	0	6	0	0	0	0	1	11
NWC-RT-0891	Rue Church	1+800	2+980	1175	100	1.7	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	1	6
NWC-RT-0896	Rue Church	2+970	3+610	638	100	1.7	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	1
NWC-RT-0425	Route de l'Église	0+370	0+400	78	51	3.7		0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	76	0	0	1
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1385	Chemin Principal	3+370	1+610	573	23	4.4	10	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	6	4
SEL-RT-1384	Chemin Principal	2+700	2+290	673	14	4.8	9	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	0
SEL-RT-1375	Chemin Principal	2+220	2+770	476	22	5.1	9	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	1	0
SEL-RT-1374	Chemin Principal	1+260	3+720	958	52	3.8	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	6	0	0	113	0	3	6
SEL-RT-1377	Chemin Principal	1+080	3+880	176	87	2.7	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	0
SEL-RT-1376	Chemin Principal	0+790	4+190	290	85	2.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	0	11
SEL-RT-1382	Chemin Principal	0+720	4+260	68	97	2.9	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	2	0

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
SEL-RT-1396	Route de l'Église	0+450	0+430	33	74	11.4		0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	66	0	0	2
SEL-RT-1395	Route de l'Église	3+890	3+980	119	87	2.1	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	9
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1405	Rue du Banc	0+000	0+300	275	15	5.7	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	4
PAS-RT-1406	Rue du Banc	0+270	0+890	580	54	6.1	8	2	67%	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	6	0	0	17	0	1	15
PAS-RT-1404	Rue du Banc	0+850	1+090	209	21	5.0	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	2	3
PAS-RT-1362	Rue Saint-Pie-X	0+000	0+200	201	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	7	0	0	0	0	3	9
PAS-RT-1357	Rue Saint-Pie-X	0+200	0+440	238	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	0	3
PAS-RT-1358	Rue Saint-Pie-X	0+440	0+700	259	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	0	7
PAS-RT-1360	Rue Saint-Pie-X	0+780	2+190	1323	56	2.6	6	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	13	0	0	25	0	2	12
PAS-RT-1359	Rue Saint-Pie-X	2+180	2+210	24	26	3.4	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	2
PAS-RT-1363	Rue Saint-Pie-X	2+200	2+940	728	44	4.3	5	1	50%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	7	0	0	0	0	1	4
PAS-RT-1361	Rue Saint-Pie-X	2+930	3+830	890	54	3.1	5	1	25%	2	50%	0	0%	0	0%	1	25%	2	50%	0	0	11	0	0	416	0	2	9
PAS-RT-1365	Rue Saint-Pie-X	1+040	1+270	160	69	3.0	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1561	Rue Principale Est	4+010	4+110	105	85	3.0	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	2	10
SAL-RT-1562	Rue Principale Est	4+120	4+310	201	73	2.6	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	3	2
SAL-RT-1560	Rue Principale Est	4+320	6+220	1908	61	2.9	5	0	0%	0	0%	0	0%	2	67%	1	33%	0	0%	0	0	19	0	0	47	0	2	7
SAL-RT-1563	Rue Principale Est	6+230	8+630	2399	78	3.4	4	2	29%	0	0%	0	0%	0	0%	5	71%	1	14%	0	0	8	0	0	53	0	0	24
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1707	3e Rang	1+440	1+680	150	80	1.4	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	12
SGO-RT-1493	3e Rang	1+590	2+790	1081	69	4.6	4	2	50%	0	0%	0	0%	2	50%	0	0%	0	0%	0	0	13	0	0	37	0	0	10
SGO-RT-1494	3e Rang	2+670	3+480	692	66	6.0	5	0	0%	0	0%	1	33%	1	33%	1	33%	0	0%	0	0	7	0	0	0	2	2	2
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1451	2e Rang	0+120	0+580	400	80	2.3	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	1
SHI-RT-1481	2e Rang	0+520	1+240	653	73	3.5	7	0	0%	0	0%	1	33%	1	33%	1	33%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	7
SHI-RT-1482	2e Rang	1+170	1+480	220	77	3.5	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	1	1
SHI-RT-1498	2e Rang	1+390	2+450	993	52	3.4	6	0	0%	1	33%	1	33%	1	33%	0	0%	1	33%	0	0	5	0	0	0	0	1	11
SHI-RT-1483	Route Kruse	0+000	0+220	220	33	7.3	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	7
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1180	2e Rang Ouest	1+390	3+170	1721	56	3.2	7	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0	11	0	0	181	0	0	24

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
SSI-RT-1179	2e Rang Ouest	3+110	3+560	286	42	3.2	6	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0	3	0	0	0	0	0	12
SSI-RT-1191	3e Rang Ouest	2+310	2+410	45	18	6.2	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SSI-RT-1186	Avenue du Viaduc	0+100	0+820	713	82	2.1	2	2	40%	0	0%	1	20%	0	0%	2	40%	0	0%	0	0	7	0	0	0	0	1	9
SSI-RT-1185	Avenue du Viaduc	0+000	0+920	95	90	3.2	2	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	34	0	7	1
SSI-RT-1672	Route Poirier	0+000	0+090	92	62	5.1	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	14
SSI-RT-1669	Route Poirier	0+090	0+260	168	71	3.4	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	6
SSI-RT-1668	Route Poirier	0+260	0+580	319	73	3.6	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	0	9
SSI-RT-1671	Route Poirier	0+580	1+410	826	59	2.9	5	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	9	0	0	0	0	0	14
SSI-RT-1670	Route Poirier	1+410	2+480	1074	65	2.6	5	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	8	0	0	212	0	1	14
SSI-RT-1673	Route Poirier	0+000	0+780	767	33	3.7	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3	100%	0	0%	0	0	3	0	0	159	0	1	14
SSI-RT-1675	Route Poirier	0+770	0+790	11	71	12.0	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SSI-RT-1674	Route Poirier	0+780	1+660	873	16	3.5	6	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	119	1	0	13
SSI-RT-1183	Route Roussel	0+000	0+030	33	33	8.2	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	11	0	0	0	4

Bilan actuel du réseau routier non pavé, routes prioritaires

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0830	3e Rang Ouest	0+000	0+700	597	3	2	2	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	3	0	0	0	1	1	6
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0896	Rue Church	3+610	4+227	617	2	2	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
NWC-RT-0902	Rue Church	4+230	4+268	38	2	2	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NWC-RT-0900	Rue Church	4+270	5+298	1028	3	2	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NWC-RT-0903	Rue Church	5+300	6+325	1025	3	2	1	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	3
NWC-RT-0895	Rue Church	6+320	7+953	1629	3	2	1	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0	0	0	0	27	0	0	2
NWC-RT-0911	Rue Church	7+960	9+568	1598	2	2	1	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	24	0	1	5
NWC-RT-0912	Rue Church	9+560	9+840	265	2	2	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NWC-RT-0905	Rue Church	9+840	9+922	62	2	2	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NWC-RT-0909	Rue Church	9+900	10+248	328	2	2	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NWC-RT-0899	Rue Church	10+230	10+323	73	2	2	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NWC-RT-0898	Rue Church	10+300	10+549	229	2	2	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
NWC-RT-0894	Rue Church	10+530	10+585	35	2	2	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NWC-RT-0892	Rue Church	10+570	12+073	1478	2	2	1	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0	0	0	0	0	0	0	6
NWC-RT-0893	Rue Church	12+050	12+095	25	1	1	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	9
NWC-RT-0425	Route de l'Église	0+000	0+318	368	1	1	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1397	Route de l'Église	0+490	0+656	211	2	1	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	86	0	0	8
SEL-RT-1394	Route de l'Église	0+700	1+558	903	2	1	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	2	3

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
SEL-RT-1395	Route de l'Église	1+600	3+858	2293	2	1	1	3	75%	0	0%	1	25%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	1	0	8
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1059	Route de la Rivière	0+000	1+559	1554	2	1	2	2	50%	0	0%	0	0%	1	25%	1	25%	1	25%	0	0	2	0	0	0	0	1	6
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1451	2e Rang	0+000	0+198	118	2	1	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	3
SHI-RT-1483	Route Kruse	0+220	0+406	186	2	1	1	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	7
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1202	3e Rang Est	2+490	4+449	1955	2	2	1	0	0%	1	33%	0	0%	1	33%	1	33%	1	33%	0	0	3	0	0	0	0	2	18
SSI-RT-0863	3e Rang Est	4+440	5+111	661	3	2	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0	0	0	0	0	0	0	6
SSI-RT-0862	3e Rang Est	5+100	5+172	62	3	2	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	4
SSI-RT-1191	3e Rang Ouest	2+350	2+569	139	2	1	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	4

Bilan actuel du réseau routier pavé, routes non prioritaires

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-0947	Chemin Datus-Bourdages	0+000	3+338	145	69	4.8	12	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
BON-RT-1845	Chemin de Normandie	0+170	0+169	14	31	5.5	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
BON-RT-0881	Chemin de Normandie	0+180	0+194	24	52	6.1	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
BON-RT-0944	Chemin Ignace-Babin	0+000	0+242	122	13	4.2	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	2	4
BON-RT-1565	Route Bourdages	0+000	2+710	2705	27	4.2	8	2	29%	0	0%	1	14%	1	14%	3	43%	0	0%	0	0	8	0	0	0	0	3	22
BON-RT-1566	Route Bourdages	2+710	2+898	188	28	4.6	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	3
BON-RT-1568	Route Bourdages	2+900	3+612	717	46	3.8	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	2
BON-RT-1567	Route Bourdages	3+620	4+104	489	39	4.8	7	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	6
BON-RT-1569	Route Bourdages	4+110	4+575	475	17	4.7	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	4
BON-RT-0950	Route Cox	0+000	0+885	777	69	3.3	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	437	0	1	16
BON-RT-0946	Route Day	0+000	1+026	1026	14	5.8	12	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	2	5
BON-RT-0945	Route Day	1+030	2+400	1370	18	4.8	12	3	75%	0	0%	0	0%	1	25%	0	0%	2	50%	0	0	4	0	0	0	0	5	10
BON-RT-0859	Route Dion	0+000	0+796	796	55	3.6	9	1	33%	1	33%	0	0%	0	0%	1	33%	1	33%	0	0	7	0	0	0	0	1	9
BON-RT-0858	Route Dion	2+320	3+529	1209	11	6.1	15	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0	0	0	0	0	0	1	4
BON-RT-0861	Route Forest	0+000	2+210	2205	24	4.2	9	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	9	0	0	0	0	2	15
BON-RT-0860	Route Forest	2+200	4+156	1933	22	3.5	10	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	2	9
BON-RT-0878	Route Henry	0+000	2+025	2025	69	2.1	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	6	0	0	0	0	2	19
BON-RT-0877	Route Henry	2+030	2+419	394	74	3.2	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	2

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
BON-RT-0875	Route Henry	2+420	2+962	543	71	2.2	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
BON-RT-0876	Route Henry	2+970	4+092	1127	81	2.1	3	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	8
BON-RT-0874	Route Henry	4+100	4+951	861	36	5.9	8	0	0%	1	33%	1	33%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	2	7
BON-RT-1032	Route Henry	4+960	5+931	976	23	4.2	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	1
BON-RT-0867	Route Marsh	0+000	1+035	1030	29	3.5	6	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	1	5
BON-RT-0869	Route Marsh	1+030	1+173	141	19	5.6	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	3
BON-RT-1570	Route McGraw	0+000	0+762	762	31	6.0	8	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	6
BON-RT-0937	Rue des Vieux-Ponts	0+000	0+312	312	96	1.9	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	2	9
BON-RT-0936	Rue des Vieux-Ponts	0+310	0+362	52	89	1.7	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BON-RT-0935	Rue des Vieux-Ponts	0+360	1+071	711	95	1.9	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	14
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0315	2e Rang Est	11+800	11+879	29	29	5.2	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	3
CAP-RT-1839	3e Rang Est	3+560	3+655	35	100	4.7		0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
CAP-RT-0326	3e Rang Ouest	0+390	0+505	65	37	7.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	7	0	1	9
CAP-RT-0325	3e Rang Ouest	0+450	3+679	1630	61	4.0	5	0	0%	1	25%	0	0%	1	25%	2	50%	0	0%	0	0	6	0	0	0	0	0	8
CAP-RT-0324	Chemin des Lilas	0+060	0+164	39	46	3.8	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	0
CAP-RT-0323	Chemin des Lilas	0+100	0+226	81	64	3.5	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
CAP-RT-0209	Chemin des Lilas	0+000	1+415	1456	49	4.4	3	5	50%	0	0%	2	20%	1	10%	2	20%	2	20%	0	0	8	0	0	363	0	0	15
CAP-RT-0301	Chemin des Mélèzes	0+000	0+956	956	67	2.9	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	3	5
CAP-RT-0329	Chemin des Trembles	0+000	0+820	717	93	1.8	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	16
CAP-RT-0322	Route Arsenault	0+000	1+431	1426	55	3.2	7	2	50%	1	25%	0	0%	0	0%	1	25%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	1	9
CAP-RT-1872	Route Arsenault	1+430	2+050	620	77	3.2	2	2	67%	0	0%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	2	4
CAP-RT-0320	Route des Pins	0+000	0+098	98	58	4.5	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	10
CAP-RT-0319	Route des Pins	0+100	0+333	232	33	5.5	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	2	4

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
CAP-RT-0298	Rue des Aunes	0+000	0+183	93	19	6.5	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	1
CAP-RT-0300	Rue des Aunes	0+090	0+266	81	24	4.4	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	4
CAP-RT-0297	Rue des Aunes	0+210	0+329	79	18	3.5	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	6
CAP-RT-0299	Rue des Aunes	0+170	0+294	39	30	4.5	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0092	Chemin Beauglen	4+480	5+898	1413	75	3.2	5	2	50%	0	0%	0	0%	1	25%	1	25%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	2	20
CAS-RT-0093	Chemin Beauglen	5+890	8+235	2345	84	3.2	4	3	38%	3	38%	1	13%	1	13%	0	0%	2	25%	0	0	0	0	0	45	0	1	25
CAS-RT-0075	Chemin Beauglen	8+230	8+243	8	51	10.5		0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	15	0	0	2
CAS-RT-0076	Chemin Beauglen	8+240	8+440	195	83	3.7	4	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	26	0	6	11
CAS-RT-0065	Chemin Sexton	0+080	0+142	62	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAS-RT-0066	Chemin Sexton	0+140	0+153	8	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAS-RT-0067	Chemin Sexton	0+150	0+266	116	86	5.1	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAS-RT-0068	Route de Dimock Creek	0+000	0+585	475	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0	1	0	0	83	0	0	25
CAS-RT-0061	Route de Patrickton	0+000	0+408	423	86	2.7	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	98	0	0	9
CAS-RT-0060	Route de Patrickton	0+420	0+630	225	79	2.5	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	81	0	0	6
CAS-RT-0059	Route de Patrickton	0+640	0+643	13	100	5.8	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	26	0	0	0
CAS-RT-0058	Route de Patrickton	0+650	0+745	100	89	2.3	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	66	0	0	3
CAS-RT-0053	Route de Patrickton	0+750	0+855	110	90	2.4	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	3
CAS-RT-0057	Route de Patrickton	0+860	1+671	811	89	2.3	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	177	0	1	31
CAS-RT-0056	Route de Patrickton	1+670	1+684	14	98	4.7	12	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	27	0	0	0
CAS-RT-0055	Route de Patrickton	1+680	1+807	122	82	2.6	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	28	0	0	15
CAS-RT-0063	Route de Patrickton	1+800	3+279	1464	88	2.1	4	0	0%	0	0%	0	0%	2	67%	1	33%	0	0%	0	0	0	0	0	189	0	0	35
CAS-RT-0064	Route de Patrickton	3+260	3+601	321	92	2.2	3	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	15

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
CAS-RT-0062	Route de Patrickton	3+580	3+768	163	93	2.4	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	10
CAS-RT-0083	Route Droken	0+000	1+202	1197	90	2.4	4	5	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	32
CAS-RT-0090	Route du Nord-Ouest	0+000	2+071	2066	89	2.3	5	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	2	28
CAS-RT-0091	Route du Nord-Ouest	2+070	2+170	105	71	4.7	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	84	0	0	5
CAS-RT-0082	Route du Nord-Ouest	2+170	2+177	7	100	5.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	13	0	0	0
CAS-RT-0081	Route du Nord-Ouest	2+180	2+454	264	72	4.4	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	75	0	0	9
Hope	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CHO-RT-1683	1er rang de Bugeaud	0+000	0+266	266	59	5.0	2	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	47	0	0	10
CHO-RT-1701	2e rang de Bugeaud	0+000	0+241	241	50	4.4	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3	100%	0	0%	0	0	3	0	0	20	0	2	7
CHO-RT-1700	2e rang de Bugeaud	0+240	1+927	1682	57	3.9	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4	100%	0	0%	0	0	21	0	0	0	0	3	16
CHO-RT-1687	6e rang de Saint-Jogues	0+000	1+722	42	88	3.7	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	5
CHO-RT-1865	6e Rang Ouest	0+190	0+412	127	53	9.8	5	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	8
CHO-RT-1666	9e rang de Saint-Jogues	0+300	0+489	94	78	4.1	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHO-RT-1715	9e rang de Saint-Jogues	0+390	1+280	792	71	4.2	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	0	2
CHO-RT-1714	9e rang de Saint-Jogues	1+180	1+895	613	80	5.0	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	0	3
CHO-RT-1690	9e rang de Saint-Jogues	1+790	4+025	2124	68	4.7	6	1	17%	1	17%	0	0%	0	0%	4	67%	0	0%	0	0	9	0	0	49	0	1	6
CHO-RT-1689	9e rang de Saint-Jogues	3+910	4+126	134	33	5.1	14	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
CHO-RT-1711	Route McGee	0+000	0+404	404	31	4.2	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	9
CHO-RT-1682	Route Whittom	0+000	1+427	1427	73	2.6	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	1	8	0	0	24	0	9	23
CHO-RT-1677	Route Whittom	1+430	1+439	9	74	8.2		0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	17	0	0	0
CHO-RT-1680	Route Whittom	1+440	1+893	458	61	2.2	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	36	0	0	7
CHO-RT-1678	Route Whittom	1+900	2+117	222	75	2.5	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	13	0	1	5
CHO-RT-1681	Route Whittom	2+120	2+131	11	76	4.1	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	23	0	0	0

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
CHO-RT-1679	Route Whittom	2+130	2+329	199	58	2.5	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	15	0	1	8
Hope Town	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CHO-RT-1716	Petit-2e Rang Ouest	1+590	2+474	442	63	3.9	8	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	4
HOT-RT-1824	2e Rang	2+490	2+575	80	92	3.5	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	3
HOT-RT-1826	Chemin de la Rivière	0+000	1+055	906	74	3.6	4	2	50%	0	0%	0	0%	2	50%	0	0%	0	0%	0	0	9	0	0	0	0	2	2
HOT-RT-1825	Chemin du Vieux-Moulin	0+000	0+366	366	98	1.7	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	409	0	0	9
HOT-RT-1823	Chemin du Vieux-Moulin	0+370	1+975	1610	59	3.8	7	0	0%	0	0%	2	50%	0	0%	2	50%	0	0%	0	0	7	0	0	0	0	1	17
HOT-RT-1822	Chemin du Vieux-Moulin	1+980	2+495	515	91	3.5	3	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	15	0	1	4
HOT-RT-1830	Petit-2e Rang	2+030	2+775	242	60	6.5	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	3
HOT-RT-1819	Petit-2e Rang	2+270	4+805	1985	76	3.8	5	0	0%	2	40%	0	0%	0	0%	3	60%	1	20%	0	0	5	0	0	0	0	1	6
HOT-RT-1828	Route Tennier	0+000	1+363	1363	71	3.1	6	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	15	0	0	11
HOT-RT-1827	Route Tennier	1+360	1+379	14	94	11.0	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	28	0	0	2
HOT-RT-1831	Route Tennier	1+370	1+562	187	90	3.1	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	61	0	0	2
HOT-RT-1832	Route Tennier	1+560	2+396	831	83	3.1	5	2	40%	0	0%	1	20%	0	0%	2	40%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	10
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0841	3e Rang Est	2+080	0+398	398	26	6.2	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	11
NRI-RT-0839	3e Rang Est	1+970	0+503	108	33	3.9	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	3
NRI-RT-0840	3e Rang Est	1+400	1+080	575	20	3.1	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	3
NRI-RT-0842	3e Rang Est	1+340	1+141	61	8	2.6	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
NRI-RT-0843	3e Rang Est	0+910	1+567	427	22	5.3	6	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	0
NRI-RT-0823	3e Rang Ouest	3+280	3+580	236	88	2.9	2	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	5	11
NRI-RT-0848	4e Rang Est	0+000	0+730	730	90	2.3	2	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	30	0	1	6
NRI-RT-0847	4e Rang Est	0+730	1+941	1211	88	2.4	2	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	11	0	0	0	0	4	11
NRI-RT-1022	4e Rang Ouest	3+780	3+958	78	28	5.1	11	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	7
NRI-RT-1021	5e Rang Ouest	1+440	2+425	852	23	4.6	11	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	4	10
NRI-RT-1020	5e Rang Ouest	2+290	3+040	616	32	3.4	10	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	8
NRI-RT-0857	Chemin Campbell	0+000	0+494	494	26	4.5	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	0	8
NRI-RT-0855	Chemin des Lilas	0+000	0+128	63	56	5.3	2	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	3
NRI-RT-1029	Chemin Mercier	9+130	10+862	1722	15	4.5	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	11	0	0	42	0	0	12

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
NRI-RT-0916	Chemin Mercier	10+850	10+930	65	47	2.7	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	0
NRI-RT-1027	Chemin Mercier	10+910	12+204	1274	16	5.9	8	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0	10	0	0	0	1	2	12
NRI-RT-0466	Chemin Mercier	12+180	12+723	523	10	6.1	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	2	2
NRI-RT-0833	Route à Tommy	0+000	1+095	1095	21	4.2	9	0	0%	0	0%	0	0%	1	33%	2	67%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	9
NRI-RT-0822	Route Cochrane	0+000	0+418	413	56	3.1	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	0	4
NRI-RT-0821	Route Cochrane	0+410	1+019	604	54	2.8	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	1	2
NRI-RT-0819	Route Doddridge	0+000	1+095	1100	46	3.6	7	0	0%	0	0%	2	50%	1	25%	1	25%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	8
NRI-RT-0834	Route Fallow	0+000	2+185	2185	26	4.6	10	1	20%	0	0%	0	0%	3	60%	1	20%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	3	10
NRI-RT-0831	Route Ritchie	0+000	0+290	315	92	2.0	4	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	1	0	0	177	0	0	7
NRI-RT-0832	Route Ritchie	0+310	1+088	798	95	2.2	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4	100%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	3	6
NRI-RT-0853	Rue Carey Hill	0+000	0+510	413	67	3.8	4	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	5
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0431	Avenue Duret	0+000	1+105	1002	38	3.7	4	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	9	0	0	0	0	2	7
NWC-RT-0879	Chemin de Normandie	3+340	3+772	427	38	3.7	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	2
NWC-RT-0880	Chemin de Normandie	3+770	3+961	186	57	4.3	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	0
NWC-RT-1026	Route Christie	0+000	0+225	225	86	3.8	5	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	2
NWC-RT-0948	Rue Billingsley	0+000	0+276	276	48	2.6	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	2
NWC-RT-0949	Rue Billingsley	0+280	0+806	526	34	3.5	8	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	6
NWC-RT-0886	Rue de Normandie	0+000	1+630	1529	33	4.8	7	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	10	0	0	0	0	1	0
NWC-RT-0887	Rue de Normandie	1+530	1+935	305	32	5.6	5	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	1	0
NWC-RT-0888	Rue de Normandie	1+840	2+058	148	36	2.8	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
NWC-RT-0883	Rue de Normandie	1+990	2+177	127	43	3.7	6	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	3
NWC-RT-0884	Rue de Normandie	2+120	2+328	140	32	4.5	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	0
NWC-RT-0889	Rue de Normandie	2+260	2+695	346	32	4.5	7	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	4

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
NWC-RT-0890	Rue de Normandie	2+600	2+945	225	24	3.8	6	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	7
NWC-RT-0882	Rue de Normandie	2+820	3+030	142	15	5.4	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
NWC-RT-0885	Rue de Normandie	2+960	3+156	116	49	4.1	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
NWC-RT-1846	Rue de Normandie	3+380	3+820	344	51	4.3	4	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1860	Chemin Mercier	0+000	0+073	73	42	4.1	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	6
SEL-RT-1342	Chemin Mercier	0+070	0+093	18	29	2.9	10	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	8
SEL-RT-1371	Chemin Mercier	0+000	0+493	493	27	5.0	11	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	2	0	0	14	0	4	10
SEL-RT-1372	Chemin Mercier	0+490	1+911	1416	40	4.5	10	2	33%	1	17%	1	17%	1	17%	1	17%	0	0%	0	0	5	0	0	0	1	1	0
SEL-RT-1373	Chemin Mercier	1+910	2+037	127	18	5.7	19	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	0
SEL-RT-1390	Chemin Poirier	1+170	3+417	67	84	5.1	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	6
SEL-RT-1393	Chemin Poirier	0+750	3+840	423	34	4.1	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	9
SEL-RT-1392	Chemin Poirier	0+000	4+595	755	23	5.2	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	10
SEL-RT-1380	Chemin Principal	4+260	0+717	102	24	4.4	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	0
SEL-RT-1378	Chemin Principal	3+940	1+035	321	21	5.7	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	0
SEL-RT-1870	Chemin Principal	0+000	4+980	720	29	6.3	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	6	0	0	0	0	1	10
SEL-RT-1402	Route de l'Église	0+000	0+122	122	55	4.0	1	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	8
SEL-RT-1403	Route de l'Église	0+120	2+023	1893	92	1.8	2	0	0%	0	0%	1	33%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	11	21
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1811	3e Avenue Est	1+200	1+621	411	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	1	10
PAS-RT-1810	3e Avenue Est	1+610	2+010	390	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	2	5
PAS-RT-1809	3e Avenue Est	2+000	2+410	400	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	4
PAS-RT-1412	3e Avenue Ouest	0+000	0+805	703	92	1.9	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	1	16
PAS-RT-1413	3e Avenue Ouest	0+700	1+150	345	66	3.9	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	6	0	0	0	0	2	9
PAS-RT-1821	4e Avenue Est	1+060	1+474	409	30	4.3	6	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	2	7
PAS-RT-1820	4e Avenue Est	1+470	2+268	793	38	4.5	4	2	67%	0	0%	0	0%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0	9	0	0	0	0	1	11
PAS-RT-1419	4e Avenue Ouest	0+000	1+165	1056	34	7.2	7	1	25%	0	0%	0	0%	2	50%	1	25%	0	0%	0	0	7	0	0	0	0	0	11
PAS-RT-1817	5e Avenue Est	1+070	2+163	1083	32	4.9	5	1	33%	1	33%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0%	0	0	9	0	0	49	0	2	11
PAS-RT-1818	5e Avenue Est	2+150	2+170	10	94	9.6	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	21	0	0	0
PAS-RT-1816	5e Avenue Est	2+160	2+272	102	57	3.6	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	32	0	0	7

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
PAS-RT-1417	5e Avenue Ouest	0+000	1+175	1072	29	4.2	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	9	0	0	0	0	2	15
PAS-RT-1812	6e Avenue Est	1+150	1+868	713	41	4.1	4	2	67%	0	0%	0	0%	0	0%	1	33%	1	33%	0	0	6	0	0	30	0	1	7
PAS-RT-1813	6e Avenue Est	1+860	1+878	13	84	7.4	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	27	0	0	0
PAS-RT-1814	6e Avenue Est	1+870	2+274	389	29	4.6	5	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	29	0	0	6
PAS-RT-1815	6e Avenue Est	2+260	2+724	447	37	4.6	5	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	7
PAS-RT-1414	6e Avenue Ouest	0+000	1+195	566	26	5.3	11	3	60%	0	0%	1	20%	0	0%	1	20%	1	20%	0	0	6	0	0	0	0	0	9
PAS-RT-1415	6e Avenue Ouest	0+000	1+250	1152	22	5.7	9	0	0%	1	20%	2	40%	1	20%	1	20%	0	0%	0	0	7	0	0	0	0	0	12
PAS-RT-1829	7e Avenue Est	1+150	2+699	1554	24	4.6	8	1	20%	0	0%	1	20%	2	40%	1	20%	0	0%	0	0	16	0	0	69	0	0	15
PAS-RT-1293	7e Avenue Ouest	0+260	0+720	360	21	10.3	14	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	0	13
PAS-RT-1418	7e Avenue Ouest	0+000	1+340	1142	51	5.6	6	1	25%	1	25%	1	25%	0	0%	1	25%	0	0%	0	0	9	0	0	67	0	0	15
PAS-RT-1420	Avenue Duret	1+000	2+240	1135	71	3.2	4	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	11	0	0	0	0	6	7
PAS-RT-1370	Avenue Huard	0+000	1+245	1139	65	3.3	3	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	1	12	0	0	0	0	4	12
PAS-RT-1802	Rue Chapados	0+000	0+276	276	50	2.3	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	1	15
PAS-RT-1808	Rue Chapados	0+280	0+998	723	37	3.1	6	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	66	0	79	0	0	6
PAS-RT-1804	Rue Chapados	1+000	1+008	8	93	3.9	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	15	0	0	0
PAS-RT-1805	Rue Chapados	1+010	1+104	94	56	3.2	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	51	0	0	2
PAS-RT-1806	Rue Chapados	1+100	1+444	341	51	3.7	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	70	0	2	5
PAS-RT-1803	Rue Chapados	1+440	1+453	8	100	3.9		0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	16	0	0	0
PAS-RT-1807	Rue Chapados	1+450	1+950	500	35	4.1	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	38	0	0	10
PAS-RT-1346	Rue Day	0+000	0+847	843	89	3.8	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	11	0	0	0	0	5	14
PAS-RT-1347	Rue Day	0+840	0+876	31	100	4.4	1	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
PAS-RT-1350	Rue Day	0+000	1+054	1054	100	3.0	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	8
PAS-RT-1348	Rue Day	1+050	1+509	454	100	2.7	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	2
PAS-RT-1349	Rue Day	1+500	2+298	788	100	2.9	4	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	2	15
PAS-RT-1352	Rue Day	0+000	0+253	248	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	83	0	2	4
PAS-RT-1353	Rue Day	0+250	0+259	9	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	17	0	0	0
PAS-RT-1351	Rue Day	0+260	0+837	577	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	1	0	0	35	0	0	5
PAS-RT-1354	Rue Day	0+000	0+103	103	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	74	0	2	3
PAS-RT-1356	Rue Day	0+100	0+116	11	100	7.7	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	22	0	0	0
PAS-RT-1355	Rue Day	0+110	1+074	959	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	26	0	3	13
PAS-RT-1321	Rue Day	1+070	1+242	167	54	3.7	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	8
PAS-RT-1407	Rue Desroches	0+000	0+264	264	38	7.9	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	3	6
PAS-RT-1408	Rue Desroches	0+260	0+408	141	16	6.0	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	2	3

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
PAS-RT-1409	Rue Desroches	0+400	0+430	25	11	14.0	9	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	3
PAS-RT-1410	Rue Desroches	0+420	0+869	436	41	5.9	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3	100%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	1	1
PAS-RT-1411	Rue Legros	0+000	0+201	201	49	4.6	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	1	1	11
PAS-RT-1309	Rue Legros	0+200	0+240	40	18	3.6	3	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
PAS-RT-1367	Rue Maldemay	0+000	0+262	262	94	1.7	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	2	7
PAS-RT-1369	Rue Maldemay	0+260	0+460	195	93	2.2	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	7
PAS-RT-1368	Rue Maldemay	0+460	0+729	269	80	4.4	4	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	3	7
PAS-RT-1366	Rue Maldemay	0+730	2+151	1421	62	3.8	5	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	9	0	0	69	0	6	13
PAS-RT-1364	Rue Saint-Pie-X	3+820	4+853	1018	43	3.1	6	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	9	0	0	0	0	0	9
PAS-RT-1312	Rue Saint-Pie-X	4+840	4+994	142	17	6.1	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	1
PAS-RT-1343	Rue Scott	0+000	0+965	965	41	3.8	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	14	0	0	0	0	1	19
PAS-RT-1345	Rue Scott	0+970	2+066	1096	31	4.7	8	1	25%	0	0%	0	0%	1	25%	2	50%	0	0%	0	1	7	0	0	0	2	2	7
PAS-RT-1344	Rue Scott	2+070	2+250	185	6	8.2	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	2	6
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1164	Chemin des Pionniers	0+910	3+403	725	17	6.1	10	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	1
SAL-RT-1199	Chemin des Ruisseaux Est	2+630	3+807	1172	22	5.1	8	2	67%	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	2	1
SAL-RT-1042	Chemin des Ruisseaux Ouest	0+000	1+195	1101	17	5.8	6	1	17%	0	0%	2	33%	2	33%	1	17%	1	17%	0	1	2	0	0	0	0	5	3
SAL-RT-1200	Chemin des Ruisseaux Ouest	1+100	1+775	574	10	5.1	7	1	33%	0	0%	0	0%	1	33%	1	33%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	6
SAL-RT-1170	Chemin des Ruisseaux Ouest	1+670	2+735	958	16	5.0	5	4	80%	0	0%	1	20%	0	0%	0	0%	3	60%	0	0	1	0	0	0	0	0	3
SAL-RT-1177	Route à Barriault	0+000	0+187	177	50	4.8	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	2
SAL-RT-1172	Route à Hippolyte	0+000	0+122	122	10	4.1	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	3
SAL-RT-1173	Route Marcellin	0+000	0+171	166	30	5.6	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	1	1	0	0	0	0	0	4
SAL-RT-1174	Route Marcellin	0+170	0+433	263	38	4.4	6	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	77	0	1	3
SAL-RT-1176	Route Marcellin	0+430	0+438	8	33	10.2		0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	17	0	0	0
SAL-RT-1175	Route Marcellin	0+440	1+412	973	85	2.8	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	62	0	1	8
SAL-RT-1564	Rue Principale Est	8+630	9+489	859	24	5.9	6	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	3
SAL-RT-1575	Rue Principale Est	9+540	9+652	112	24	11.3	12	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAL-RT-1197	Rue Principale Ouest	1+100	1+730	525	28	5.8	6	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	4

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
SAL-RT-1167	Rue Principale Ouest	1+630	2+820	1087	33	4.8	7	3	75%	0	0%	1	25%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	8	0	0	81	0	2	7
SAL-RT-1166	Rue Principale Ouest	2+720	4+210	1287	79	2.6	3	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	14	0	0	0	0	2	14
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1847	2e Rang	0+000	0+223	118	98	3.9	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	0
SGO-RT-1705	3e Rang	0+370	0+815	342	100	0.0	0	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	54	0	0	10
SGO-RT-1706	3e Rang	0+720	1+550	721	100	0.0	0	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	9	0	0	18	0	0	13
SGO-RT-1708	3e Rang	0+710	0+827	12	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	25	0	0	0
SGO-RT-1497	3e Rang	0+000	0+525	421	48	4.1	5	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	0	11
SGO-RT-1864	Route Aubut	0+000	0+950	850	62	3.7	5	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	2
SGO-RT-1704	Route de l'Église	0+000	2+570	2565	59	2.9	4	0	0%	1	33%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0%	0	0	14	0	0	11	0	1	28
SGO-RT-1703	Route de l'Église	2+570	4+493	1918	74	3.2	4	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0	5	0	0	213	0	1	21
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1495	3e Rang	0+420	1+405	878	73	4.8	4	1	33%	0	0%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0%	0	0	7	0	0	108	1	0	4
SHI-RT-1496	3e Rang	1+300	2+195	789	83	4.4	4	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	6	0	0	0	0	1	2
SHI-RT-1492	4e Rang	0+810	1+032	149	76	3.7	5	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	5
SHI-RT-1491	4e Rang	0+960	1+885	823	52	4.4	8	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	0	0
SHI-RT-1874	4e Rang	1+780	2+001	116	67	3.5	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
SHI-RT-1484	Ancienne Route 6	0+410	0+179	179	47	9.2	5	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	13
SHI-RT-1485	Ancienne Route 6	0+000	0+593	413	39	6.4	3	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	9
SHI-RT-1472	Route Aubut	0+000	0+910	808	97	2.4	4	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	4
SHI-RT-1488	Route de la Traverse	0+000	0+184	94	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	2	8
SHI-RT-1487	Route de la Traverse	0+090	0+575	384	100	0.0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	5
SHI-RT-1486	Route Sullivan	0+000	1+674	1670	50	5.3	6	2	40%	0	0%	0	0%	2	40%	1	20%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	1	17
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1182	2e Rang Est	3+400	3+859	499	49	3.9	6	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	24	0	0	11
SSI-RT-1181	2e Rang Est	3+900	3+873	13	100	4.4	8	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	25	0	0	0
SSI-RT-1201	2e Rang Est	3+910	5+089	1214	40	4.7	9	1	33%	0	0%	1	33%	1	33%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	33	0	3	24
SSI-RT-1178	2e Rang Ouest	1+330	1+451	61	32	4.4	4	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
SSI-RT-1195	3e Rang Ouest	2+260	2+409	54	19	6.8	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	1

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
SSI-RT-1189	Route Arsenault	0+000	0+700	700	81	2.8	4	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0	8	0	0	0	0	0	12
SSI-RT-1187	Route Lepage	0+000	0+116	111	17	4.6	8	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
SSI-RT-1184	Route Roussel	0+030	2+054	2019	59	3.3	5	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0	4	0	0	0	0	1	17
SSI-RT-1123	Rue de la Mer	0+000	0+455	291	33	6.3	6	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	1	3

Bilan actuel du réseau routier non pavé, routes non prioritaires

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	État moyen	Drainage	Structure	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-0862	3e Rang Est	5+160	5+411	136	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	4
BON-RT-0947	Chemin Datus-Bourdages	0+160	3+190	3180	3	4.0	1	2	29%	1	14%	1	14%	2	29%	1	14%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	16
BON-RT-1845	Chemin de Normandie	0+000	0+166	166	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
BON-RT-0881	Chemin de Normandie	0+200	3+343	3135	2	1.4	1	2	33%	1	17%	0	0%	0	0%	3	50%	1	17%	0	0	2	0	0	0	0	3	8
BON-RT-0871	Chemin Élide-Poirier	0+000	1+127	1127	3	2.0	1	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	20	0	18	1	0	9
BON-RT-0872	Chemin Élide-Poirier	1+140	1+674	538	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	11	0	13	0	0	6
BON-RT-0870	Chemin Élide-Poirier	1+680	2+721	1042	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	4
BON-RT-0944	Chemin Ignace-Babin	0+120	0+510	287	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	12	0	1	8
BON-RT-0943	Chemin Ignace-Babin	0+430	2+580	2047	2	1.9	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	0	8	0	4	14
BON-RT-0941	Chemin Ignace-Babin	0+410	0+526	16	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	31	0	0	0
BON-RT-0942	Chemin Ignace-Babin	2+470	3+095	509	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	6
BON-RT-0938	Chemin Saint-Georges	0+000	0+470	364	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	6
BON-RT-0940	Chemin Saint-Georges	0+360	1+250	777	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	9
BON-RT-0939	Chemin Saint-Georges	1+140	1+480	216	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	7
BON-RT-1866	Route Bourdages	4+580	4+952	382	3	1.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	10
BON-RT-1030	Route Campbell	0+000	1+391	1381	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	2	67%	1	33%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
BON-RT-0859	Route Dion	0+800	2+072	1272	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	4

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	État moyen	Drainage	Structure	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
BON-RT-0858	Route Dion	2+070	2+318	244	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
BON-RT-0983	Route du Cap-de-Sable	0+000	0+530	466	2	3.2	1	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	11
BON-RT-1032	Route Henry	5+940	6+297	362	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
BON-RT-0869	Route Marsh	1+170	2+276	1101	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	33	0	2	3
BON-RT-0866	Route Marsh	2+280	2+981	686	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	0	32	0	2	4
BON-RT-1011	Trait-Carré Ludger-Cayouette	0+000	0+387	382	2	1.0	1	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0289	2e Rang Ouest	0+000	1+745	1634	2	1.0	1	1	33%	1	33%	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	3	0	0	0	1	0	16
CAP-RT-0303	2e Rang Ouest	1+630	2+225	480	2	1.0	1	1	33%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	19
CAP-RT-0307	2e Rang Ouest	2+110	3+260	1029	2	1.0	1	2	33%	1	17%	0	0%	2	33%	1	17%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	11
CAP-RT-0304	2e Rang Ouest	3+140	3+625	361	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	85	0	0	7
CAP-RT-0310	2e Rang Ouest	3+520	3+915	272	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	78	0	0	6
CAP-RT-1839	3e Rang Est	3+590	4+450	737	3	1.6	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	6
CAP-RT-0328	3e Rang Ouest	0+000	0+450	337	2	2.5	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	63	0	0	14
CAP-RT-0326	3e Rang Ouest	0+340	0+496	46	2	4.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	7
CAP-RT-0325	3e Rang Ouest	2+040	3+640	1485	2	1.0	1	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	7
CAP-RT-0301	Chemin des Mélèzes	0+960	1+167	207	2	1.0	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAP-RT-0318	Route des Pins	0+330	2+144	1809	2	1.0	2	1	17%	2	33%	0	0%	1	17%	2	33%	2	33%	0	0	0	0	0	0	0	1	10
CAP-RT-0321	Route Poirier	0+000	1+415	1415	2	1.0	1	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	7
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0065	Chemin Sexton	0+000	0+081	76	1	1.0	1	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
CAS-RT-0067	Chemin Sexton	0+270	0+400	135	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAS-RT-0083	Route Droken	1+200	1+251	51	3	4.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
CAS-RT-0081	Route du Nord-Ouest	2+440	2+495	40	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
CAS-RT-0072	Route McWhirter	0+000	0+319	319	1	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	État moyen	Drainage	Structure	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
Hope	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CHO-RT-1698	10e Rang	0+000	0+515	417	2	2.0	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
CHO-RT-1700	2e rang de Bugeaud	1+920	2+839	909	2	1.0	1	1	20%	0	0%	1	20%	1	20%	2	40%	1	20%	0	0	1	0	0	0	0	3	5
CHO-RT-1850	6e rang de Saint-Jogues	0+150	1+570	1570	2	1.0	1	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0	5	0	0	0	0	1	0
CHO-RT-1685	6e rang de Saint-Jogues	0+040	1+675	105	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	1	2
CHO-RT-1865	6e Rang Ouest	0+000	0+275	186	2	1.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHO-RT-1666	9e rang de Saint-Jogues	0+000	0+395	296	2	1.0	1	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
CHO-RT-1689	9e rang de Saint-Jogues	4+050	4+425	266	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
CHO-RT-1702	Petit-2e Rang	3+360	0+442	437	2	1.0	1	1	33%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0%	3	100%	0	0	0	0	0	0	0	2	3
CHO-RT-1695	Route du 10e-Rang	0+000	0+450	349	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	3
CHO-RT-1694	Route du 10e-Rang	0+350	1+080	629	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHO-RT-1696	Route du 10e-Rang	0+980	1+480	400	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHO-RT-1697	Route du 10e-Rang	1+380	1+705	249	2	2.0	1	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0	0	0	0	0	0	0	3
CHO-RT-1699	Route McGee	2+830	3+485	530	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	2	3
CHO-RT-1711	Route McGee	0+400	1+491	1087	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	0	26	1	0	5
CHO-RT-1709	Route McGee	1+500	2+320	810	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	22	0	3	4
Hope Town	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CHO-RT-1716	Petit-2e Rang Ouest	0+000	2+027	1587	2	1.0	1	1	14%	1	14%	0	0%	1	14%	4	57%	1	14%	0	0	0	0	0	0	0	0	5
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0849	2e Rang Est	0+000	0+043	38	3	4.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NRI-RT-0850	2e Rang Est	0+040	0+404	359	3	3.5	3	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	4
NRI-RT-0843	3e Rang Est	0+230	2+247	682	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	3
NRI-RT-0656	3e Rang Est	0+000	2+481	231	3	2.0	1	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	1
NRI-RT-1022	4e Rang Ouest	3+860	4+730	766	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	2	32	28	0	0	0	4

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	État moyen	Drainage	Structure	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
NRI-RT-0813	5e Rang Ouest	0+090	0+555	339	3	2.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
NRI-RT-1021	5e Rang Ouest	0+420	1+570	1020	3	2.6	2	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	10
NRI-RT-0579	5e Rang Ouest	2+910	3+540	497	3	4.4	3	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	3
NRI-RT-0851	Avenue MacKenzie	0+000	0+697	597	2	2.4	1	1	33%	1	33%	0	0%	0	0%	1	33%	1	33%	0	0	3	0	0	0	0	0	8
NRI-RT-0845	Chemin de la Petite-Rivière	0+000	0+604	599	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	4	0	0	19	0	0	7
NRI-RT-0844	Chemin de la Petite-Rivière	0+610	0+867	252	2	2.0	1	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0	2	0	0	19	0	0	10
NRI-RT-0924	Chemin de Robidoux	0+000	0+143	144	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	15
NRI-RT-0922	Chemin de Robidoux	0+140	0+194	54	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	11	0	2	3
NRI-RT-0931	Chemin de Robidoux	0+200	0+736	531	3	2.0	1	0	0%	0	0%	1	33%	2	67%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	4	0	0	3
NRI-RT-0932	Chemin de Robidoux	0+730	1+044	309	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	8
NRI-RT-0927	Chemin de Robidoux	1+040	1+405	360	3	5.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	1	0	0
NRI-RT-0925	Chemin de Robidoux	1+400	1+670	265	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	19	0	0	3
NRI-RT-0929	Chemin de Robidoux	1+670	1+716	41	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	11	0	0	5
NRI-RT-0926	Chemin de Robidoux	1+710	1+933	218	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NRI-RT-0930	Chemin de Robidoux	1+930	2+308	363	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	8
NRI-RT-0658	Chemin de Robidoux	2+290	3+014	689	3	2.0	1	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	1	0	25
NRI-RT-0919	Chemin Mercier	0+000	1+335	1349	3	3.6	2	1	25%	0	0%	1	25%	1	25%	1	25%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	4	15
NRI-RT-0920	Chemin Mercier	2+040	2+327	282	3	2.0	2	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	1	0	0
NRI-RT-0915	Chemin Mercier	2+320	3+526	1191	3	2.7	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	5
NRI-RT-0914	Chemin Mercier	3+510	3+704	184	3	3.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	20	0	2	4
NRI-RT-0918	Chemin Mercier	3+690	3+717	17	3	2.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	33	0	0	1
NRI-RT-0917	Chemin Mercier	3+710	4+339	624	3	2.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	26	0	1	3
NRI-RT-1028	Chemin Mercier	4+330	5+903	1558	2	2.4	2	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	2	5
NRI-RT-1029	Chemin Mercier	5+890	9+138	3234	3	3.1	2	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	56	0	0	3	22

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	État moyen	Drainage	Structure	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
NRI-RT-0466	Chemin Mercier	12+700	12+985	270	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
NRI-RT-0447	Chemin Mercier	12+970	13+014	29	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NRI-RT-0638	Chemin Mercier	13+000	13+202	187	2	2.0	1	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	1
NRI-RT-0719	Chemin Mercier	13+190	13+796	581	2	2.0	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	7
NRI-RT-0821	Route Cochrane	1+010	2+030	1010	2	1.0	1	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	7
NRI-RT-0538	Route Dee	0+000	0+323	318	3	2.0	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	3
NRI-RT-0852	Route McLellan	0+000	1+817	1812	3	3.3	3	0	0%	1	50%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	4	0	0	0	0	0	5
NRI-RT-0854	Route Powell	0+000	0+206	206	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	3	0	0	0	0	0	4
NRI-RT-0659	Route Powell	0+210	0+688	478	2	2.0	1	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0424	Chemin Élide-Poirier	0+000	0+127	127	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NWC-RT-1025	Route Ben-Gallon	0+130	2+387	2277	3	2.0	1	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0	0	0	0	0	0	1	2
NWC-RT-1026	Route Christie	0+230	1+006	781	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	3
NWC-RT-0913	Route Christie	1+010	2+232	1222	1	1.0	1	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	1	0	11
NWC-RT-0885	Rue de Normandie	3+080	3+480	299	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1373	Chemin Mercier	2+040	2+152	112	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEL-RT-1210	Chemin Poirier	4+290	0+295	197	1	2.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	8
SEL-RT-1388	Chemin Poirier	3+910	0+675	377	1	2.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	5
SEL-RT-1389	Chemin Poirier	3+680	0+925	225	1	2.0	2	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEL-RT-1387	Chemin Poirier	3+510	1+035	166	1	2.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SEL-RT-1391	Chemin Poirier	2+170	2+410	1341	1	1.6	2	0	0%	0	0%	1	33%	1	33%	1	33%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	4
SEL-RT-1390	Chemin Poirier	1+240	3+350	938	1	1.0	1	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	1	0	5
SEL-RT-1380	Chemin Principal	4+360	0+575	159	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1416	5e Avenue Ouest	0+000	1+185	1089	2	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	14
PAS-RT-1293	7e Avenue Ouest	0+000	0+360	258	2	1.0	2	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	0

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	État moyen	Drainage	Structure	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
PAS-RT-1312	Rue Saint-Pie-X	4+980	5+151	156	3	2.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	1
PAS-RT-1344	Rue Scott	2+260	3+185	934	2	2.0	1	1	50%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rivière-Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
RBO-RT-0934	Chemin de Robidoux	0+000	0+263	249	3	2.0	1	0	0%	1	33%	0	0%	1	33%	1	33%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	9
RBO-RT-0705	Chemin de Robidoux	0+250	1+390	1110	2	1.6	1	3	75%	0	0%	1	25%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
RBO-RT-0706	Chemin de Robidoux	1+360	1+618	228	1	1.0	1	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RBO-RT-0704	Chemin de Robidoux	1+590	1+816	196	2	1.0	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RBO-RT-0707	Chemin de Robidoux	1+790	2+356	531	1	1.0	1	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
RBO-RT-1268	Chemin de Robidoux	2+320	3+215	870	2	1.0	1	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	1	50%	0	0	0	0	0	0	0	0	4
RBO-RT-1400	Chemin de Robidoux	3+190	3+598	388	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
RBO-RT-1272	Chemin de Robidoux	3+580	4+057	472	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
RBO-RT-1401	Chemin de Robidoux	4+050	4+085	25	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RBO-RT-1399	Chemin de Robidoux	4+070	4+421	339	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	1	0	0
RBO-RT-1398	Chemin de Robidoux	4+410	4+457	37	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1161	Chemin des Pionniers	2+400	1+905	1808	3	3.2	2	1	50%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0	1	0	0	0	1	0	11
SAL-RT-1164	Chemin des Pionniers	0+610	3+705	1053	2	2.0	1	1	25%	1	25%	1	25%	0	0%	1	25%	0	0%	0	0	3	31	0	29	0	0	1
SAL-RT-1162	Chemin des Pionniers	0+000	4+315	610	2	1.0	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0	1	0	0	0	0	0	4
SAL-RT-1199	Chemin des Ruisseaux Est	3+800	4+166	356	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0	0	0	48	0	0	0	0
SAL-RT-1168	Chemin des Ruisseaux Est	4+160	4+715	551	2	1.0	1	2	67%	0	0%	0	0%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAL-RT-1171	Chemin des Ruisseaux Est	4+710	5+319	599	2	1.3	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	5	7

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	État moyen	Drainage	Structure	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
SAL-RT-1165	Petite route Seigneuriale	0+000	0+516	511	3	2.0	2	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0	0	0	0	0	0	0	10
SAL-RT-1177	Route à Barriault	0+180	0+306	121	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	1	0	1
SAL-RT-1172	Route à Hippolyte	0+120	1+455	1330	2	1.0	1	2	50%	0	0%	0	0%	1	25%	1	25%	2	50%	0	0	0	0	0	87	1	3	11
SAL-RT-1057	Route à Napoléon	0+000	0+455	315	2	1.0	1	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	1	50%	0	0	2	0	0	0	0	1	3
SAL-RT-1564	Rue Principale Est	9+490	9+541	51	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	0
SAL-RT-1575	Rue Principale Est	9+650	9+885	230	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
SAL-RT-1198	Rue Principale Ouest	0+000	0+895	791	3	2.0	2	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	9
SAL-RT-1197	Rue Principale Ouest	0+790	1+205	310	3	2.0	2	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	105	0	0	0	2	1
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1608	10e Rang	0+000	0+550	441	3	1.8	2	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
SGO-RT-1847	2e Rang	0+120	0+405	198	2	2.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	1
SGO-RT-1705	3e Rang	0+000	0+475	366	2	1.0	2	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	2
SGO-RT-1693	9e Rang	0+020	0+388	373	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	1	50%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	0
SGO-RT-1692	9e Rang	0+390	0+712	322	1	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SGO-RT-1691	9e Rang	0+710	1+460	744	1	1.0	1	1	33%	0	0%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	2
SGO-RT-1589	9e Rang	1+450	1+906	449	1	1.0	1	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	7
SGO-RT-1590	9e Rang	0+000	1+928	1818	2	1.0	1	0	0%	1	33%	1	33%	0	0%	1	33%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	9
SGO-RT-1713	9e rang de Saint-Jogues	4+320	4+815	388	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1487	Route de la Traverse	0+470	2+165	1587	1	1.0	1	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	1	4
SHI-RT-1489	Route de la Traverse	2+060	2+465	300	1	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	5
SHI-RT-1490	Route de la Traverse	2+360	4+160	1689	1	1.0	1	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	1	8
SHI-RT-1849	Route Edgar-Huard	0+000	0+201	101	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1194	3e Rang Ouest	0+000	0+610	509	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SSI-RT-1193	3e Rang Ouest	0+510	1+175	560	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	9

Routes								Ponceaux												Autres actifs								
								E		D		C		B		A		Avis à l'ingénieur		Lampadaire d'éclairage			Glissière de sécurité			Panneau de signalisation		
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	État moyen	Drainage	Structure	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)	5 (m)	4 (m)	1 (m)	5 (Nb)	4 (Nb)	1 (Nb)
SSI-RT-1196	3e Rang Ouest	1+070	1+370	240	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	15	0	0	11
SSI-RT-1195	3e Rang Ouest	1+350	2+355	909	2	1.0	1	2	50%	0	0%	2	50%	0	0%	0	0%	1	25%	0	0	4	0	0	37	0	1	9
SSI-RT-1192	3e Rang Ouest	1+310	1+452	42	2	1.0	1	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	0	0	0	84	0	0	0
SSI-RT-1092	4e Rang Ouest	0+000	0+965	866	2	1.0	1	1	33%	0	0%	2	67%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	2	0	0	0	0	0	3
SSI-RT-1189	Route Arsenault	0+700	1+949	1244	2	2.0	1	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0	1	0	0	0	0	0	12
SSI-RT-1190	Route Arsenault	1+940	3+676	1723	2	2.0	1	0	0%	1	50%	0	0%	1	50%	0	0%	1	50%	0	0	0	0	0	0	0	1	11
SSI-RT-1187	Route Lepage	0+110	1+945	1825	2	1.0	1	1	20%	1	20%	0	0%	1	20%	2	40%	0	0%	0	0	0	31	0	31	0	1	5
SSI-RT-1676	Route Poirier	0+000	1+395	1395	2	1.0	1	1	33%	0	0%	1	33%	0	0%	1	33%	1	33%	0	0	1	0	0	0	0	0	8

Annexe 3 – Tableau de la nature d'intervention des routes

Nature d'intervention de la chaussée, routes prioritaires

					Routes				Intervention		
Troncon	Rue / Chemin	Type de surface	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Coût total
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-0864	Chemin Thivierge	Souple	3+250	6+450	3125	23	3.5	6	Curatif	Reconstruction	2,154,000 $
BON-RT-0865	Chemin Thivierge	Souple	0+930	3+320	2316	37	3.5	7	Curatif	Reconstruction	1,576,800 $
BON-RT-1005	Chemin Thivierge	Souple	0+000	1+000	932	50	3.8	9	Curatif	Reconstruction	646,200 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0155	2e Rang Est	Souple	0+000	0+200	150	31	5.6	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	7,000 $
CAP-RT-0302	2e Rang Est	Souple	11+560	11+850	243	30	3.8	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	11,400 $
CAP-RT-0311	2e Rang Est	Souple	7+340	8+980	1600	61	2.6	4	Curatif	Reconstruction partielle	810,700 $
CAP-RT-0313	2e Rang Est	Souple	10+250	11+500	1200	39	3.1	5	Curatif	Reconstruction partielle	556,300 $
CAP-RT-0313	2e Rang Est	Souple	11+450	11+605	105	56	3.7	3	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
CAP-RT-0314	2e Rang Est	Souple	11+830	12+492	612	42	4.3	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	11,500 $
CAP-RT-0316	2e Rang Ouest	Souple	0+160	1+085	871	49	3.8	9	Curatif	Planage et revêtement	156,000 $
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0070	Route Stewart	Souple	0+900	1+200	300	47	6.1	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	11,100 $
CAS-RT-0071	4e Rang Ouest	Souple	0+000	0+925	823	17	4.2	11	Sécurité	Reconstruction partielle	396,600 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0814	4e Rang Ouest	Souple	2+110	2+815	600	26	4.1	9	Curatif	Reconstruction partielle	288,600 $
NRI-RT-0815	4e Rang Ouest	Souple	2+710	2+985	186	13	4.5	10	Curatif	Reconstruction partielle	73,200 $
NRI-RT-0816	4e Rang Ouest	Souple	2+050	2+213	58	100	3.4	3	Curatif	Reconstruction partielle	18,100 $
NRI-RT-0817	4e Rang Ouest	Souple	1+860	2+140	187	61	4.2	3	Curatif	Reconstruction partielle	75,100 $
NRI-RT-0818	4e Rang Ouest	Souple	1+780	1+965	80	81	5.2	5	Curatif	Reconstruction partielle	19,800 $
NRI-RT-0820	Chemin Pardiac	Souple	0+100	0+605	500	45	1.8	2	Palliatif	Rapiéçage discontinu	15,300 $
NRI-RT-0824	3e Rang Ouest	Souple	1+640	2+445	697	44	3.7	9	Curatif	Reconstruction partielle	339,900 $
NRI-RT-0825	3e Rang Ouest	Souple	2+340	2+482	37	98	6.5	8	Curatif	Reconstruction partielle	17,700 $
NRI-RT-0826	3e Rang Ouest	Souple	2+380	2+780	298	35	4.4	9	Curatif	Reconstruction partielle	132,500 $
NRI-RT-0827	3e Rang Ouest	Souple	2+680	3+380	599	31	4.4	10	Curatif	Reconstruction partielle	281,600 $
NRI-RT-0828	3e Rang Ouest	Souple	1+130	1+745	507	36	3.2	10	Curatif	Reconstruction partielle	246,000 $
NRI-RT-0829	3e Rang Ouest	Souple	0+600	1+235	538	17	5.5	9	Curatif	Reconstruction partielle	256,700 $
NRI-RT-0856	Chemin du Port	Souple	0+100	0+209	209	43	3.1	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	8,600 $

					Routes				Intervention		
Troncon	Rue / Chemin	Type de surface	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Coût total
NRI-RT-1023	4e Rang Ouest	Souple	0+820	1+885	963	25	4.2	11	Curatif	Reconstruction partielle	431,000 $
NRI-RT-1024	4e Rang Ouest	Souple	2+900	3+880	880	22	5.9	9	Curatif	Reconstruction partielle	388,300 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1374	Chemin Principal	Souple	1+660	3+320	558	22	4.6	12	Curatif	Décohésionnement et revêtement	231,400 $
SEL-RT-1375	Chemin Principal	Souple	2+220	2+765	476	22	5.1	9	Curatif	Décohésionnement et revêtement	197,500 $
SEL-RT-1384	Chemin Principal	Souple	2+700	2+285	673	14	4.8	9	Curatif	Décohésionnement et revêtement	266,600 $
SEL-RT-1385	Chemin Principal	Souple	3+370	1+610	573	23	4.4	10	Curatif	Décohésionnement et revêtement	213,200 $
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1359	Rue Saint-Pie-X	Souple	2+180	2+209	24	26	3.4	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
PAS-RT-1360	Rue Saint-Pie-X	Souple	1+460	2+188	723	43	3.1	8	Curatif	Planage et revêtement	171,600 $
PAS-RT-1360	Rue Saint-Pie-X	Souple	0+920	1+160	200	44	2.9	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	7,300 $
PAS-RT-1361	Rue Saint-Pie-X	Souple	2+930	3+640	700	45	3.3	6	Curatif	Planage et revêtement	177,100 $
PAS-RT-1363	Rue Saint-Pie-X	Souple	2+200	2+938	728	44	4.3	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	27,600 $
PAS-RT-1404	Rue du Banc	Souple	0+850	1+094	209	21	5.0	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	13,500 $
PAS-RT-1405	Rue du Banc	Souple	0+000	0+300	275	15	5.7	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	23,800 $
PAS-RT-1406	Rue du Banc	Souple	0+270	0+600	300	47	8.5	11	Palliatif	Rapiéçage discontinu	13,000 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1560	Rue Principale Est	Souple	5+420	6+223	808	39	3.3	7	Curatif	Planage et revêtement	180,200 $
SAL-RT-1563	Rue Principale Est	Souple	6+230	6+825	600	44	4.8	5	Curatif	Planage et revêtement	103,200 $
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1493	3e Rang	Souple	1+590	2+785	1081	69	4.6	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
SGO-RT-1494	3e Rang	Souple	2+670	3+480	692	66	6.0	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	8,600 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1483	Route Kruse	Souple	0+000	0+220	220	33	7.3	9	Palliatif	Rapiéçage discontinu	33,700 $
SHI-RT-1498	2e Rang	Souple	1+390	2+450	993	52	3.4	6	Curatif	Planage et revêtement	182,900 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-0863	3e Rang Est	Gravier	4+440	5+111	661	56			Curatif	Reconstruction partielle	115,700 $
SSI-RT-1179	2e Rang Ouest	Souple	3+110	3+560	286	42	3.2	6	Curatif	Planage et revêtement	48,000 $
SSI-RT-1180	2e Rang Ouest	Souple	1+390	3+170	1721	56	3.2	7	Curatif	Planage et revêtement	299,500 $
SSI-RT-1183	Route Roussel	Souple	0+000	0+033	33	33	8.2	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
SSI-RT-1670	Route Poirier	Souple	2+210	2+484	274	48	3.7	6	Curatif	Planage et revêtement	50,300 $
SSI-RT-1671	Route Poirier	Souple	0+580	0+980	400	42	3.7	5	Curatif	Planage et revêtement	69,700 $

					Routes				Intervention		
Troncon	Rue / Chemin	Type de surface	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Coût total
SSI-RT-1673	Route Poirier	Souple	0+200	0+777	567	33	3.7	6	Curatif	Décohésionnement et revêtement	259,500 $
SSI-RT-1674	Route Poirier	Souple	0+780	1+658	873	16	3.5	6	Curatif	Décohésionnement et revêtement	323,900 $
SSI-RT-1675	Route Poirier	Souple	0+770	0+786	11	71	12.0	8	Curatif	Décohésionnement et revêtement	5,000 $

Nature d'intervention de la chaussée, routes non prioritaires

					Routes				Intervention		
Troncon	Rue / Chemin	Type de surface	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Coût total
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-0858	Route Dion	Souple	2+320	3+529	1209	11	6.1	15	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	501,800 $
BON-RT-0859	Route Dion	Souple	0+000	0+796	796	55	3.6	9	Curatif	Planage et revêtement	155,600 $
BON-RT-0860	Route Forest	Souple	2+200	4+156	1933	22	3.5	10	Palliatif	Rapiéçage discontinu	111,700 $
BON-RT-0861	Route Forest	Souple	0+000	2+210	2205	24	4.2	9	Palliatif	Rapiéçage discontinu	141,600 $
BON-RT-0867	Route Marsh	Souple	0+300	1+035	730	11	3.9	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	86,200 $
BON-RT-0869	Route Marsh	Souple	1+030	1+173	141	19	5.6	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	13,200 $
BON-RT-0874	Route Henry	Souple	4+100	4+790	700	21	6.9	9	Palliatif	Rapiéçage discontinu	53,400 $
BON-RT-0945	Route Day	Souple	1+030	2+400	1370	18	4.8	12	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	587,900 $
BON-RT-0946	Route Day	Souple	0+000	1+026	1026	14	5.8	12	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	454,200 $
BON-RT-1032	Route Henry	Souple	5+160	5+931	776	8	4.5	10	Palliatif	Rapiéçage discontinu	83,800 $
BON-RT-1565	Route Bourdages	Souple	0+000	2+710	2705	27	4.2	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	158,200 $
BON-RT-1566	Route Bourdages	Souple	2+710	2+898	188	28	4.6	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	8,900 $
BON-RT-1567	Route Bourdages	Souple	3+620	4+104	489	39	4.8	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	24,100 $
BON-RT-1568	Route Bourdages	Souple	2+900	3+612	717	46	3.8	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	28,100 $
BON-RT-1569	Route Bourdages	Souple	4+110	4+575	475	17	4.7	9	Palliatif	Rapiéçage discontinu	53,000 $
BON-RT-1570	Route McGraw	Souple	0+000	0+762	762	31	6.0	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	46,400 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0209	Chemin des Lilas	Souple	0+000	1+415	1456	49	4.4	3	Curatif	Planage et revêtement	275,600 $
CAP-RT-0297	Rue des Aunes	Souple	0+210	0+329	79	18	3.5	5	Curatif	Planage et revêtement	15,100 $
CAP-RT-0298	Rue des Aunes	Souple	0+000	0+183	93	19	6.5	4	Curatif	Planage et revêtement	18,600 $
CAP-RT-0299	Rue des Aunes	Souple	0+170	0+294	39	30	4.5	3	Curatif	Planage et revêtement	8,100 $
CAP-RT-0300	Rue des Aunes	Souple	0+090	0+266	81	24	4.4	8	Curatif	Planage et revêtement	16,400 $
CAP-RT-0315	2e Rang Est	Souple	11+800	11+879	29	29	5.2	2	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
CAP-RT-0319	Route des Pins	Souple	0+100	0+333	232	33	5.5	9	Curatif	Planage et revêtement	42,600 $
CAP-RT-0320	Route des Pins	Souple	0+000	0+098	98	58	4.5	4	Curatif	Planage et revêtement	19,300 $
Hope	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CHO-RT-1689	9e rang de Saint-Jogues	Souple	3+910	4+126	134	33	5.1	14	Palliatif	Rapiéçage discontinu	12,900 $
CHO-RT-1700	2e rang de Bugeaud	Souple	0+240	1+927	1682	57	3.9	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	27,000 $
CHO-RT-1701	2e rang de Bugeaud	Souple	0+100	0+241	141	38	4.6	6	Curatif	Planage et revêtement	25,400 $
CHO-RT-1711	Route McGee	Souple	0+000	0+404	404	31	4.2	9	Palliatif	Rapiéçage discontinu	17,600 $

					Routes				Intervention		
Troncon	Rue / Chemin	Type de surface	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Coût total
Hope Town	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HOT-RT-1823	Chemin du Vieux-Moulin	Souple	0+470	1+470	1000	45	3.9	9	Curatif	Reconstruction partielle	461,700 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0466	Chemin Mercier	Souple	12+180	12+723	523	10	6.1	8	Curatif	Reconstruction partielle	243,400 $
NRI-RT-0819	Route Doddridge	Souple	0+000	0+695	700	37	3.9	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	57,700 $
NRI-RT-0833	Route à Tommy	Souple	0+000	1+095	1095	21	4.2	9	Palliatif	Rapiéçage discontinu	109,700 $
NRI-RT-0834	Route Fallow	Souple	0+000	2+185	2185	26	4.6	10	Palliatif	Rapiéçage discontinu	241,400 $
NRI-RT-0839	3e Rang Est	Souple	1+970	0+503	108	33	3.9	4	Curatif	Reconstruction partielle	46,200 $
NRI-RT-0840	3e Rang Est	Souple	1+400	1+080	575	20	3.1	6	Curatif	Reconstruction partielle	236,200 $
NRI-RT-0841	3e Rang Est	Souple	2+080	0+398	398	26	6.2	7	Curatif	Reconstruction partielle	177,200 $
NRI-RT-0842	3e Rang Est	Souple	1+340	1+141	61	8	2.6	3	Curatif	Reconstruction partielle	25,200 $
NRI-RT-0843	3e Rang Est	Souple	0+910	1+567	427	22	5.3	6	Curatif	Reconstruction partielle	143,000 $
NRI-RT-0857	Chemin Campbell	Souple	0+000	0+494	494	26	4.5	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	32,000 $
NRI-RT-0916	Chemin Mercier	Souple	10+850	10+930	65	47	2.7	7	Curatif	Reconstruction partielle	35,200 $
NRI-RT-1020	5e Rang Ouest	Souple	2+290	3+040	616	32	3.4	10	Curatif	Reconstruction partielle	316,900 $
NRI-RT-1021	5e Rang Ouest	Souple	1+440	2+425	852	23	4.6	11	Sécurité	Reconstruction partielle	416,200 $
NRI-RT-1022	4e Rang Ouest	Souple	3+780	3+958	78	28	5.1	11	Curatif	Reconstruction partielle	32,300 $
NRI-RT-1027	Chemin Mercier	Souple	10+910	12+204	1274	16	5.9	8	Curatif	Reconstruction partielle	575,100 $
NRI-RT-1029	Chemin Mercier	Souple	9+130	10+862	1722	15	4.5	8	Curatif	Reconstruction partielle	823,200 $
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0879	Chemin de Normandie	Souple	3+340	3+772	427	38	3.7	2	Curatif	Décohésionnement et revêtement	164,400 $
NWC-RT-0880	Chemin de Normandie	Souple	3+770	3+961	186	57	4.3	5	Curatif	Décohésionnement et revêtement	74,700 $
NWC-RT-0882	Rue de Normandie	Souple	2+820	3+030	142	15	5.4	6	Curatif	Décohésionnement et revêtement	58,700 $
NWC-RT-0883	Rue de Normandie	Souple	1+990	2+177	127	43	3.7	6	Curatif	Décohésionnement et revêtement	51,600 $
NWC-RT-0884	Rue de Normandie	Souple	2+120	2+328	140	32	4.5	6	Curatif	Décohésionnement et revêtement	54,700 $
NWC-RT-0885	Rue de Normandie	Souple	2+960	3+156	116	49	4.1	2	Curatif	Décohésionnement et revêtement	47,300 $
NWC-RT-0886	Rue de Normandie	Souple	0+000	1+630	1529	33	4.8	7	Curatif	Décohésionnement et revêtement	603,000 $
NWC-RT-0887	Rue de Normandie	Souple	1+530	1+935	305	32	5.6	5	Curatif	Décohésionnement et revêtement	119,800 $
NWC-RT-0888	Rue de Normandie	Souple	1+840	2+058	148	36	2.8	6	Curatif	Décohésionnement et revêtement	58,600 $
NWC-RT-0889	Rue de Normandie	Souple	2+260	2+695	346	32	4.5	7	Curatif	Décohésionnement et revêtement	135,500 $
NWC-RT-0890	Rue de Normandie	Souple	2+600	2+945	225	24	3.8	6	Curatif	Décohésionnement et revêtement	84,500 $
NWC-RT-0948	Rue Billingsley	Souple	0+000	0+276	276	48	2.6	7	Curatif	Planage et revêtement	46,400 $
NWC-RT-0949	Rue Billingsley	Souple	0+280	0+806	526	34	3.5	8	Curatif	Planage et revêtement	92,200 $

					Routes				Intervention		
Troncon	Rue / Chemin	Type de surface	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Coût total
NWC-RT-1846	Rue de Normandie	Souple	3+520	3+820	200	16	5.2	7	Curatif	Décohésionnement et revêtement	95,800 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1342	Chemin Mercier	Souple	0+070	0+093	18	29	2.9	10	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	6,800 $
SEL-RT-1371	Chemin Mercier	Souple	0+000	0+493	493	27	5.0	11	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	208,000 $
SEL-RT-1372	Chemin Mercier	Souple	0+490	1+911	1416	40	4.5	10	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	591,100 $
SEL-RT-1373	Chemin Mercier	Souple	1+910	2+037	127	18	5.7	19	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	53,100 $
SEL-RT-1378	Chemin Principal	Souple	3+940	1+035	321	21	5.7	8	Curatif	Décohésionnement et revêtement	124,800 $
SEL-RT-1380	Chemin Principal	Souple	4+260	0+717	102	24	4.4	4	Curatif	Décohésionnement et revêtement	37,900 $
SEL-RT-1392	Chemin Poirier	Souple	0+000	4+595	755	23	5.2	9	Curatif	Décohésionnement et revêtement	344,100 $
SEL-RT-1393	Chemin Poirier	Souple	0+750	3+840	423	34	4.1	7	Curatif	Décohésionnement et revêtement	180,700 $
SEL-RT-1860	Chemin Mercier	Souple	0+000	0+073	73	42	4.1	5	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	27,200 $
SEL-RT-1870	Chemin Principal	Souple	0+000	4+980	720	29	6.3	8	Curatif	Décohésionnement et revêtement	282,700 $
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1293	7e Avenue Ouest	Souple	0+260	0+720	360	21	10.3	14	Palliatif	Rapiéçage discontinu	35,200 $
PAS-RT-1309	Rue Legros	Souple	0+200	0+240	40	18	3.6	3	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
PAS-RT-1312	Rue Saint-Pie-X	Souple	4+840	4+994	142	17	6.1	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	10,500 $
PAS-RT-1321	Rue Day	Souple	1+170	1+242	67	9	7.4	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	10,200 $
PAS-RT-1343	Rue Scott	Souple	0+000	0+965	965	41	3.8	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	30,400 $
PAS-RT-1344	Rue Scott	Souple	2+070	2+250	185	6	8.2	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	19,500 $
PAS-RT-1345	Rue Scott	Souple	0+970	2+066	1096	31	4.7	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	44,400 $
PAS-RT-1346	Rue Day	Souple	0+000	0+200	200	54	8.1	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	9,400 $
PAS-RT-1364	Rue Saint-Pie-X	Souple	3+820	4+635	800	31	3.5	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	31,800 $
PAS-RT-1366	Rue Maldemay	Souple	0+730	1+330	600	50	4.7	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	11,800 $
PAS-RT-1370	Avenue Huard	Souple	0+440	1+245	700	47	4.1	4	Curatif	Planage et revêtement	130,200 $
PAS-RT-1407	Rue Desroches	Souple	0+000	0+264	264	38	7.9	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	8,400 $
PAS-RT-1408	Rue Desroches	Souple	0+260	0+408	141	16	6.0	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	7,700 $
PAS-RT-1409	Rue Desroches	Souple	0+400	0+430	25	11	14.0	9	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
PAS-RT-1410	Rue Desroches	Souple	0+420	0+869	436	41	5.9	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	15,400 $
PAS-RT-1411	Rue Legros	Souple	0+100	0+201	101	36	5.1	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,500 $
PAS-RT-1414	6e Avenue Ouest	Souple	0+000	1+195	566	26	5.3	11	Curatif	Décohésionnement et revêtement	236,400 $
PAS-RT-1415	6e Avenue Ouest	Souple	0+050	1+250	1100	15	5.9	9	Palliatif	Rapiéçage discontinu	97,300 $
PAS-RT-1417	5e Avenue Ouest	Souple	0+000	1+175	1072	29	4.2	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	62,500 $
PAS-RT-1418	7e Avenue Ouest	Souple	0+550	1+140	500	18	6.6	9	Palliatif	Rapiéçage discontinu	39,300 $
PAS-RT-1419	4e Avenue Ouest	Souple	0+000	1+065	956	32	7.4	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	50,600 $

					Routes				Intervention		
Troncon	Rue / Chemin	Type de surface	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Coût total
PAS-RT-1807	Rue Chapados	Souple	1+550	1+950	400	29	4.1	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	23,600 $
PAS-RT-1808	Rue Chapados	Souple	0+280	0+998	723	37	3.1	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	19,200 $
PAS-RT-1812	6e Avenue Est	Souple	1+150	1+868	713	41	4.1	4	Curatif	Planage et revêtement	131,000 $
PAS-RT-1814	6e Avenue Est	Souple	1+870	2+274	389	29	4.6	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	14,000 $
PAS-RT-1815	6e Avenue Est	Souple	2+260	2+724	447	37	4.6	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	17,700 $
PAS-RT-1816	5e Avenue Est	Souple	2+160	2+272	102	57	3.6	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
PAS-RT-1817	5e Avenue Est	Souple	1+070	2+163	1083	32	4.9	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	49,600 $
PAS-RT-1820	4e Avenue Est	Souple	1+470	2+268	793	38	4.5	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	19,800 $
PAS-RT-1821	4e Avenue Est	Souple	1+060	1+474	409	30	4.3	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	15,600 $
PAS-RT-1829	7e Avenue Est	Souple	1+150	2+645	1500	21	4.7	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	102,000 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1042	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	0+000	1+195	1101	17	5.8	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	79,200 $
SAL-RT-1164	Chemin des Pionniers	Souple	0+910	3+403	725	17	6.1	10	Palliatif	Rapiéçage discontinu	83,600 $
SAL-RT-1167	Rue Principale Ouest	Souple	1+630	2+820	1087	33	4.8	7	Curatif	Décohésionnement et revêtement	454,200 $
SAL-RT-1170	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	1+670	2+735	958	16	5.0	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	77,900 $
SAL-RT-1173	Route Marcellin	Souple	0+000	0+171	166	30	5.6	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	7,300 $
SAL-RT-1174	Route Marcellin	Souple	0+170	0+433	263	38	4.4	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	9,600 $
SAL-RT-1176	Route Marcellin	Souple	0+430	0+438	8	33	10.2		Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
SAL-RT-1197	Rue Principale Ouest	Souple	1+100	1+730	525	28	5.8	6	Curatif	Décohésionnement et revêtement	174,700 $
SAL-RT-1199	Chemin des Ruisseaux Est	Souple	2+630	3+807	1172	22	5.1	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	125,200 $
SAL-RT-1200	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	1+100	1+775	574	10	5.1	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	73,400 $
SAL-RT-1564	Rue Principale Est	Souple	8+630	9+489	859	24	5.9	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	65,800 $
SAL-RT-1575	Rue Principale Est	Souple	9+540	9+652	112	24	11.3	12	Palliatif	Rapiéçage discontinu	9,100 $
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1497	3e Rang	Souple	0+000	0+525	421	48	4.1	5	Curatif	Planage et revêtement	79,300 $
SGO-RT-1703	Route de l'Église	Souple	2+570	3+170	600	45	3.7	7	Curatif	Planage et revêtement	121,200 $
SGO-RT-1704	Route de l'Église	Souple	0+700	2+405	1700	48	3.0	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	19,000 $
SGO-RT-1864	Route Aubut	Souple	0+000	0+650	550	57	3.9	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	13,900 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1484	Ancienne Route 6	Souple	0+410	0+179	179	47	9.2	5	Curatif	Planage et revêtement	29,000 $
SHI-RT-1485	Ancienne Route 6	Souple	0+000	0+593	413	39	6.4	3	Curatif	Planage et revêtement	78,400 $
SHI-RT-1486	Route Sullivan	Souple	0+000	1+300	1300	47	5.4	5	Curatif	Planage et revêtement	255,200 $
SHI-RT-1491	4e Rang	Souple	0+960	1+885	823	52	4.4	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	11,000 $
SHI-RT-1492	4e Rang	Souple	0+810	1+032	149	76	3.7	5	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $

					Routes				Intervention		
Troncon	Rue / Chemin	Type de surface	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	PCI moyen	IRI moyen (m/km)	Orniérage moyen (mm)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Coût total
SHI-RT-1495	3e Rang	Souple	0+420	1+405	878	73	4.8	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	7,600 $
SHI-RT-1496	3e Rang	Souple	1+300	2+195	789	83	4.4	4	Palliatif	Rapiéçage discontinu	5,000 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1123	Rue de la Mer	Souple	0+000	0+455	291	33	6.3	6	Palliatif	Rapiéçage discontinu	47,100 $
SSI-RT-1178	2e Rang Ouest	Souple	1+330	1+451	61	32	4.4	4	Curatif	Planage et revêtement	10,600 $
SSI-RT-1182	2e Rang Est	Souple	3+600	3+859	299	40	4.4	7	Palliatif	Rapiéçage discontinu	6,300 $
SSI-RT-1184	Route Roussel	Souple	0+030	0+535	500	28	3.7	10	Palliatif	Rapiéçage discontinu	28,000 $
SSI-RT-1189	Route Arsenault	Gravier	0+000	1+949	1244	63			Curatif	Reconstruction partielle	248,900 $
SSI-RT-1190	Route Arsenault	Gravier	0+000	3+657	1707	62			Curatif	Reconstruction partielle	329,500 $
SSI-RT-1201	2e Rang Est	Souple	3+910	4+975	1100	38	4.9	10	Palliatif	Rapiéçage discontinu	22,700 $

Annexe 4 – Évaluation des coûts estimés des routes

Évaluation des coûts estimés des routes pavées, routes prioritaires

Année 1

				Routes						
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Gain en durée de vie utile	Coût de l'intervention	Rapport coût-avantage	Coût total
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-1005	Chemin Thivierge	0+000	1+000	932	Curatif	Reconstruction	35	125	0.28	646,200 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0311	2e Rang Est	7+740	8+980	1200	Curatif	Reconstruction partielle	22	85	0.26	608,100 $
CAP-RT-0313	2e Rang Est	10+250	11+500	1200	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	556,300 $
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0071	4e Rang Ouest	0+000	0+925	823	Sécurité	Reconstruction partielle	35	85	0.41	396,600 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-1023	4e Rang Ouest	0+820	1+885	963	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	431,000 $
NRI-RT-0818	4e Rang Ouest	1+780	1+965	80	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	19,800 $
NRI-RT-0817	4e Rang Ouest	1+860	2+140	187	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	75,100 $
NRI-RT-0816	4e Rang Ouest	2+050	2+213	58	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	18,100 $
NRI-RT-0814	4e Rang Ouest	2+110	2+815	600	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	288,600 $
NRI-RT-0815	4e Rang Ouest	2+710	2+985	186	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	73,200 $
NRI-RT-1024	4e Rang Ouest	2+900	3+880	880	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	388,300 $
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1360	Rue Saint-Pie-X	1+460	2+188	723	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	171,600 $
PAS-RT-1361	Rue Saint-Pie-X	2+930	3+640	700	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	177,100 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1560	Rue Principale Est	5+420	6+223	808	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	180,200 $
SAL-RT-1563	Rue Principale Est	6+230	6+825	600	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	103,200 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1498	2e Rang	1+390	2+450	993	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	182,900 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1180	2e Rang Ouest	1+390	3+170	1721	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	299,500 $
SSI-RT-1179	2e Rang Ouest	3+110	3+560	286	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	48,000 $

Année 2

				Routes						
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Gain en durée de vie utile	Coût de l'intervention	Rapport coût-avantage	Coût total
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-0865	Chemin Thivierge	0+930	3+320	2316	Curatif	Reconstruction	35	125	0.28	1,576,800 $
BON-RT-0864	Chemin Thivierge	3+250	6+450	3125	Curatif	Reconstruction	35	125	0.28	2,154,000 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0311	2e Rang Est	7+340	7+780	400	Curatif	Reconstruction partielle	22	85	0.26	202,600 $
CAP-RT-0316	2e Rang Ouest	0+160	1+085	871	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	156,000 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0829	3e Rang Ouest	0+600	1+235	538	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	256,700 $
NRI-RT-0828	3e Rang Ouest	1+130	1+745	507	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	246,000 $
NRI-RT-0824	3e Rang Ouest	1+640	2+445	697	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	339,900 $
NRI-RT-0826	3e Rang Ouest	2+380	2+780	298	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	132,500 $
NRI-RT-0825	3e Rang Ouest	2+340	2+482	37	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	17,700 $
NRI-RT-0827	3e Rang Ouest	2+680	3+380	599	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	281,600 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1385	Chemin Principal	3+370	1+610	573	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	213,200 $
SEL-RT-1384	Chemin Principal	2+700	2+285	673	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	266,600 $
SEL-RT-1375	Chemin Principal	2+220	2+765	476	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	197,500 $
SEL-RT-1374	Chemin Principal	1+660	3+320	558	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	231,400 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1671	Route Poirier	0+580	0+980	400	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	69,700 $
SSI-RT-1670	Route Poirier	2+210	2+484	274	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	50,300 $
SSI-RT-1673	Route Poirier	0+200	0+777	567	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	259,500 $
SSI-RT-1675	Route Poirier	0+770	0+786	11	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	5,000 $
SSI-RT-1674	Route Poirier	0+780	1+658	873	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	323,900 $

Année 3

				Routes						
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Gain en durée de vie utile	Coût de l'intervention	Rapport coût-avantage	Coût total
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

CAP-RT-0313	2e Rang Est	11+450	11+605	105	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	23	0.13	5,000 $
CAP-RT-0302	2e Rang Est	11+560	11+850	243	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	90	0.03	11,400 $
CAP-RT-0314	2e Rang Est	11+830	12+492	612	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	34	0.09	11,500 $
CAP-RT-0155	2e Rang Est	0+000	0+200	150	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	81	0.04	7,000 $
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0070	Route Stewart	0+900	1+200	300	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	62	0.05	11,100 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0856	Chemin du Port	0+100	0+209	209	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	72	0.04	8,600 $
NRI-RT-0820	Chemin Pardiac	0+100	0+605	500	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	46	0.07	15,300 $
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1405	Rue du Banc	0+000	0+300	275	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	127	0.02	23,800 $
PAS-RT-1406	Rue du Banc	0+270	0+600	300	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	70	0.04	13,000 $
PAS-RT-1404	Rue du Banc	0+850	1+094	209	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	78	0.04	13,500 $
PAS-RT-1360	Rue Saint-Pie-X	0+920	1+160	200	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	54	0.06	7,300 $
PAS-RT-1359	Rue Saint-Pie-X	2+180	2+209	24	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	77	0.04	5,000 $
PAS-RT-1363	Rue Saint-Pie-X	2+200	2+938	728	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	46	0.07	27,600 $
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1493	3e Rang	1+590	2+785	1081	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	9	0.35	5,000 $
SGO-RT-1494	3e Rang	2+670	3+480	692	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	23	0.13	8,600 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1483	Route Kruse	0+000	0+220	220	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	407	0.01	33,700 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1183	Route Roussel	0+000	0+033	33	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	76	0.04	5,000 $

Évaluation des coûts estimés des routes non pavées, routes prioritaires

Année 3

				Routes						
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Gain en durée de vie utile	Coût de l'intervention	Rapport coût-avantage	Coût total
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-0863	3e Rang Est	4+440	5+111	661	Curatif	Reconstruction partielle	20	25	0.80	115,700 $

Évaluation des coûts estimés des routes pavées, routes non prioritaires

Année 1

				Routes						
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Gain en durée de vie utile	Coût de l'intervention	Rapport coût-avantage	Coût total
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-0859	Route Dion	0+000	0+796	796	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	155,600 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0209	Chemin des Lilas	0+000	1+415	1456	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	275,600 $
CAP-RT-0320	Route des Pins	0+000	0+098	98	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	19,300 $
CAP-RT-0319	Route des Pins	0+100	0+333	232	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	42,600 $
CAP-RT-0298	Rue des Aunes	0+000	0+183	93	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	18,600 $
CAP-RT-0300	Rue des Aunes	0+090	0+266	81	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	16,400 $
CAP-RT-0297	Rue des Aunes	0+210	0+329	79	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	15,100 $
CAP-RT-0299	Rue des Aunes	0+170	0+294	39	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	8,100 $
Hope	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CHO-RT-1701	2e rang de Bugeaud	0+100	0+241	141	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	25,400 $
Hope Town	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HOT-RT-1823	Chemin du Vieux-Moulin	0+470	1+470	1000	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	461,700 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-1022	4e Rang Ouest	3+780	3+958	78	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	32,300 $
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0886	Rue de Normandie	0+730	1+630	800	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	321,200 $
NWC-RT-0887	Rue de Normandie	1+530	1+935	305	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	119,800 $
NWC-RT-0888	Rue de Normandie	1+840	2+058	148	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	58,600 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1860	Chemin Mercier	0+000	0+073	73	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	27,200 $
SEL-RT-1342	Chemin Mercier	0+070	0+093	18	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	6,800 $
SEL-RT-1371	Chemin Mercier	0+000	0+493	493	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	208,000 $
SEL-RT-1372	Chemin Mercier	0+490	1+911	1416	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	591,100 $
SEL-RT-1373	Chemin Mercier	1+910	2+037	127	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	53,100 $
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1812	6e Avenue Est	1+150	1+868	713	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	131,000 $
PAS-RT-1414	6e Avenue Ouest	0+000	1+195	566	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	236,400 $
PAS-RT-1370	Avenue Huard	0+440	1+245	700	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	130,200 $
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1497	3e Rang	0+000	0+525	421	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	79,300 $

Année 1

				Routes						
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Gain en durée de vie utile	Coût de l'intervention	Rapport coût-avantage	Coût total
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1178	2e Rang Ouest	1+330	1+451	61	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	10,600 $

Année 2

				Routes						
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Gain en durée de vie utile	Coût de l'intervention	Rapport coût-avantage	Coût total
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0841	3e Rang Est	2+080	0+398	398	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	177,200 $
NRI-RT-0839	3e Rang Est	1+970	0+503	108	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	46,200 $
NRI-RT-0840	3e Rang Est	1+400	1+080	575	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	236,200 $
NRI-RT-0842	3e Rang Est	1+340	1+141	61	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	25,200 $
NRI-RT-0843	3e Rang Est	0+910	1+567	427	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	143,000 $
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0883	Rue de Normandie	1+990	2+177	127	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	51,600 $
NWC-RT-0884	Rue de Normandie	2+120	2+328	140	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	54,700 $
NWC-RT-0889	Rue de Normandie	2+260	2+695	346	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	135,500 $
NWC-RT-0890	Rue de Normandie	2+600	2+945	225	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	84,500 $
NWC-RT-0882	Rue de Normandie	2+820	3+030	142	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	58,700 $
NWC-RT-0885	Rue de Normandie	2+960	3+156	116	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	47,300 $
NWC-RT-1846	Rue de Normandie	3+520	3+820	200	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	95,800 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1380	Chemin Principal	4+260	0+717	102	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	37,900 $
SEL-RT-1378	Chemin Principal	3+940	1+035	321	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	124,800 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1197	Rue Principale Ouest	1+100	1+730	525	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	174,700 $
SAL-RT-1167	Rue Principale Ouest	1+630	2+820	1087	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	454,200 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1484	Ancienne Route 6	0+410	0+179	179	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	29,000 $
SHI-RT-1485	Ancienne Route 6	0+000	0+593	413	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	78,400 $
SHI-RT-1486	Route Sullivan	0+000	1+300	1300	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	255,200 $

Année 3

				Routes						
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Gain en durée de vie utile	Coût de l'intervention	Rapport coût-avantage	Coût total
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-1565	Route Bourdages	0+000	2+710	2705	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	109	0.03	158,200 $
BON-RT-1566	Route Bourdages	2+710	2+898	188	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	87	0.03	8,900 $
BON-RT-1568	Route Bourdages	2+900	3+612	717	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	76	0.04	28,100 $
BON-RT-1567	Route Bourdages	3+620	4+104	489	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	93	0.03	24,100 $
BON-RT-1569	Route Bourdages	4+110	4+575	475	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	203	0.01	53,000 $
BON-RT-0946	Route Day	0+000	1+026	1026	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	454,200 $
BON-RT-0945	Route Day	1+030	2+400	1370	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	587,900 $
BON-RT-0858	Route Dion	2+320	3+529	1209	Sécurité	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	501,800 $
BON-RT-0861	Route Forest	0+000	2+210	2205	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	113	0.03	141,600 $
BON-RT-0860	Route Forest	2+200	4+156	1933	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	100	0.03	111,700 $
BON-RT-0874	Route Henry	4+100	4+790	700	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	138	0.02	53,400 $
BON-RT-1032	Route Henry	5+160	5+931	776	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	211	0.01	83,800 $
BON-RT-0867	Route Marsh	0+300	1+035	730	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	234	0.01	86,200 $
BON-RT-0869	Route Marsh	1+030	1+173	141	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	208	0.01	13,200 $
BON-RT-1570	Route McGraw	0+000	0+762	762	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	122	0.02	46,400 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0315	2e Rang Est	11+800	11+879	29	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	51	0.06	5,000 $
Hope	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CHO-RT-1700	2e rang de Bugeaud	0+240	1+927	1682	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	31	0.10	27,000 $
CHO-RT-1689	9e rang de Saint-Jogues	3+910	4+126	134	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	193	0.02	12,900 $
CHO-RT-1711	Route McGee	0+000	0+404	404	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	92	0.03	17,600 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-1021	5e Rang Ouest	1+440	2+425	852	Sécurité	Reconstruction partielle	35	85	0.41	416,200 $
NRI-RT-1020	5e Rang Ouest	2+290	3+040	616	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	316,900 $
NRI-RT-0857	Chemin Campbell	0+000	0+494	494	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	124	0.02	32,000 $
NRI-RT-1029	Chemin Mercier	9+130	10+862	1722	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	823,200 $
NRI-RT-0916	Chemin Mercier	10+850	10+930	65	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	35,200 $
NRI-RT-1027	Chemin Mercier	10+910	12+204	1274	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	575,100 $
NRI-RT-0466	Chemin Mercier	12+180	12+723	523	Curatif	Reconstruction partielle	35	85	0.41	243,400 $

NRI-RT-0833	Route à Tommy	0+000	1+095	1095	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	168	0.02	109,700 $
NRI-RT-0819	Route Doddridge	0+000	0+695	700	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	171	0.02	57,700 $
NRI-RT-0834	Route Fallow	0+000	2+185	2185	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	182	0.02	241,400 $
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0879	Chemin de Normandie	3+340	3+772	427	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	164,400 $
NWC-RT-0880	Chemin de Normandie	3+770	3+961	186	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	74,700 $
NWC-RT-0948	Rue Billingsley	0+000	0+276	276	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	46,400 $
NWC-RT-0949	Rue Billingsley	0+280	0+806	526	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	92,200 $
NWC-RT-0886	Rue de Normandie	0+000	0+825	729	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	281,900 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1393	Chemin Poirier	0+750	3+840	423	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	180,700 $
SEL-RT-1392	Chemin Poirier	0+000	4+595	755	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	344,100 $
SEL-RT-1870	Chemin Principal	0+000	4+980	720	Curatif	Décohésionnement et revêtement	18	75	0.24	282,700 $
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1821	4e Avenue Est	1+060	1+474	409	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	71	0.04	15,600 $
PAS-RT-1820	4e Avenue Est	1+470	2+268	793	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	49	0.06	19,800 $
PAS-RT-1419	4e Avenue Ouest	0+000	1+065	956	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	98	0.03	50,600 $
PAS-RT-1817	5e Avenue Est	1+070	2+163	1083	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	84	0.04	49,600 $
PAS-RT-1816	5e Avenue Est	2+160	2+272	102	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	45	0.07	5,000 $
PAS-RT-1417	5e Avenue Ouest	0+000	1+175	1072	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	110	0.03	62,500 $
PAS-RT-1814	6e Avenue Est	1+870	2+274	389	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	68	0.04	14,000 $
PAS-RT-1815	6e Avenue Est	2+260	2+724	447	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	74	0.04	17,700 $
PAS-RT-1415	6e Avenue Ouest	0+050	1+250	1100	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	170	0.02	97,300 $
PAS-RT-1829	7e Avenue Est	1+150	2+645	1500	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	124	0.02	102,000 $
PAS-RT-1293	7e Avenue Ouest	0+260	0+720	360	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	159	0.02	35,200 $
PAS-RT-1418	7e Avenue Ouest	0+550	1+140	500	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	143	0.02	39,300 $
PAS-RT-1808	Rue Chapados	0+280	0+998	723	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	47	0.06	19,200 $
PAS-RT-1807	Rue Chapados	1+550	1+950	400	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	114	0.03	23,600 $
PAS-RT-1346	Rue Day	0+000	0+200	200	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	57	0.05	9,400 $
PAS-RT-1321	Rue Day	1+170	1+242	67	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	258	0.01	10,200 $
PAS-RT-1407	Rue Desroches	0+000	0+264	264	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	54	0.06	8,400 $
PAS-RT-1408	Rue Desroches	0+260	0+408	141	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	112	0.03	7,700 $
PAS-RT-1409	Rue Desroches	0+400	0+430	25	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	128	0.02	5,000 $
PAS-RT-1410	Rue Desroches	0+420	0+869	436	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	68	0.04	15,400 $
PAS-RT-1411	Rue Legros	0+100	0+201	101	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	126	0.02	5,500 $
PAS-RT-1309	Rue Legros	0+200	0+240	40	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	223	0.01	5,000 $
PAS-RT-1366	Rue Maldemay	0+730	1+330	600	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	36	0.08	11,800 $
PAS-RT-1364	Rue Saint-Pie-X	3+820	4+635	800	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	71	0.04	31,800 $

PAS-RT-1312	Rue Saint-Pie-X	4+840	4+994	142	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	153	0.02	10,500 $
PAS-RT-1343	Rue Scott	0+000	0+965	965	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	52	0.06	30,400 $
PAS-RT-1345	Rue Scott	0+970	2+066	1096	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	73	0.04	44,400 $
PAS-RT-1344	Rue Scott	2+070	2+250	185	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	224	0.01	19,500 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1164	Chemin des Pionniers	0+910	3+403	725	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	213	0.01	83,600 $
SAL-RT-1199	Chemin des Ruisseaux Est	2+630	3+807	1172	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	185	0.02	125,200 $
SAL-RT-1042	Chemin des Ruisseaux Ouest	0+000	1+195	1101	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	130	0.02	79,200 $
SAL-RT-1200	Chemin des Ruisseaux Ouest	1+100	1+775	574	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	242	0.01	73,400 $
SAL-RT-1170	Chemin des Ruisseaux Ouest	1+670	2+735	958	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	150	0.02	77,900 $
SAL-RT-1173	Route Marcellin	0+000	0+171	166	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	76	0.04	7,300 $
SAL-RT-1174	Route Marcellin	0+170	0+433	263	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	71	0.04	9,600 $
SAL-RT-1176	Route Marcellin	0+430	0+438	8	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	46	0.07	5,000 $
SAL-RT-1564	Rue Principale Est	8+630	9+489	859	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	145	0.02	65,800 $
SAL-RT-1575	Rue Principale Est	9+540	9+652	112	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	183	0.02	9,100 $
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1864	Route Aubut	0+000	0+650	550	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	41	0.07	13,900 $
SGO-RT-1704	Route de l'Église	0+700	2+405	1700	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	18	0.17	19,000 $
SGO-RT-1703	Route de l'Église	2+570	3+170	600	Curatif	Planage et revêtement	12	35	0.34	121,200 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1495	3e Rang	0+420	1+405	878	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	17	0.18	7,600 $
SHI-RT-1496	3e Rang	1+300	2+195	789	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	2	1.24	5,000 $
SHI-RT-1492	4e Rang	0+810	1+032	149	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	19	0.16	5,000 $
SHI-RT-1491	4e Rang	0+960	1+885	823	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	25	0.12	11,000 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1182	2e Rang Est	3+600	3+859	299	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	43	0.07	6,300 $
SSI-RT-1201	2e Rang Est	3+910	4+975	1100	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	38	0.08	22,700 $
SSI-RT-1184	Route Roussel	0+030	0+535	500	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	92	0.03	28,000 $
SSI-RT-1123	Rue de la Mer	0+000	0+455	291	Palliatif	Rapiéçage discontinu	3	300	0.01	47,100 $

Évaluation des coûts estimés des routes non pavées, routes non prioritaires

Année 3

				Routes						
Troncon	Rue / Chemin	Chainage Début	Chainage Fin	Longueur (m)	Famille d'intervention	Type d'intervention	Gain en durée de vie utile	Coût de l'intervention	Rapport coût-avantage	Coût total
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1189	Route Arsenault	0+700	1+949	1244	Curatif	Reconstruction partielle	20	25	0.80	248,900 $
SSI-RT-1190	Route Arsenault	1+940	3+657	1707	Curatif	Reconstruction partielle	20	25	0.80	329,500 $

Annexe 5 – Évaluation des coûts estimés des ponceaux

Évaluation des coûts estimés des ponceaux, routes prioritaires

Année 1

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1361	Rue Saint-Pie-X	Souple	9826201000000C	PC-PAS-067-03370	Simultanée	Reconstruction	3100mm	Circ. TTO - Jts Boulonnés/Rivetés	43	338,600 $
PAS-RT-1361	Rue Saint-Pie-X	Souple	9826201000000C	PC-PAS-067-03670	Sécurité	Reconstruction	1450mm	Circ. TTO - Jts Boulonnés/Rivetés	46	75,400 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1180	2e Rang Ouest	Souple	9793003000000C	PC-SSI-013-02450	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	79	26,400 $
SSI-RT-1179	2e Rang Ouest	Souple	9793003000000C	PC-SSI-013-03210	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	40	136,200 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0311	2e Rang Est	Souple	9793002000000C	PC-CAP-056-08710	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	82	33,600 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1563	Rue Principale Est	Souple	9790001000000C	PC-SAL-070-06750	Sécurité	Reconstruction	600mm	Circ. PEHD	29	28,800 $
SAL-RT-1560	Rue Principale Est	Souple	9790001000000C	PC-SAL-070-05770	Correctif	Réfection Extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	74	3,600 $
SAL-RT-1059	Route de la Rivière	Gravier	9790201000000C	PC-SAL-000-00000	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. PEHD	80	1,000 $
SAL-RT-1059	Route de la Rivière	Gravier	9790201000000C	PC-SAL-003-00060	Curatif	Reconstruction	500mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	19	42,700 $
SAL-RT-1059	Route de la Rivière	Gravier	9790201000000C	PC-SAL-003-01050	Sécurité	Reconstruction	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	23	38,900 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-1023	4e Rang Ouest	Souple	9755102000000C	PC-NRI-007-01560	Curatif	Reconstruction	400mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	36	23,300 $
NRI-RT-1024	4e Rang Ouest	Souple	9755102000000C	PC-NRI-007-03210	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	25	186,500 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1451	2e Rang	Gravier	9841001000000C	PC-SHI-008-00200	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	87	1,000 $
SHI-RT-1481	2e Rang	Souple	9841001000000C	PC-SHI-008-00600	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	83	1,000 $
SHI-RT-1481	2e Rang	Souple	9841001000000C	PC-SHI-008-00860	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	95	1,000 $
SHI-RT-1481	2e Rang	Souple	9841001000000C	PC-SHI-008-01090	Simultanée	Reconstruction	375mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	59	21,600 $
SHI-RT-1498	2e Rang	Souple	9841001000000C	PC-SHI-008-01610	Sécurité	Réfections Joints	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	44	3,200 $
SHI-RT-1498	2e Rang	Souple	9841001000000C	PC-SHI-008-01620	Simultanée	Réfection Protection des extrémités	1200mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	72	1,000 $
SHI-RT-1498	2e Rang	Souple	9841001000000C	PC-SHI-008-02170	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	67	26,200 $

Année 2

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-0865	Chemin Thivierge	Souple	98250030000000C	PC-BON-015-01010	Simultanée	Reconstruction	300mm	Circ. PEHD	80	24,200 $
BON-RT-0865	Chemin Thivierge	Souple	98250030000000C	PC-BON-015-02670	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	20,500 $
BON-RT-0864	Chemin Thivierge	Souple	98250030000000C	PC-BON-015-03770	Simultanée	Reconstruction	350mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	28	24,900 $
BON-RT-0864	Chemin Thivierge	Souple	98250030000000C	PC-BON-015-04900	Simultanée	Reconstruction	350mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	46	27,100 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1385	Chemin Principal	Souple	98330010000000C	PC-SEL-028-03650	Simultanée	Réfection Extrémité	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	27	8,800 $
SEL-RT-1384	Chemin Principal	Souple	98330010000000C	PC-SEL-028-02910	Simultanée	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	37	41,800 $
SEL-RT-1375	Chemin Principal	Souple	98330010000000C	PC-SEL-028-02430	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	28,400 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1670	Route Poirier	Souple	97960010000000C	PC-SSI-034-02080	Curatif	Reconstruction	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	59	131,200 $
SSI-RT-1670	Route Poirier	Souple	97960010000000C	PC-SSI-034-02290	Curatif	Réfection Extrémité	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	66	6,800 $
SSI-RT-1671	Route Poirier	Souple	97960010000000C	PC-SSI-034-00820	Simultanée	Inspection par caméra	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	23	1,000 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0316	2e Rang Ouest	Souple	97930030000000C	PC-CAP-013-00350	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	33	29,900 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0830	3e Rang Ouest	Gravier	97860020000000C	PC-NRI-008-00190	Curatif	Reconstruction	1200mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	69	53,800 $
NRI-RT-0828	3e Rang Ouest	Souple	97860020000000C	PC-NRI-008-01170	Simultanée	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	55	110,100 $
NRI-RT-0827	3e Rang Ouest	Souple	97860020000000C	PC-NRI-008-03030	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	24,000 $
NRI-RT-0824	3e Rang Ouest	Souple	97860020000000C	PC-NRI-008-01760	Simultanée	Reconstruction	300mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	28,800 $
NRI-RT-0824	3e Rang Ouest	Souple	97860020000000C	PC-NRI-008-01940	Curatif	Reconstruction	400mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	54	32,100 $
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0895	Rue Church	Gravier	98350020000000C	PC-NWC-038-07110L	Sécurité	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	19	35,100 $
NWC-RT-0909	Rue Church	Gravier	98350020000000C	PC-NWC-038-10130	Sécurité	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	28	32,400 $
NWC-RT-0903	Rue Church	Gravier	98350020000000C	PC-NWC-038-05880	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	47	1,000 $
NWC-RT-0892	Rue Church	Gravier	98350020000000C	PC-NWC-038-11290	Sécurité	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	54	31,600 $

Année 3

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0312	2e Rang Est	Souple	9793002000000C	PC-CAP-056-09940	Palliatif	Réparation de ponceau	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	37	5,000 $
CAP-RT-0316	2e Rang Ouest	Souple	9793003000000C	PC-CAP-013-01200	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	1,000 $
CAP-RT-0309	2e Rang Ouest	Souple	9793002000000C	PC-CAP-056-04980	Palliatif	Réparation de ponceau	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	52	5,000 $
CAP-RT-0309	2e Rang Ouest	Souple	9793002000000C	PC-CAP-056-05900	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	750mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	70	1,000 $
CAP-RT-0308	2e Rang Ouest	Souple	9793002000000C	PC-CAP-056-06700	Palliatif	Réfection Mur de tête	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	70	7,700 $
CAP-RT-0308	2e Rang Ouest	Souple	9793002000000C	PC-CAP-056-07070	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	27	1,000 $
CAP-RT-0317	Route Dion	Souple	9793101000000C	PC-CAP-006-00020	Palliatif	Réparation de ponceau	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	60	5,000 $
CAP-RT-0317	Route Dion	Souple	9793101000000C	PC-CAP-006-00040	Curatif	Entretien Nettoyage de ponceau	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	36	1,600 $
CAP-RT-0317	Route Dion	Souple	9793101000000C	PC-CAP-006-01410	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	2,200 $
CAP-RT-0317	Route Dion	Souple	9793101000000C	PC-CAP-006-01790	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	45	1,000 $
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0048	Route des Ponts	Souple	9720001000000C	PC-CAS-010-02540	Palliatif	Réparation de ponceau	mm	Non visible	0	5,000 $
CAS-RT-0047	Route Gallagher	Souple	9720001000000C	PC-CAS-010-02320	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	45	1,000 $
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0911	Rue Church	Gravier	9835002000000C	PC-NWC-038-09010	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	500mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	66	2,300 $
NWC-RT-0895	Rue Church	Gravier	9835002000000C	PC-NWC-038-07110R	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. PEHD	52	2,500 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0589	Boulevard Perron Ouest	Souple	9714001015000C	PC-NRI-217-05180	Palliatif	Réparation de ponceau	1050mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	5,000 $
NRI-RT-0589	Boulevard Perron Ouest	Souple	9714001015000C	PC-NRI-217-05730	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	2800mm	Circ. TTO - Jts Boulonnés/Rivetés	48	1,000 $
NRI-RT-0589	Boulevard Perron Ouest	Souple	9714001015000C	PC-NRI-217-05920	Palliatif	Réparation de ponceau	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	38	5,000 $
NRI-RT-0790	Boulevard Perron Est	Souple	9714001015000C	PC-NRI-217-00030	Curatif	Entretien Nettoyage de ponceau	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	25	7,200 $
NRI-RT-0648	Boulevard Perron Ouest	Souple	9714001015000C	PC-NRI-217-07550	Palliatif	Réparation de ponceau	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	23	5,000 $
NRI-RT-0794	Boulevard Perron Est	Souple	9714001015000C	PC-NRI-217-02860	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Not Entered	68	1,000 $

Année 3

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
NRI-RT-0799	Boulevard Perron Est	Souple	9714001015000C	PC-NRI-217-01200	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	50	1,000 $
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1361	Rue Saint-Pie-X	Souple	9826201000000C	PC-PAS-067-03820	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	25	1,900 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1561	Rue Principale Est	Souple	9790001000000C	PC-SAL-070-04050	Palliatif	Réparation de ponceau	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	40	5,000 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1395	Route de l'Église	Gravier	9835003000000C	PC-SEL-006-01740	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	525mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	66	1,800 $
SEL-RT-1395	Route de l'Église	Gravier	9835003000000C	PC-SEL-006-02600	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	1,000 $
SEL-RT-1395	Route de l'Église	Gravier	9835003000000C	PC-SEL-006-03810	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	36	1,000 $
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1494	3e Rang	Souple	9844202000000C	PC-SHI-018-03000	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	85	1,000 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1186	Avenue du Viaduc	Souple	9794102000000C	PC-SSI-006-00410	Palliatif	Inspection par caméra	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	26	1,000 $
SSI-RT-1186	Avenue du Viaduc	Souple	9794102000000C	PC-SSI-006-00530	Palliatif	Inspection par caméra	450mm	Circ. PEHD	23	1,000 $
SSI-RT-0863	3e Rang Est	Gravier	9825002000000C	PC-SSI-028-04840	Sécurité	Reconstruction	500mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	21	29,200 $
SSI-RT-1202	3e Rang Est	Gravier	9825002000000C	PC-SSI-028-03850	Sécurité	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	41	31,900 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1483	Route Kruse	Souple	9841101000000C	PC-SHI-002-00330	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	20	1,000 $
SHI-RT-1483	Route Kruse	Souple	9841101000000C	PC-SHI-002-00400	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	380mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	19	3,400 $

Évaluation des coûts estimés des ponceaux, routes non prioritaires

Année 1

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-0859	Route Dion	Souple	9798001000000C	PC-BON-007-00640	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	53	28,600 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0209	Chemin des Lilas	Souple	9795602000000C	PC-CAP-010-00480	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	22,000 $
CAP-RT-0209	Chemin des Lilas	Souple	9795602000000C	PC-CAP-010-00860	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	62	22,700 $
CAP-RT-0318	Route des Pins	Gravier	9793201000000C	PC-CAP-019-00840	Sécurité	Reconstruction	1200mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	55	57,000 $
CAP-RT-0325	3e Rang Ouest	Souple	9825001000000C	PC-CAP-011-01720	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	400mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	52	4,000 $
CAP-RT-0325	3e Rang Ouest	Souple	9825001000000C	PC-CAP-011-02190	Curatif	Reconstruction	400mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	32,900 $
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0093	Chemin Beauglen	Souple	9751002000000C	PC-CAS-024-06260	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. PEHD	48	37,200 $
CAS-RT-0093	Chemin Beauglen	Souple	9751002000000C	PC-CAS-024-06060	Curatif	Reconstruction	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	39,400 $
CAS-RT-0093	Chemin Beauglen	Souple	9751002000000C	PC-CAS-024-06340	Sécurité	Reconstruction	600mm	Circ. PEHD	52	33,200 $
CAS-RT-0093	Chemin Beauglen	Souple	9751002000000C	PC-CAS-024-07200	Sécurité	Reconstruction	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	36	55,600 $
CAS-RT-0092	Chemin Beauglen	Souple	9751002000000C	PC-CAS-024-05410	Correctif	Réfection Protection des extrémités	1600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	31	2,900 $
CAS-RT-0076	Chemin Beauglen	Souple	9751002000000C	PC-CAS-024-08430	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	35	35,400 $
Hope	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CHO-RT-1697	Route du 10e-Rang	Gravier	9838301000000C	PC-CHO-004-01420	Sécurité	Reconstruction	1800mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	47	93,200 $
CHO-RT-1702	Petit-2e Rang	Gravier	9840001000000C	PC-CHO-025-03440	Sécurité	Reconstruction	475mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	29	32,700 $
CHO-RT-1716	Petit-2e Rang Ouest	Gravier	9840002000000C	PC-CHO-020-01110	Sécurité	Reconstruction	450mm	Circ. PEHD	55	31,100 $
Hope Town	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HOT-RT-1822	Chemin du Vieux-Moulin	Souple	9841801010000C	PC-HOT-009-02100	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	35,900 $
HOT-RT-1823	Chemin du Vieux-Moulin	Souple	9841801010000C	PC-HOT-009-00430	Curatif	Reconstruction	450mm	Circ. PEHD	69	21,100 $
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-1025	Route Ben-Gallon	Gravier	9828002000000C	PC-NWC-002-01780L	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	25	1,100 $
NWC-RT-0886	Rue de Normandie	Souple	9834802000000C	PC-NWC-012-01240	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	61	22,200 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0848	4e Rang Est	Souple	9789001000000C	PC-NRI-005-00550	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	46	30,100 $
NRI-RT-0848	4e Rang Est	Souple	9789001000000C	PC-NRI-005-00080	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	38	84,500 $
NRI-RT-0847	4e Rang Est	Souple	9789001000000C	PC-NRI-005-01790	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	5	36,000 $
NRI-RT-0847	4e Rang Est	Souple	9789001000000C	PC-NRI-005-01210	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	47	30,800 $

Année 1

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1370	Avenue Huard	Souple	9826601000000C	PC-PAS-011-00700	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	35	27,300 $
PAS-RT-1414	6e Avenue Ouest	Souple	9839101000000C	PC-PAS-000-00000	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	21	19,800 $
PAS-RT-1414	6e Avenue Ouest	Souple	9839101000000C	PC-PAS-004-00130	Simultanée	Reconstruction	300mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	19,100 $
PAS-RT-1812	6e Avenue Est	Souple	9839102000000C	PC-PAS-020-01480	Simultanée	Reconstruction	300mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	21,800 $
PAS-RT-1812	6e Avenue Est	Souple	9839102000000C	PC-PAS-020-01640	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	20	20,000 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1165	Petite route Seigneuriale	Gravier	9789101000000C	PC-SAL-002-00030	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. PEHD	49	1,000 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1372	Chemin Mercier	Souple	9831801000000C	PC-SEL-007-01810	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	34	21,600 $
SEL-RT-1372	Chemin Mercier	Souple	9831801000000C	PC-SEL-007-00600	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	28	23,800 $
SEL-RT-1372	Chemin Mercier	Souple	9831801000000C	PC-SEL-007-01490	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	55	22,900 $
SEL-RT-1372	Chemin Mercier	Souple	9831801000000C	PC-SEL-007-01220	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	63	1,000 $
SEL-RT-1372	Chemin Mercier	Souple	9831801000000C	PC-SEL-007-01750	Correctif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. PEHD	90	1,100 $
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1589	9e Rang	Gravier	9838203000000C	PC-SGO-008-01900	Correctif	Réfection Extrémité, Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	53	3,800 $
SGO-RT-1590	9e Rang	Gravier	9838501000000C	PC-SGO-003-01900	Curatif	Reconstruction	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	63	44,600 $
SGO-RT-1590	9e Rang	Gravier	9838501000000C	PC-SGO-003-01570	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	44	33,500 $
SGO-RT-1691	9e Rang	Gravier	9838203000000C	PC-SGO-008-00890	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	33	47,200 $
SGO-RT-1693	9e Rang	Gravier	9838203000000C	PC-SGO-008-04710	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	71	51,600 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1195	3e Rang Ouest	Gravier	9825002000000C	PC-SSI-028-01540	Sécurité	Reconstruction	600mm	Circ. PEHD	59	41,000 $
SSI-RT-1201	2e Rang Est	Souple	9793003000000C	PC-SSI-013-04720	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	61	42,500 $
SSI-RT-1201	2e Rang Est	Souple	9793003000000C	PC-SSI-013-04790	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	35	30,400 $
SSI-RT-1184	Route Roussel	Souple	9794001000000C	PC-SSI-001-00900	Palliatif	Réfection Radier, Réfection Extrémité, Réfection Protection des extrémités	2575mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	30	12,400 $

Année 2

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-0881	Chemin de Normandie	Souple	9834801000000C	PC-BON-014-00560	Sécurité	Reconstruction	475mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	23	29,200 $
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0090	Route du Nord-Ouest	Souple	9752004010000C	PC-CAS-004-01290	Curatif	Reconstruction	400mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	38	28,800 $
CAS-RT-0090	Route du Nord-Ouest	Souple	9752004010000C	PC-CAS-004-01670	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	35	30,800 $
Hope Town	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
HOT-RT-1826	Chemin de la Rivière	Souple	9842201000000C	PC-HOT-005-00460	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	52,600 $
HOT-RT-1826	Chemin de la Rivière	Souple	9842201000000C	PC-HOT-005-00790	Curatif	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	20	28,600 $
HOT-RT-1832	Route Tennier	Souple	9845001000000C	PC-HOT-008-01750R	Curatif	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	35	24,000 $
HOT-RT-1832	Route Tennier	Souple	9845001000000C	PC-HOT-008-02000	Curatif	Reconstruction	375mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	29	35,200 $
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0883	Rue de Normandie	Souple	9834802000000C	PC-NWC-012-02100	Simultanée	Reconstruction	375mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	59	22,900 $
NWC-RT-0889	Rue de Normandie	Souple	9834802000000C	PC-NWC-012-02350	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	46	27,900 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0823	3e Rang Ouest	Souple	9786002000000C	PC-NRI-008-03480	Curatif	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	33,400 $
NRI-RT-0843	3e Rang Est	Souple	9788101000000C	PC-NRI-006-01210	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	31,900 $
NRI-RT-0656	3e Rang Est	Gravier	9788101000000C	PC-NRI-006-00210	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	64	24,600 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1198	Rue Principale Ouest	Gravier	9790001000000C	PC-SAL-070-00680	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	28	31,600 $
SAL-RT-1197	Rue Principale Ouest	Gravier	9790001000000C	PC-SAL-070-00880	Curatif	Reconstruction	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	56	150,800 $
SAL-RT-1197	Rue Principale Ouest	Gravier	9790001000000C	PC-SAL-070-01610	Simultanée	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	24	1,000 $
SAL-RT-1167	Rue Principale Ouest	Souple	9790001000000C	PC-SAL-070-02550	Simultanée	Reconstruction	375mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	22	26,000 $
SAL-RT-1167	Rue Principale Ouest	Souple	9790001000000C	PC-SAL-070-01750	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	29,900 $
SAL-RT-1167	Rue Principale Ouest	Souple	9790001000000C	PC-SAL-070-02220	Simultanée	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	34	81,500 $
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1703	Route de l'Église	Souple	9842001000000C	PC-SGO-006-04220	Curatif	Reconstruction	2400mm	Arqué / TTO - Jts Agrafés	73	164,300 $
SGO-RT-1704	Route de l'Église	Souple	9842001000000C	PC-SGO-006-01050	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	52	61,900 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1676	Route Poirier	Gravier	9796901000000C	PC-SSI-003-00330	Sécurité	Reconstruction	750mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	23	56,100 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1484	Ancienne Route 6	Souple	9841201000000C	PC-SHI-005-00580	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	38	30,400 $

Année 2

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
SHI-RT-1484	Ancienne Route 6	Souple	9841201000000C	PC-SHI-005-00550	Simultanée	Réfection Protection des extrémités	400mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	91	1,000 $
SHI-RT-1485	Ancienne Route 6	Souple	9841201000000C	PC-SHI-005-00010	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	53	42,500 $
SHI-RT-1486	Route Sullivan	Souple	9841401000000C	PC-SHI-005-00840	Simultanée	Réfection Protection des extrémités	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	96	1,200 $
SHI-RT-1486	Route Sullivan	Souple	9841401000000C	PC-SHI-005-00030	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	35	57,000 $
SHI-RT-1486	Route Sullivan	Souple	9841401000000C	PC-SHI-005-01550	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	74	21,800 $
SHI-RT-1486	Route Sullivan	Souple	9841401000000C	PC-SHI-005-00250	Simultanée	Reconstruction	375mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	22,700 $
SHI-RT-1486	Route Sullivan	Souple	9841401000000C	PC-SHI-005-01450	Correctif	Réfection Protection des extrémités	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	79	1,000 $

Année 3

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
Bonaventure	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
BON-RT-1567	Route Bourdages	Souple	9827001000000C	PC-BON-010-03850	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Arqué / TTO - Jts Agrafés	32	1,000 $
BON-RT-0947	Chemin Datus-Bourdages	Gravier	9888001000000C	PC-BON-012-01280	Palliatif	Réparation de ponceau	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	69	5,000 $
BON-RT-0947	Chemin Datus-Bourdages	Gravier	9888001000000C	PC-BON-012-01760	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	2,800 $
BON-RT-0881	Chemin de Normandie	Souple	9834801000000C	PC-BON-014-00740	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	50	1,700 $
BON-RT-0881	Chemin de Normandie	Souple	9834801000000C	PC-BON-014-02270	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	28	1,300 $
BON-RT-0871	Chemin Élide-Poirier	Gravier	9828001000000C	PC-BON-003-00770	Palliatif	Réparation de ponceau	550mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	52	5,000 $
BON-RT-1011	Trait-Carré Ludger-Cayouette	Gravier	9793004000000C	PC-BON-001-00280	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	500mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	68	1,000 $
BON-RT-0983	Route du Cap-de-Sable	Gravier	9828401000000C	PC-BON-001-00450	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	50	2,100 $
BON-RT-0946	Route Day	Souple	9887001000000C	PC-BON-007-00010	Simultanée	Reconstruction	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	57	41,900 $
BON-RT-0945	Route Day	Souple	9887001000000C	PC-BON-007-01780	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	13	22,700 $
BON-RT-0945	Route Day	Souple	9887001000000C	PC-BON-007-01550	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	26	23,100 $

Année 3

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
BON-RT-0945	Route Day	Souple	9887001000000C	PC-BON-007-01770	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	17	26,000 $
BON-RT-0876	Route Henry	Souple	9829801000000C	PC-BON-010-00000	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	42	2,000 $
BON-RT-0867	Route Marsh	Souple	9826001000000C	PC-BON-006-00010	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	26	1,000 $
BON-RT-0861	Route Forest	Souple	9799801000000C	PC-BON-007-00920	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	21	5,000 $
BON-RT-0858	Route Dion	Gravier	9798001000000C	PC-BON-007-02450	Simultanée	Reconstruction	400mm	Circ. PEHD	54	23,500 $
Caplan	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAP-RT-0301	Chemin des Mélèzes	Souple	9792001000000C	PC-CAP-003-01010	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	35	1,000 $
CAP-RT-0289	2e Rang Ouest	Gravier	9793002000000C	PC-CAP-056-00840	Palliatif	Réfection Extrémité	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	54	6,800 $
CAP-RT-0289	2e Rang Ouest	Gravier	9793002000000C	PC-CAP-056-00710	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	27	1,600 $
CAP-RT-0289	2e Rang Ouest	Gravier	9793002000000C	PC-CAP-056-00200	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	58	1,000 $
CAP-RT-0303	2e Rang Ouest	Gravier	9793002000000C	PC-CAP-056-02100	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	1070mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	1,000 $
CAP-RT-0318	Route des Pins	Gravier	9793201000000C	PC-CAP-019-01130	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	77	1,000 $
CAP-RT-1839	3e Rang Est	Souple	9825001000000C	PC-CAP-011-04000	Palliatif	Réparation de ponceau	500mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	5,000 $
CAP-RT-1872	Route Arsenault	Souple	9795001000000C	PC-CAP-007-11810	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	4,600 $
CAP-RT-1872	Route Arsenault	Souple	9795001000000C	PC-CAP-007-01640	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	29	1,000 $
CAP-RT-0322	Route Arsenault	Souple	9795001000000C	PC-CAP-007-00560	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	26	1,000 $
CAP-RT-0322	Route Arsenault	Souple	9795001000000C	PC-CAP-007-01030	Palliatif	Entretien Nettoyage de fossé	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	45	1,000 $
CAP-RT-0322	Route Arsenault	Souple	9795001000000C	PC-CAP-007-00020	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	29	1,000 $
CAP-RT-0307	2e Rang Ouest	Gravier	9793002000000C	PC-CAP-056-02470	Palliatif	Entretien Nettoyage de fossé	375mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	26	1,000 $
Cascapédia - Saint-Jules	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CAS-RT-0064	Route de Patrickton	Souple	9751002000000C	PC-CAS-024-03410	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	1050mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	34	1,000 $
CAS-RT-0083	Route Droken	Souple	9750004000000C	PC-CAS-006-00450	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	37	1,000 $

Année 3

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
CAS-RT-0083	Route Droken	Souple	9750004000000C	PC-CAS-006-00260	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	37	1,000 $
CAS-RT-0083	Route Droken	Souple	9750004000000C	PC-CAS-006-00830	Palliatif	Entretien Nettoyage de fossé	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	1,000 $
CAS-RT-0083	Route Droken	Souple	9750004000000C	PC-CAS-006-00690	Curatif	Entretien Nettoyage de ponceau, Entretien Nettoyage de fossé	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	27	2,600 $
CAS-RT-0083	Route Droken	Souple	9750004000000C	PC-CAS-006-01200	Curatif	Entretien Nettoyage de ponceau	380mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	1,000 $
Hope	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CHO-RT-1666	9e rang de Saint-Jogues	Gravier	9838202000000C	PC-CHO-014-00240	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	45	42,700 $
CHO-RT-1683	1er rang de Bugeaud	Souple	9828201000000C	PC-CHO-001-00150	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	19	55,400 $
CHO-RT-1690	9e rang de Saint-Jogues	Souple	9838202000000C	PC-CHO-014-02220	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	35	24,600 $
CHO-RT-1690	9e rang de Saint-Jogues	Souple	9838202000000C	PC-CHO-014-01880	Curatif	Reconstruction	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	44	69,200 $
CHO-RT-1698	10e Rang	Gravier	9838601000000C	PC-CHO-001-00180	Curatif	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	25,900 $
CHO-RT-1850	6e rang de Saint-Jogues	Gravier	9837001000000C	PC-CHO-005-01380	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	37	50,400 $
CHO-RT-1700	2e rang de Bugeaud	Souple	9840001000000C	PC-CHO-025-02380	Curatif	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	34	27,500 $
New Carlisle	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NWC-RT-0913	Route Christie	Gravier	9835101000000C	PC-NWC-005-01060	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	28	2,100 $
NWC-RT-1846	Rue de Normandie	Souple	9834802000000C	PC-NWC-012-03380	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	69	1,000 $
NWC-RT-1026	Route Christie	Souple	9835101000000C	PC-NWC-005-00160	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TTO - Jts Boulonnés/Rivetés	44	1,100 $
NWC-RT-0431	Avenue Duret	Souple	9840302000000C	PC-NWC-003-02060	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	16	2,700 $
New Richmond	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
NRI-RT-0658	Chemin de Robidoux	Gravier	9835501000000C	PC-NRI-009-02550	Palliatif	Réparation de ponceau	3600mm	Arqué / TTO - Jts Boulonnés	47	5,000 $
NRI-RT-0931	Chemin de Robidoux	Gravier	9835501000000C	PC-NRI-009-00330	Curatif	Entretien Nettoyage de ponceau, Entretien Nettoyage de fossé	450mm	Circ. PEHD	61	2,900 $
NRI-RT-1027	Chemin Mercier	Souple	9835301000000C	PC-NRI-020-11270	Sécurité	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	16	18,300 $
NRI-RT-1027	Chemin Mercier	Souple	9835301000000C	PC-NRI-020-12060	Sécurité	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	40	31,000 $
NRI-RT-1029	Chemin Mercier	Gravier	9835301000000C	PC-NRI-020-06530	Curatif	Reconstruction	400mm	Circ. PEHD	70	25,100 $
NRI-RT-0844	Chemin de la Petite-Rivière	Gravier	9788301000000C	PC-NRI-004-00780	Sécurité	Reconstruction	1250mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	32	103,400 $
NRI-RT-1021	5e Rang Ouest	Gravier	9719002000000C	PC-NRI-005-00970	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	63	27,300 $
NRI-RT-0851	Avenue MacKenzie	Gravier	9795201000000C	PC-NRI-003-00580	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	53	82,100 $
NRI-RT-0851	Avenue MacKenzie	Gravier	9795201000000C	PC-NRI-003-00230	Sécurité	Reconstruction	1200mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	26	73,000 $
NRI-RT-0850	2e Rang Est	Gravier	9793001000000C	PC-NRI-001-00390	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	400mm	Circ. PEHD	56	1,000 $

Année 3

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
NRI-RT-0659	Route Powell	Gravier	9795501000000C	PC-NRI-004-00230	Palliatif	Réparation de ponceau	300mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	28	5,000 $
NRI-RT-0855	Chemin des Lilas	Souple	9795601000000C	PC-NRI-001-00010	Palliatif	Réparation de ponceau	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	49	5,000 $
NRI-RT-0920	Chemin Mercier	Gravier	9835301000000C	PC-NRI-020-02070	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	40	83,300 $
NRI-RT-1028	Chemin Mercier	Gravier	9835301000000C	PC-NRI-020-04690	Curatif	Reconstruction	1800mm	Circ. TTO - Jts Boulonnés/Rivetés	59	120,100 $
NRI-RT-0819	Route Doddridge	Souple	9785201000000C	PC-NRI-004-00580	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	375mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	69	1,000 $
NRI-RT-0819	Route Doddridge	Souple	9785201000000C	PC-NRI-004-00870	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	62	1,000 $
NRI-RT-1020	5e Rang Ouest	Souple	9719002000000C	PC-NRI-005-02310	Simultanée	Reconstruction	400mm	Circ. PEHD	68	29,300 $
NRI-RT-1020	5e Rang Ouest	Souple	9719002000000C		Curatif	Reconstruction	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
NRI-RT-0919	Chemin Mercier	Gravier	9835301000000C	PC-NRI-020-00250	Curatif	Reconstruction	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	28	46,500 $
NRI-RT-0919	Chemin Mercier	Gravier	9835301000000C	PC-NRI-020-00930	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	69	26,700 $
NRI-RT-0579	5e Rang Ouest	Gravier	9719002000000C	PC-NRI-005-03350	Curatif	Reconstruction	1200mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	69	27,600 $
NRI-RT-0834	Route Fallow	Souple	9787101000000C	PC-NRI-005-02920	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	400mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	29	1,600 $
NRI-RT-0853	Rue Carey Hill	Souple	9795401000000C	PC-NRI-002-00400	Curatif	Entretien Nettoyage de ponceau	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	35	3,100 $
NRI-RT-0831	Route Ritchie	Souple	9786201000000C	PC-NRI-006-03510	Palliatif	Entretien Nettoyage de fossé	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	24	1,000 $
NRI-RT-0821	Route Cochrane	Souple	9786001000000C	PC-NRI-002-01340	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	1,000 $
NRI-RT-0719	Chemin Mercier	Gravier	9835301000000C	PC-NRI-020-13550	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	33	56,800 $
NRI-RT-0638	Chemin Mercier	Gravier	9835301000000C	PC-NRI-020-13140	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	56	54,800 $
Paspébiac	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
PAS-RT-1817	5e Avenue Est	Souple	9839202000000C	PC-PAS-012-02940	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	400mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	46	3,600 $
PAS-RT-1368	Rue Maldemay	Souple	9826401000000C	PC-PAS-015-00710	Palliatif	Réfection Chaussée	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	22	4,300 $
PAS-RT-1415	6e Avenue Ouest	Souple	9839102000000C	PC-PAS-020-01090	Curatif	Reconstruction	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	51	22,000 $
PAS-RT-1415	6e Avenue Ouest	Souple	9839102000000C	PC-PAS-020-00120A	Curatif	Reconstruction	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	55	41,800 $
PAS-RT-1366	Rue Maldemay	Souple	9826401000000C	PC-PAS-015-01930	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	2,100 $
PAS-RT-1366	Rue Maldemay	Souple	9826401000000C	PC-PAS-015-00960	Palliatif	Réparation de ponceau	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	47	5,000 $
PAS-RT-1364	Rue Saint-Pie-X	Souple	9826201000000C	PC-PAS-067-04210	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	39	1,100 $
PAS-RT-1364	Rue Saint-Pie-X	Souple	9826201000000C	PC-PAS-067-04050	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	42	2,400 $
PAS-RT-1814	6e Avenue Est	Souple	9839102000000C	PC-PAS-020-01900	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	18	1,000 $

Année 3

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
PAS-RT-1815	6e Avenue Est	Souple	9839102000000C	PC-PAS-020-02710	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	29	2,400 $
PAS-RT-1820	4e Avenue Est	Souple	9840201000000C	PC-PAS-019-01910	Palliatif	Réparation de ponceau	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	37	5,000 $
PAS-RT-1820	4e Avenue Est	Souple	9840201000000C	PC-PAS-019-01600	Palliatif	Entretien Nettoyage de fossé	350mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	28	1,000 $
PAS-RT-1347	Rue Day	Souple	9826102000000C	PC-PAS-014-00870	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	51	1,200 $
PAS-RT-1418	7e Avenue Ouest	Souple	9839802000000C	PC-PAS-023-01010	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	3,200 $
PAS-RT-1418	7e Avenue Ouest	Souple	9839802000000C	PC-PAS-023-00860	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	43	3,200 $
PAS-RT-1419	4e Avenue Ouest	Souple	9840201000000C	PC-PAS-019-01020	Palliatif	Réparation de ponceau	525mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	38	5,000 $
PAS-RT-1829	7e Avenue Est	Souple	9839802000000C	PC-PAS-023-01920	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	36	2,700 $
PAS-RT-1309	Rue Legros	Souple	9838701000000C	PC-PAS-002-00240	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	38	3,100 $
PAS-RT-1345	Rue Scott	Souple	9824101000000C	PC-PAS-013-01950	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	39	1,700 $
PAS-RT-1293	7e Avenue Ouest	Gravier	9839801000000C	PC-PAS-005-00440	Palliatif	Réparation de ponceau	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	38	5,000 $
PAS-RT-1293	7e Avenue Ouest	Gravier	9839801000000C	PC-PAS-005-00250	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. PEHD	54	1,500 $
PAS-RT-1344	Rue Scott	Souple	9824101000000C	PC-PAS-013-02540	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	59	1,000 $
Saint-Alphonse	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SAL-RT-1172	Route à Hippolyte	Souple	9790401000000C	PC-SAL-004-01410	Correctif	Réfection Protection des extrémités	1300mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	29	1,000 $
SAL-RT-1172	Route à Hippolyte	Souple	9790401000000C	PC-SAL-004-00310	Palliatif	Réfection Extrémité, Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	28	3,800 $
SAL-RT-1172	Route à Hippolyte	Souple	9790401000000C	PC-SAL-004-01420	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	1300mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	71	1,000 $
SAL-RT-1564	Rue Principale Est	Souple	9790001000000C	PC-SAL-070-08880	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	92	1,000 $
SAL-RT-1564	Rue Principale Est	Souple	9790001000000C	PC-SAL-070-09280	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	2,000 $
SAL-RT-1042	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-00310	Palliatif	Entretien Nettoyage de fossé	750mm	Circ. PEHD	64	1,000 $
SAL-RT-1042	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-00720	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. PEHD	78	1,000 $
SAL-RT-1042	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-00190	Sécurité	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. PEHD	56	1,000 $

Année 3

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
SAL-RT-1042	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-01010	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	22	2,000 $
SAL-RT-1042	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-00910	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	82	1,000 $
SAL-RT-1042	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-00920	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. PEHD	98	1,000 $
SAL-RT-1171	Chemin des Ruisseaux Est	Gravier	9790301000000C	PC-SAL-028-04840	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	27	1,000 $
SAL-RT-1161	Chemin des Pionniers	Gravier	9789002000000C	PC-SAL-009-04200	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. PEHD	70	1,000 $
SAL-RT-1161	Chemin des Pionniers	Gravier	9789002000000C	PC-SAL-009-02900	Sécurité	Reconstruction	725mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	19	35,000 $
SAL-RT-1164	Chemin des Pionniers	Gravier	9789002000000C	PC-SAL-009-02360	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. PEHD	97	1,000 $
SAL-RT-1164	Chemin des Pionniers	Gravier	9789002000000C	PC-SAL-009-02170	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	30	3,700 $
SAL-RT-1164	Chemin des Pionniers	Gravier	9789002000000C	PC-SAL-009-00720	Palliatif	Réfection Extrémité, Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	60	3,800 $
SAL-RT-1164	Chemin des Pionniers	Gravier	9789002000000C	PC-SAL-009-01300	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	28	1,000 $
SAL-RT-1164	Chemin des Pionniers	Gravier	9789002000000C	PC-SAL-164-01870	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	2500mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	53	1,000 $
SAL-RT-1057	Route à Napoléon	Gravier	9790101000000C	PC-SAL-002-00000	Sécurité	Reconstruction	400mm	Circ. PEHD	31	28,800 $
SAL-RT-1200	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-01560	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	34	1,100 $
SAL-RT-1200	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-01120	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	95	1,000 $
SAL-RT-1200	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-01670	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	71	1,000 $
SAL-RT-1199	Chemin des Ruisseaux Est	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-02850	Palliatif	Nettoyage de ponceau	mm	Non visible	0	1,000 $
SAL-RT-1199	Chemin des Ruisseaux Est	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-03220	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	31	1,000 $
SAL-RT-1199	Chemin des Ruisseaux Est	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-03550	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. PEHD	45	2,600 $
SAL-RT-1170	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-02610	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. PEHD	67	1,500 $
SAL-RT-1170	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-02030	Sécurité	Reconstruction	1200mm	Circ. TTO - Jts Boulonnés/Rivetés	29	48,800 $
SAL-RT-1170	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-02340	Sécurité	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. PEHD	27	1,200 $

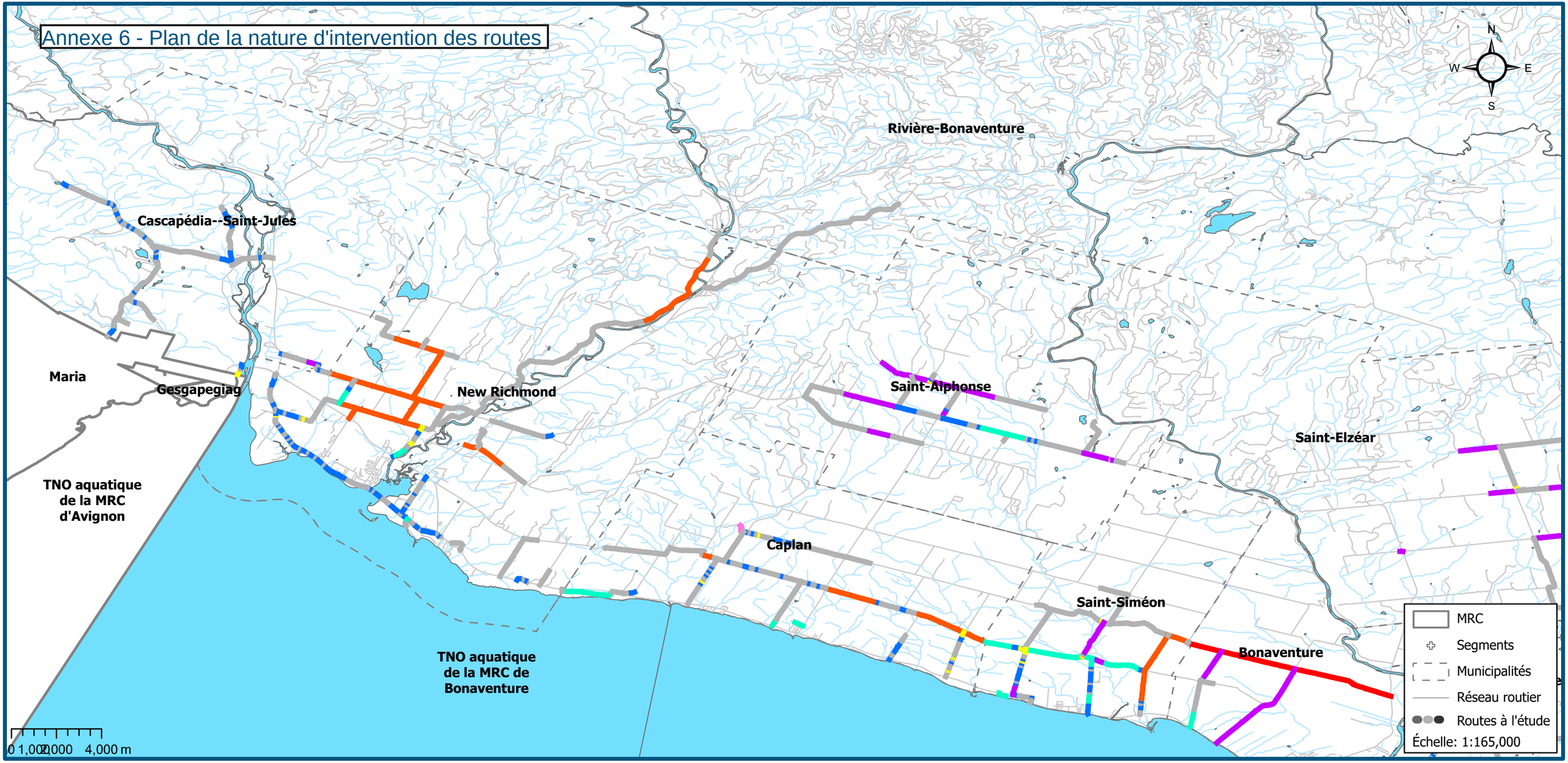
Année 3

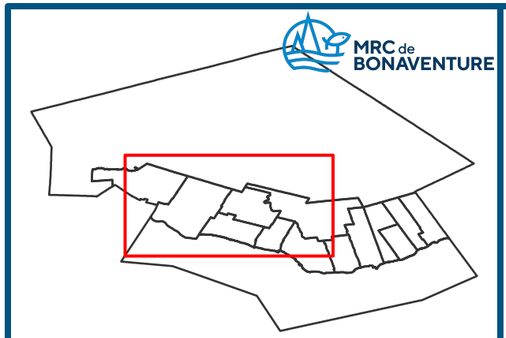
				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
SAL-RT-1170	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-02140	Sécurité	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	33	1,000 $
SAL-RT-1170	Chemin des Ruisseaux Ouest	Souple	9790301000000C	PC-SAL-028-02040	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	35	1,000 $
SAL-RT-1168	Chemin des Ruisseaux Est	Gravier	9790301000000C	PC-SAL-028-04460	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. PEHD	98	1,000 $
SAL-RT-1168	Chemin des Ruisseaux Est	Gravier	9790301000000C	PC-SAL-028-04670	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	1,600 $
SAL-RT-1162	Chemin des Pionniers	Gravier	9789002000000C	PC-SAL-009-00080	Sécurité	Reconstruction	750mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	38	48,200 $
Saint-Elzéar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SEL-RT-1391	Chemin Poirier	Gravier	9833901010000C	PC-SEL-008-03400	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	69	2,600 $
SEL-RT-1391	Chemin Poirier	Gravier	9833901010000C	PC-SEL-008-02640	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	93	1,000 $
SEL-RT-1391	Chemin Poirier	Gravier	9833901010000C	PC-SEL-008-02370	Correctif	Réfection Protection des extrémités	1200mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	79	1,000 $
SEL-RT-1390	Chemin Poirier	Gravier	9833901010000C	PC-SEL-008-01660	Correctif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	67	1,000 $
SEL-RT-1389	Chemin Poirier	Gravier	9833901010000C	PC-SEL-008-03720	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	24	2,900 $
SEL-RT-1388	Chemin Poirier	Gravier	9833901010000C	PC-SEL-008-04080	Correctif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	74	2,100 $
SEL-RT-1403	Route de l'Église	Souple	9835901000000C	PC-SEL-016-00700	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	59	2,800 $
SEL-RT-1402	Route de l'Église	Souple	9835901000000C	PC-SEL-016-00110	Palliatif	Réparation de ponceau	250mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	69	5,000 $
Saint-Godefroi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SGO-RT-1608	10e Rang	Gravier	9838602000000C	PC-SGO-002-00210	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	81	1,000 $
SGO-RT-1608	10e Rang	Gravier	9838602000000C	PC-SGO-002-00410	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	62	2,100 $
SGO-RT-1864	Route Aubut	Souple	9844001000000C	PC-SGO-002-00450	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	79	1,000 $
SGO-RT-1864	Route Aubut	Souple	9844001000000C	PC-SGO-002-00010	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	79	2,400 $
SGO-RT-1497	3e Rang	Souple	9844203000000C	PC-SGO-008-00210	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	375mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	45	1,800 $
Saint-Siméon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SSI-RT-1195	3e Rang Ouest	Gravier	9825002000000C	PC-SSI-028-01630	Palliatif	Réparation de ponceau	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	29	5,000 $

Année 3

				Ponceau						
Troncon	Axe routier	Type de surface	RTSS	Ponceau	Type d'intervention	Intervention	Dimension	Sous-type	IEP	Coûts
SSI-RT-1187	Route Lepage	Souple	9794201000000C	PC-SSI-006-01750	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	34	1,000 $
SSI-RT-1187	Route Lepage	Souple	9794201000000C	PC-SSI-006-00510	Palliatif	Réparation de ponceau	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	40	5,000 $
SSI-RT-1190	Route Arsenault	Gravier	9797002000000C	PC-SSI-006-02330	Simultanée	Reconstruction	600mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	78	28,900 $
SSI-RT-1190	Route Arsenault	Gravier	9797002000000C	PC-SSI-006-03040	Sécurité	Reconstruction	400mm	Circ. PEHD	53	30,200 $
SSI-RT-1189	Route Arsenault	Souple	9797002000000C	PC-SSI-006-00700	Curatif	Reconstruction	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	30,800 $
SSI-RT-1189	Route Arsenault	Souple	9797002000000C	PC-SSI-006-00020	Sécurité	Reconstruction	800mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	39	80,200 $
SSI-RT-1182	2e Rang Est	Souple	9793003000000C	PC-SSI-013-03630	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	62	1,000 $
SSI-RT-1092	4e Rang Ouest	Gravier	9796202000000C	PC-SSI-003-00430	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	32	1,000 $
SSI-RT-1092	4e Rang Ouest	Gravier	9796202000000C	PC-SSI-003-00760	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	55	1,000 $
SSI-RT-1092	4e Rang Ouest	Gravier	9796202000000C	PC-SSI-003-00240	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	56	1,000 $
Shigawake	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SHI-RT-1487	Route de la Traverse	Souple	9843001000000C	PC-SHI-007-01450	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	97	1,000 $
SHI-RT-1487	Route de la Traverse	Souple	9843001000000C	PC-SHI-007-00600	Palliatif	Entretien Nettoyage de fossé	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	33	1,000 $
SHI-RT-1488	Route de la Traverse	Souple	9843001000000C	PC-SHI-007-00030	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	89	1,000 $
SHI-RT-1490	Route de la Traverse	Gravier	9843001000000C	PC-SHI-007-03740	Palliatif	Réfection Chaussée, Réfection Protection des extrémités	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	42	1,300 $
SHI-RT-1490	Route de la Traverse	Gravier	9843001000000C	PC-SHI-007-02990	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	28	1,700 $
SHI-RT-1491	4e Rang	Souple	9844002000000C	PC-SHI-005-01450	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	750mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	79	1,000 $
SHI-RT-1491	4e Rang	Souple	9844002000000C	PC-SHI-005-01350	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	600mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	58	2,300 $
SHI-RT-1492	4e Rang	Souple	9844002000000C	PC-SHI-005-00930	Palliatif	Réfection Protection des extrémités	450mm	Circ. PEHD	97	1,000 $
SHI-RT-1496	3e Rang	Souple	9844203000000C	PC-SHI-008-01790	Simultanée	Reconstruction	450mm	Circ. TBA (Tuyau de béton armé)	66	19,400 $
SHI-RT-1495	3e Rang	Souple	9844203000000C	PC-SHI-008-00000	Simultanée	Réfection Protection des extrémités	900mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	76	1,200 $
SHI-RT-1495	3e Rang	Souple	9844203000000C	PC-SHI-008-01080	Simultanée	Réfection Protection des extrémités	1500mm	Circ. TTO - Jts Agrafés	39	14,600 $

Annexe 6 - Plan de la nature d'intervention des routes





Nature de l'intervention des routes

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

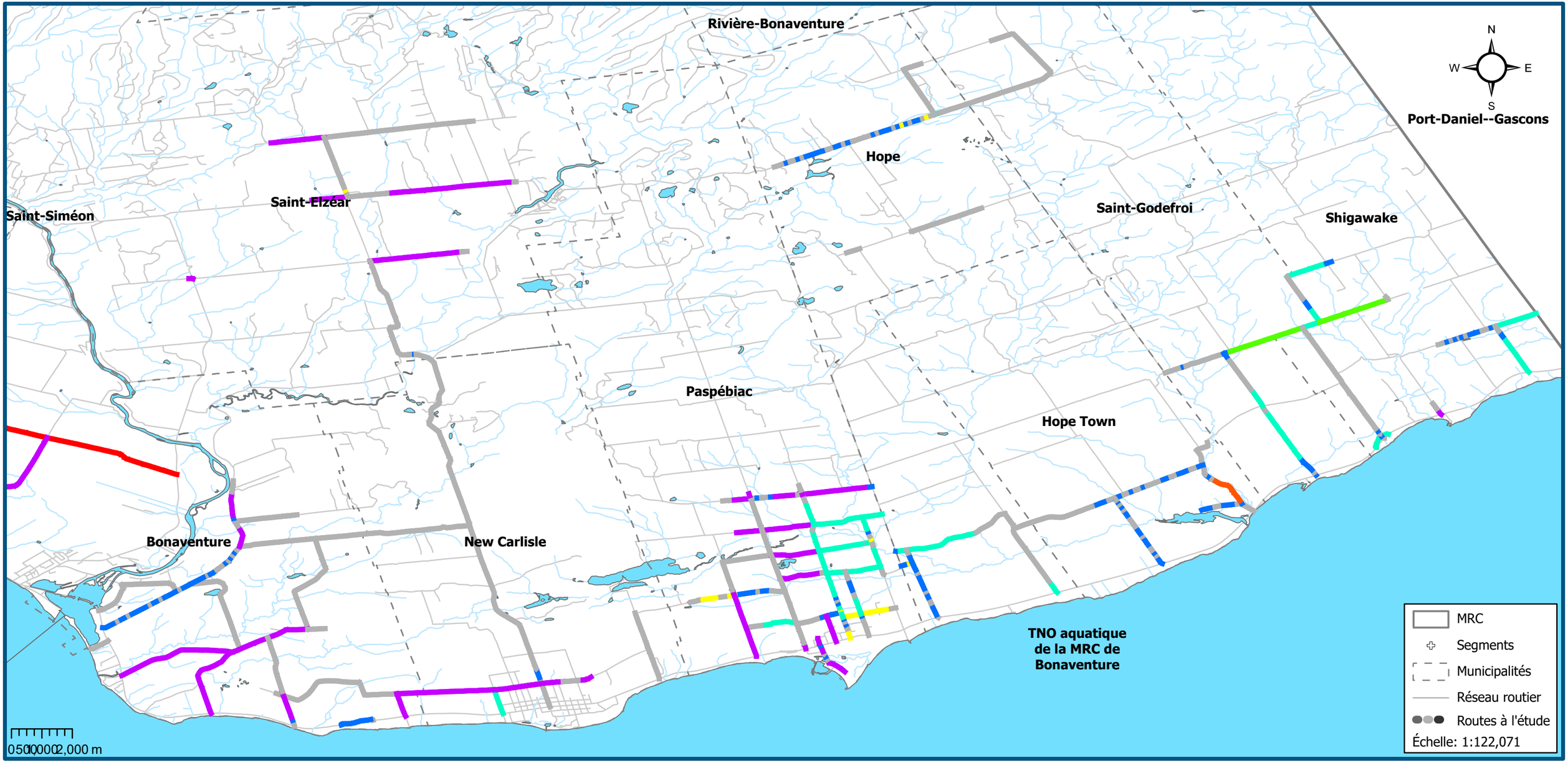
Légende:
- Aucune intervention
- Décohésionnement et revêtement
- Planage et revêtement
- Rapiéçage discontinu
- Reconstruction
- Reconstruction partielle
- Reprofilage de fossés
- Resurfaçage
- Scellement de fissures

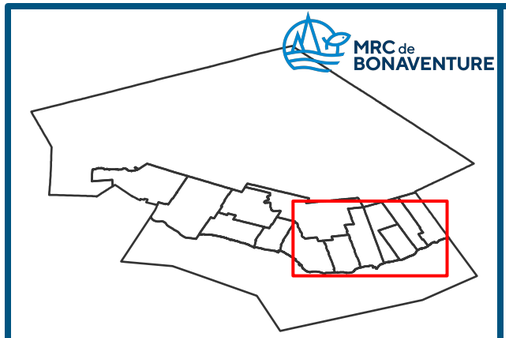
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022





GCS WGS 1984

Nature de l'intervention des routes

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Aucune intervention
- Décohésionnement et revêtement
- Planage et revêtement
- Rapiéçage discontinu
- Reconstruction
- Reconstruction partielle
- Reprofilage de fossés
- Resurfaçage
- Scellement de fissures

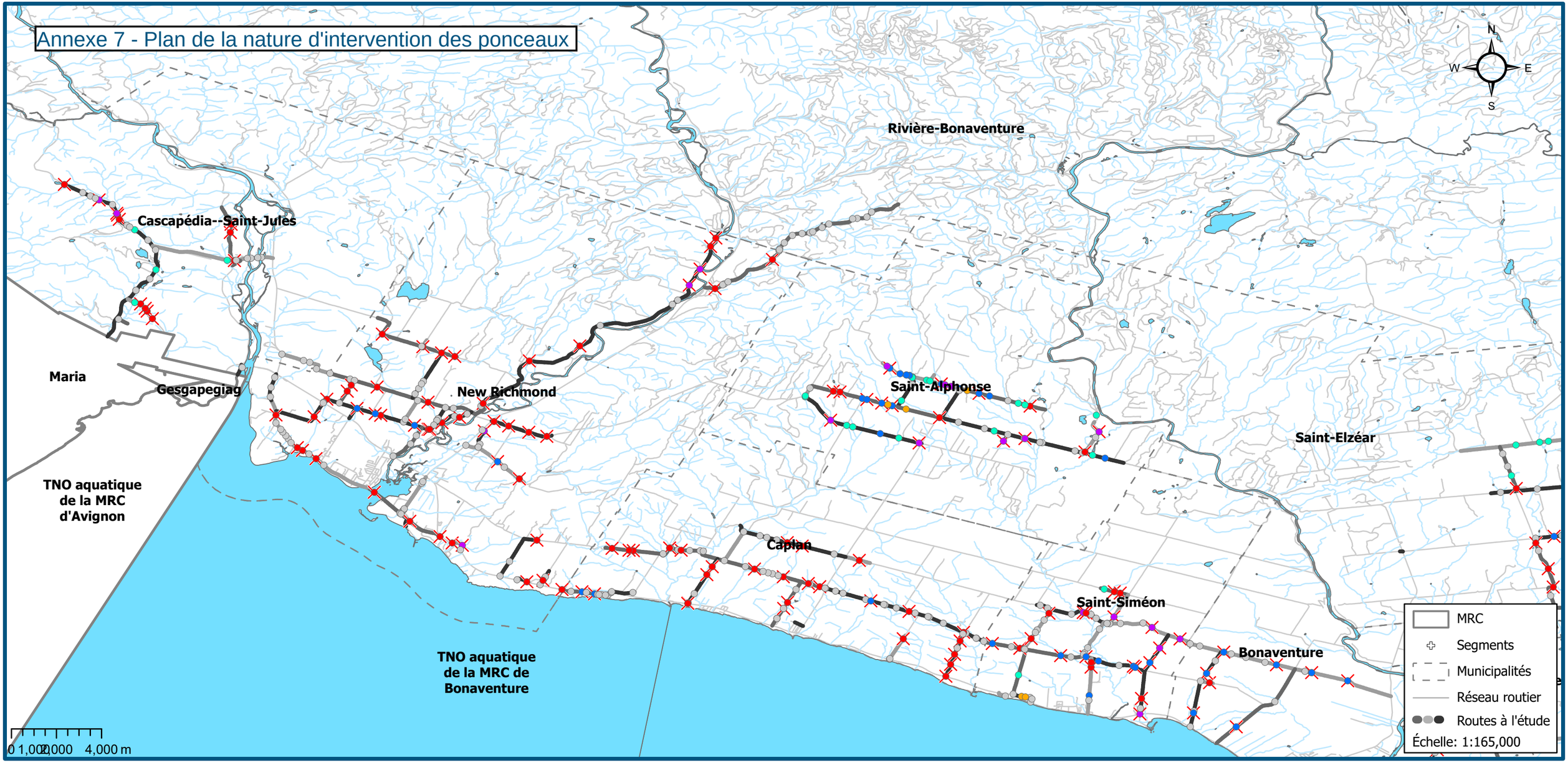
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

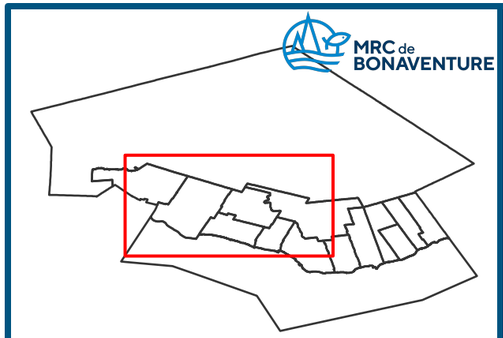
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 7 - Plan de la nature d'intervention des ponceaux





Nature de l'intervention des ponceaux

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

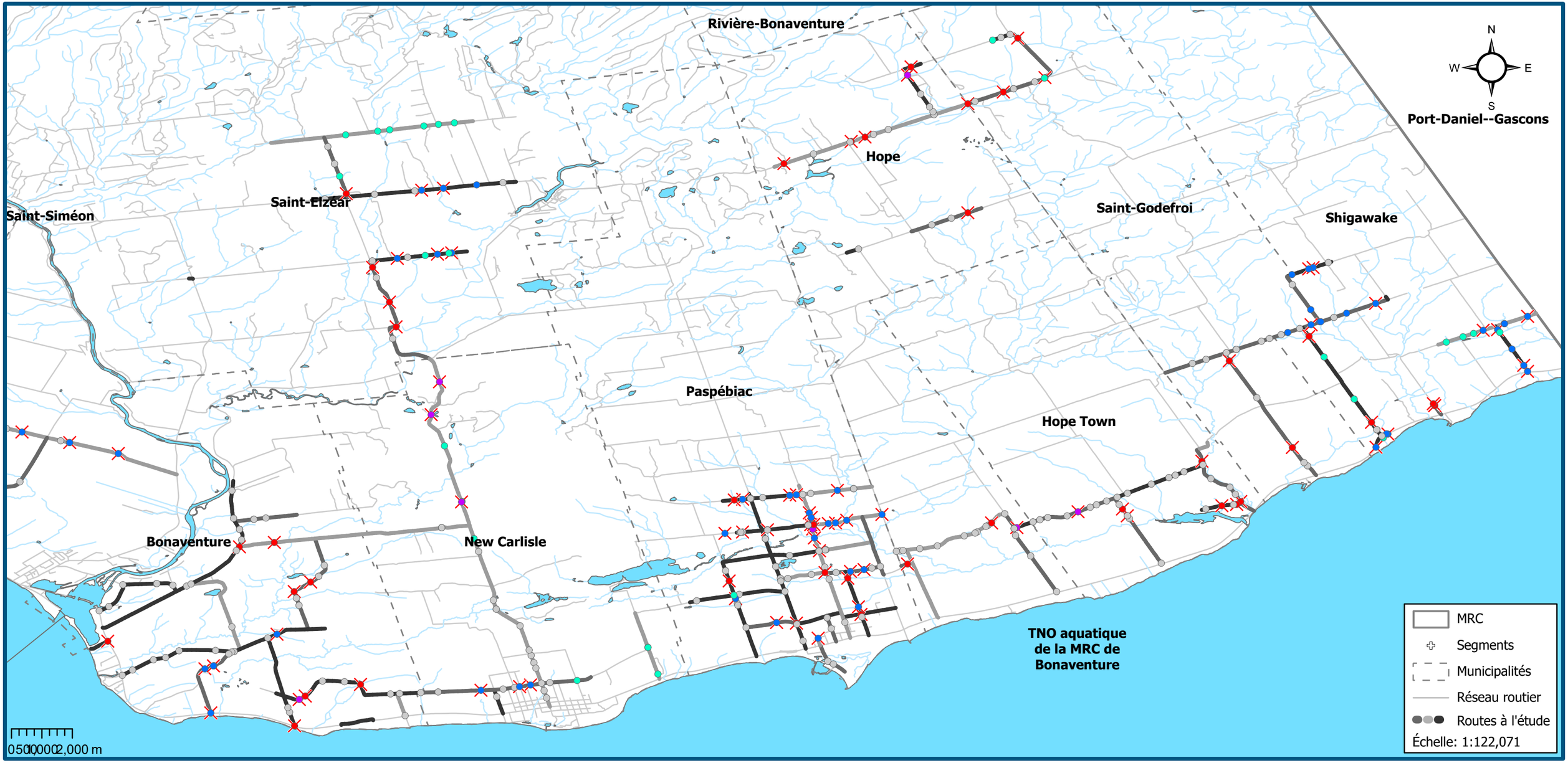
- Correctif
- Curatif
- Entretien
- Palliatif
- Préventif
- Simultanée
- Sécurité
- Aucune intervention
- Reconstruction

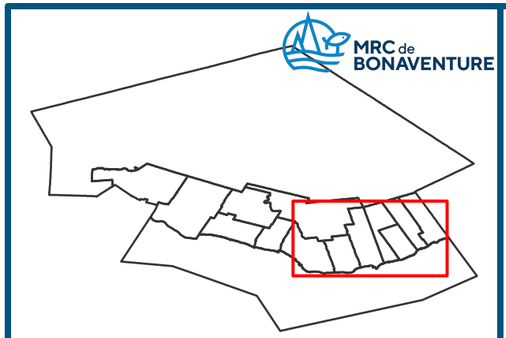
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022





GCS WGS 1984

Nature de l'intervention des ponceaux

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

- Correctif
- Curatif
- Entretien
- Palliatif
- Préventif
- Simultanée
- Sécurité
- Aucune intervention
- Reconstruction

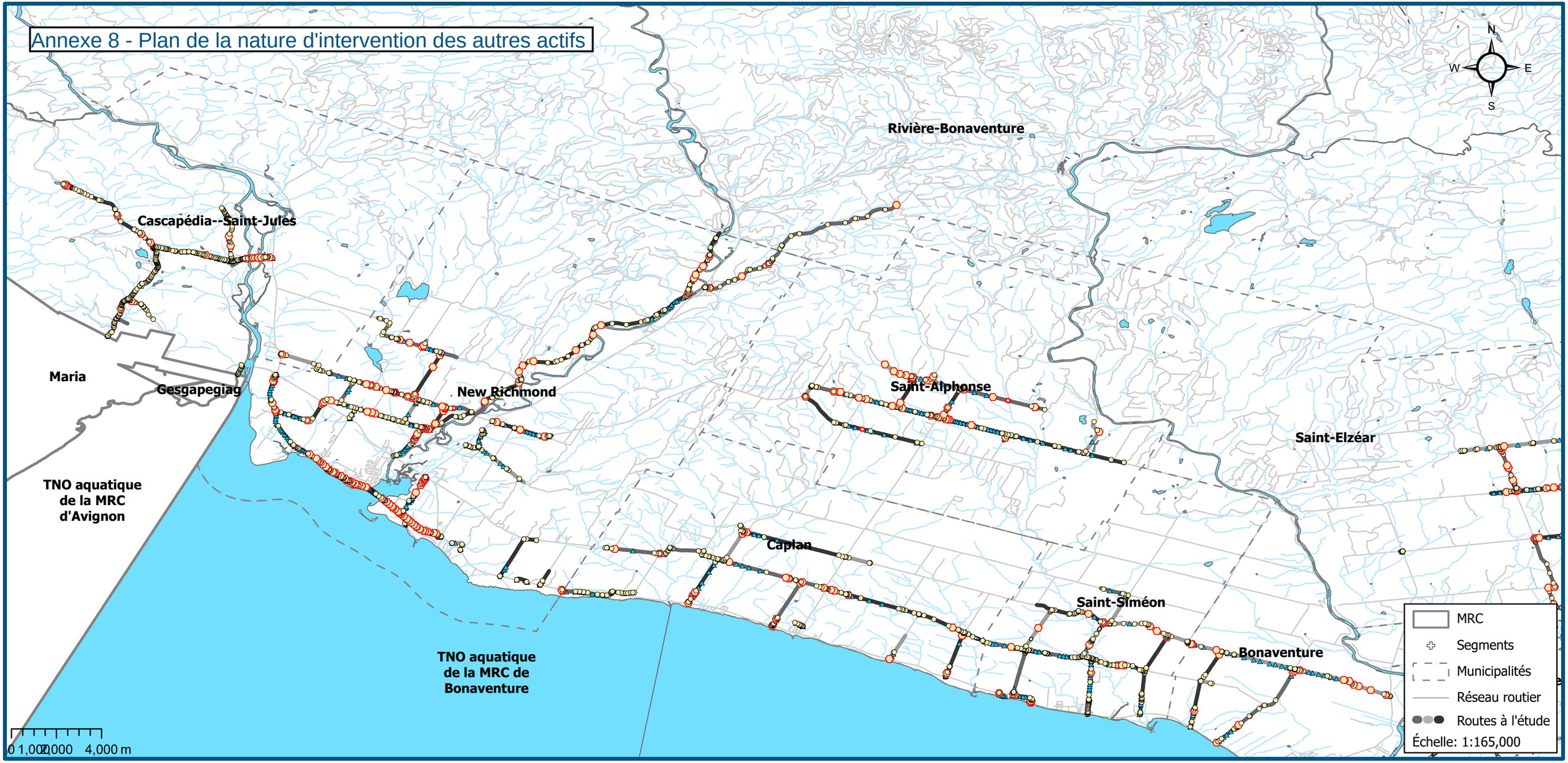
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

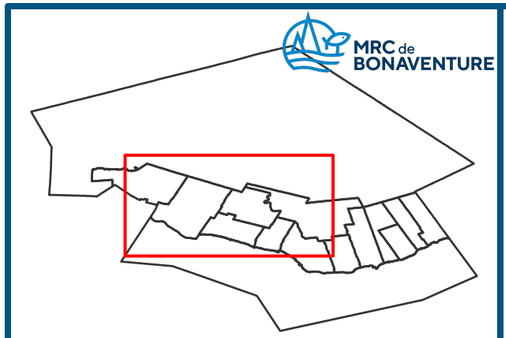
Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022

Annexe 8 - Plan de la nature d'intervention des autres actifs





Nature de l'intervention des autres actifs

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

Signalisation:
- Remplacement
- Aucune intervention

Lampadaire:
- Remplacement
- Aucune intervention

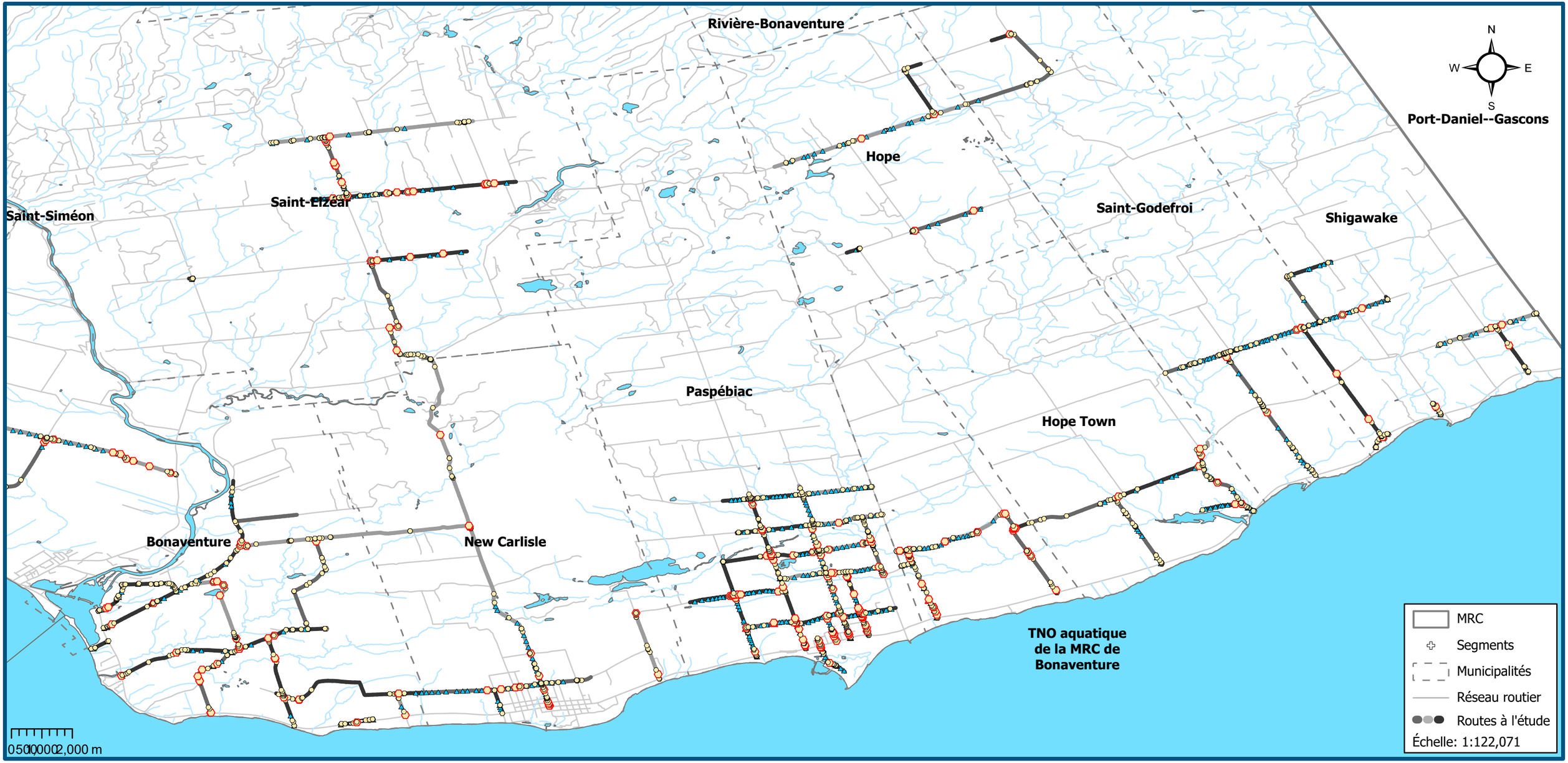
Glissiere:
- Aucune intervention
- Remplacement

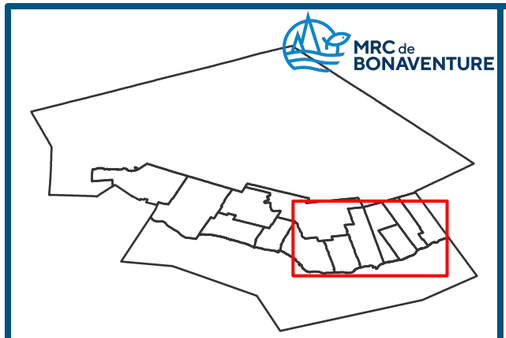
Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022





GCS WGS 1984

Nature de l'intervention des autres actifs

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL)

maxxum GESTION D'ACTIFS

Légende:

Signalisation:
- Remplacement
- Aucune intervention

Lampadaire:
- Remplacement
- Aucune intervention

Glissiere:
- Aucune intervention
- Remplacement

Consultant:
Maxxum Gestion d'Actifs

Préparé par:
Maxime Labrie M. Sc.

Approuvé par:
Éric Lalonde, ing.

Date:
14 décembre 2022



maxxum
GESTION D'ACTIFS