

Évaluation de la condition des chaussées

Municipalité de Chelsea



Géosciences et matériaux

21 | 12 | 2022

Rapport final révisé
Ref. Interne 690801-4G-L01-01



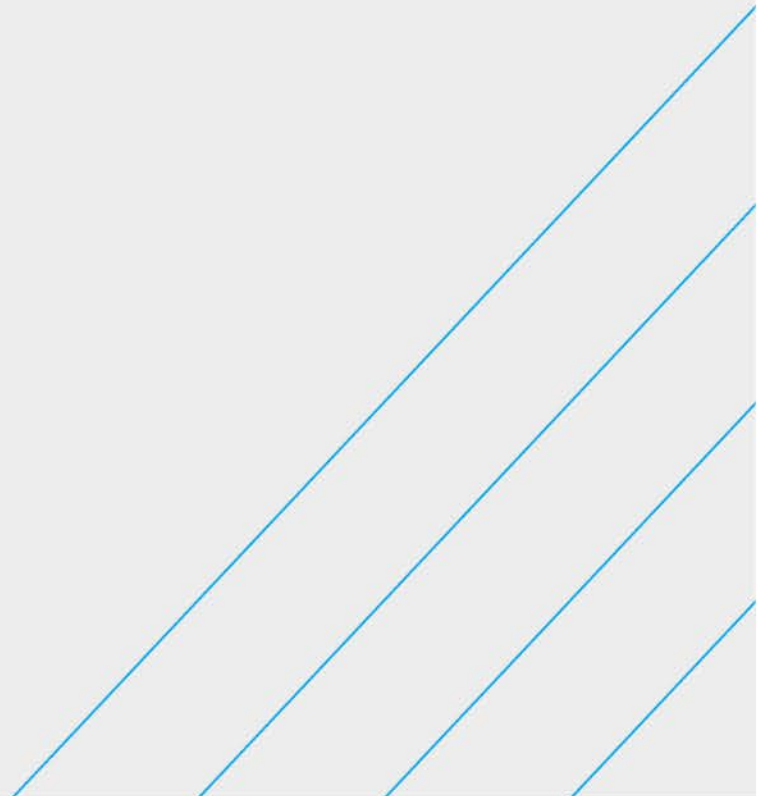
SNC • LAVALIN

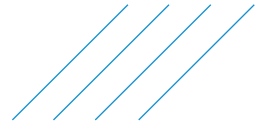
Évaluation de la condition des chaussées

Municipalité de Chelsea

21 décembre 2022

Projet SNC-Lavalin : 690801-4G-L01-01 - Rapport final révisé





Page de signature

Préparé par :

Jean-Sébastien Lacombe, ing., M. Sc. A.

Chargé de projet
N° de membre de l'OIQ : 139343

Géosciences et matériaux
Services d'ingénierie Canada

Révisé par :

Joann Archambault, B. Urb., M. Sc. A.

Directrice – Ingénierie des chaussées et chargée de projet

Géosciences et matériaux
Services d'ingénierie Canada

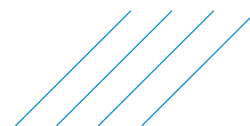


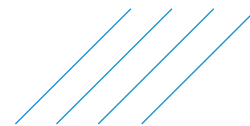
Table des matières

Page de signature

1	Introduction	1
<hr/>		
2	Relevé de la condition des chaussées	2
<hr/>		
2.1	Relevé de l'état de surface	2
2.2	Relevé du confort au roulement	4
2.3	Relevé de l'orniérage.....	6
2.4	Synthèse des relevés	8
2.5	Saisie d'images numériques	10
2.6	Positionnement GPS	10
<hr/>		
3	VisionR	11
<hr/>		
4	Volets d'entretien et programmation des interventions	12
<hr/>		
4.1	Volets d'entretien.....	12
4.2	Estimation des coûts d'interventions et horizon	13
<hr/>		
5	Conclusion	14
<hr/>		

Annexe

Synthèse des résultats de la condition des chaussées – Tronçons



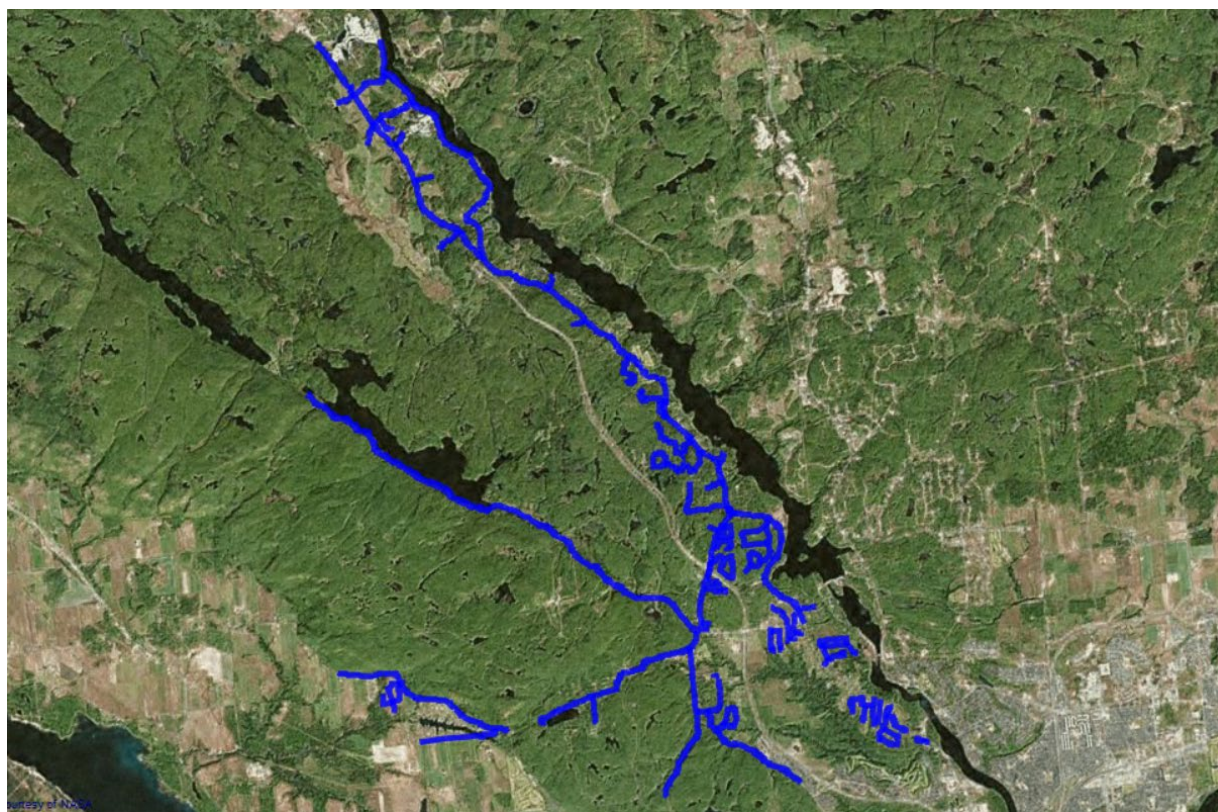
1 Introduction



Ce rapport présente la méthodologie et les résultats obtenus des relevés de la condition des chaussées auscultées dans le cadre du projet d'évaluation de la condition des chaussées de la municipalité de Chelsea. L'auscultation a permis de quantifier les dégradations de surface, de mesurer le profil longitudinal et d'évaluer la profondeur des ornières dans les tracés de roues et d'autre part à la détermination de volets d'entretien applicables. En plus, des images de la chaussée avec un espacement de 10 mètres ont été saisies.

En somme, 330 tronçons, totalisant une longueur de 90,1 kilomètres de chaussées, ont fait l'objet d'une caractérisation de leur condition par un relevé effectué à l'aide d'un véhicule multifonction. Le plan du réseau ausculté est présenté ci-après et la liste de l'ensemble des tronçons figure en annexe.

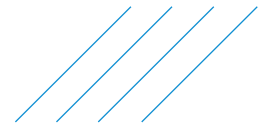
Plan du réseau ausculté



■ Tronçons auscultés

Les informations recueillies dans le cadre de ce relevé ont permis de caractériser les dégradations présentes à la surface de la chaussée, de mesurer la profondeur des ornières et d'évaluer le confort au roulement, et ce, conformément au *Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024* du MAMH¹.

¹ *Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024*, Ministère des Transports, mars 2021.



2 Relevé de la condition des chaussées

Les chaussées du réseau routier de la municipalité de Chelsea ont fait l'objet d'un relevé effectué à l'aide d'un véhicule multifonction équipé d'un système automatisé de détection de la fissuration et muni d'une caméra pour la saisie des images. Le relevé a été effectué entre le 11 et le 12 août 2022.

2.1 Relevé de l'état de surface



Le relevé de l'état de la surface a été effectué à l'aide de la technologie de détection automatique de la fissuration de l'appareil Laser Crack Measurement System (LCMS). Celui-ci fait l'acquisition en 3D des profils transversaux de la surface de la chaussée et permet la détection automatique de la fissuration, de l'orniérage et de la texture du revêtement.

Les informations recueillies dans le cadre de ce relevé ont permis de caractériser les dégradations présentes à la surface de la chaussée, et ce, conformément au *Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024* du MAMH². Les défauts et la fissuration identifiés en termes de sévérité et d'étendue ont également permis de déterminer un indice PCI (Pavement Condition Index) pour chacun des tronçons. Le calcul de l'indice PCI est effectué suivant la norme ASTM D6433³. L'indice PCI s'échelonne de 1 à 100; 100 étant associé à une chaussée exempte de défauts de surface et 1 à une chaussée dont le niveau de dégradation est très critique.

Le tableau 1 ci-après présente une synthèse de la condition de surface, en termes d'indice de PCI, pour l'ensemble du réseau ausculté. Les résultats montrent que 57,9 % des chaussées du réseau de la municipalité de Chelsea se qualifient comme étant bon ou très bon comparativement à 21,4 % de mauvais et très mauvais. Une proportion de 20,7 % des chaussées présente un état de surface qualifié de passable. Les résultats de l'indice PCI, pour chacun des tronçons, sont présentés en annexe.

² *Guide d'élaboration d'un plan d'intervention 2021-2024*, Ministère des Transports, mars 2021.

³ ASTM D6433, *Standard Practice for Roads and Parking Lots Pavement Condition Index Surveys*, ASTM International, West Conshohocken, PA, 2020.

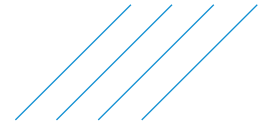
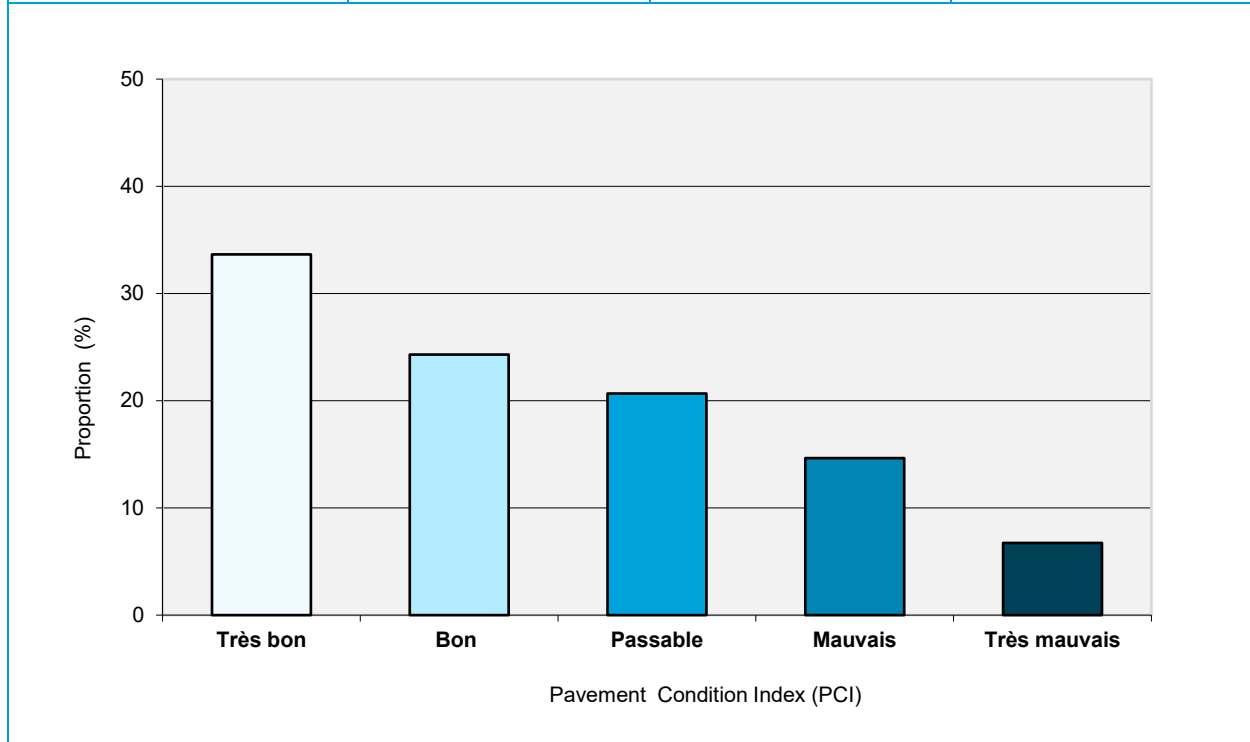
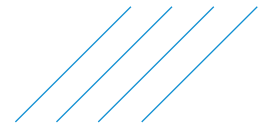


Tableau 1 : Bilan de la condition de surface du réseau routier ausculté

Pavement Condition Index (PCI)	Condition de surface	Longueur (km)	Proportion (%)
$80 \leq \text{PCI} \leq 100$	Très bon	30,307	33,6
$60 \leq \text{PCI} < 80$	Bon	21,891	24,3
$40 \leq \text{PCI} < 60$	Passable	18,619	20,7
$20 \leq \text{PCI} < 40$	Mauvais	13,192	14,7
$1 \leq \text{PCI} < 20$	Très mauvais	6,064	6,7





2.2 Relevé du confort au roulement



Le confort au roulement ou la qualité de l'uni des chaussées a été mesuré à l'aide d'un profilomètre inertiel qui enregistre le profil longitudinal de la chaussée aux tracés des roues. Cette évaluation permet d'identifier les dénivelés de la chaussée ayant des incidences sur la sécurité et le confort des usagers ainsi que sur les coûts d'opération des véhicules. Le confort au roulement est associé à la performance fonctionnelle de la chaussée qui est directement perçue par l'utilisateur de la route. L'analyse du profil longitudinal a permis de calculer un indice d'uni reconnu internationalement (International Roughness Index, IRI) en conformité avec la norme ASTM E1926⁴.

Le tableau 2 présente les classes de qualité de la condition de roulement de l'ensemble du réseau ausculté, et ce, en fonction de la longueur. Les résultats de l'évaluation montrent que 75,9 % des chaussées présentent un confort au roulement bon ou très bon comparativement à 9,1 % qualifiées de mauvais ou très mauvais. Une proportion de 15,0 % des chaussées offre un confort au roulement jugé passable. La donnée d'IRI pour l'ensemble des tronçons est disponible en annexe.

⁴ ASTM E1926, *Standard Practice for Computing International Roughness Index of Roads from Longitudinal Profile Measurements*, ASTM International, West Conshohocken, PA, 2021.

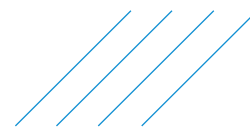
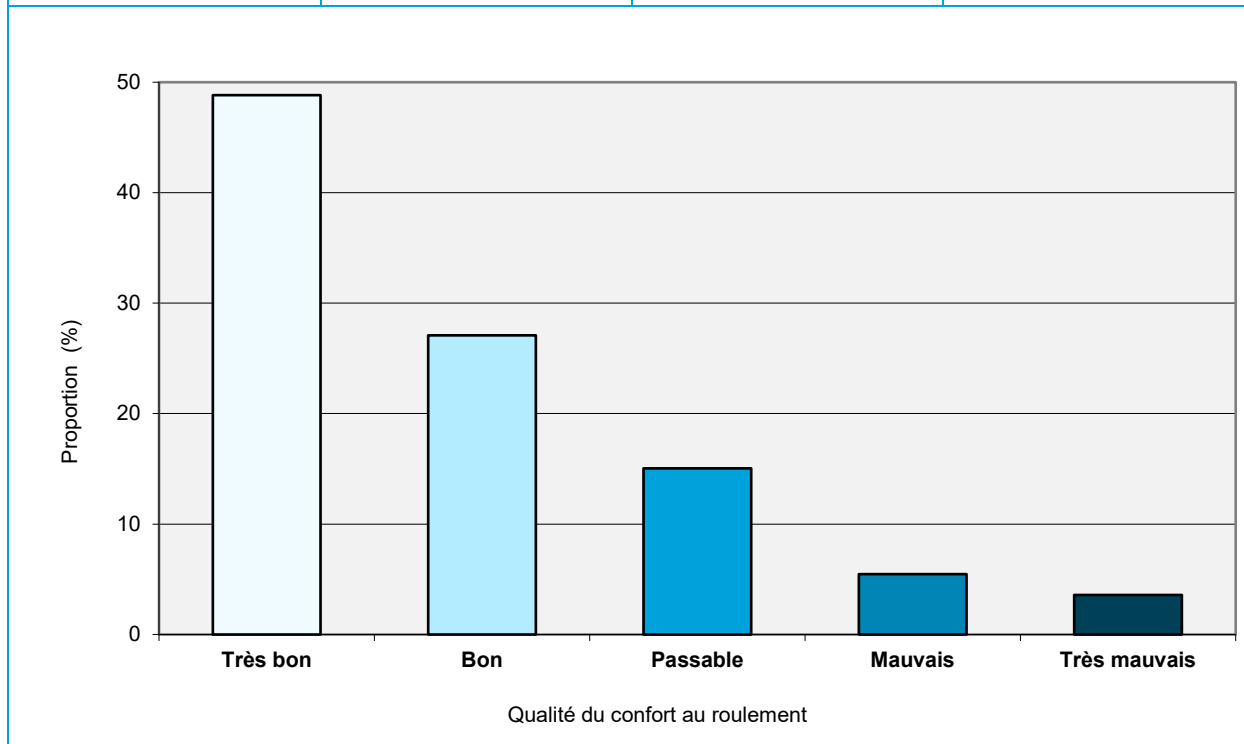
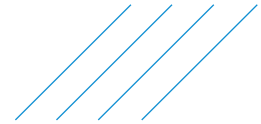


Tableau 2 : Bilan de la condition de roulement du réseau routier ausculté

Confort au roulement	Mesure de l'IRI (m/km)	Longueur (km)	Proportion (%)
Très bon	$0 \leq \text{IRI} \leq 3,2$	44,989	48,8
Bon	$3,2 < \text{IRI} < 5,0$	24,400	27,1
Passable	$5,0 \leq \text{IRI} < 6,4$	13,552	15,0
Mauvais	$6,4 \leq \text{IRI} < 7,5$	4,925	5,5
Très mauvais	$7,5 \leq \text{IRI}$	3,225	3,6





2.3 Relevé de l'orniérage

La profondeur des ornières a été mesurée à l'aide du système LCMS qui permet d'enregistrer le profil transversal d'une voie entière de circulation. Le profil transversal obtenu est constitué de 4 160 points et couvre une largeur de 4 mètres. Le principe du système de relevé consiste à projeter un faisceau laser à la surface de la chaussée et à capturer l'image de cette ligne épousant le profil transversal. La numérisation de l'image obtenue et la simulation d'une règle de 1,8 mètre permettent ensuite de déterminer la profondeur des ornières en conformité avec la norme ASTM E1703⁵. La mesure des ornières a aussi été compilée et traitée dans le calcul de l'indice PCI.

Le tableau 3 présente le sommaire des profondeurs d'ornières compilées selon quatre niveaux de sévérité. Les résultats montrent que 9,3 % des chaussées de la municipalité de Chelsea possèdent des ornières de sévérité moyenne alors que 90,7 % présentent une sévérité de faible à négligeable. Aucune des chaussées auscultées ne présente des ornières supérieures à 20 millimètres. La mesure des ornières, pour l'ensemble des tronçons, est disponible en annexe.

⁵ ASTM E1703, *Standard Test Method for Measuring Rut-Depth of Pavement Surfaces Using a Straightedge*, ASTM International, West Conshohocken, PA, 2015.

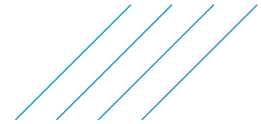
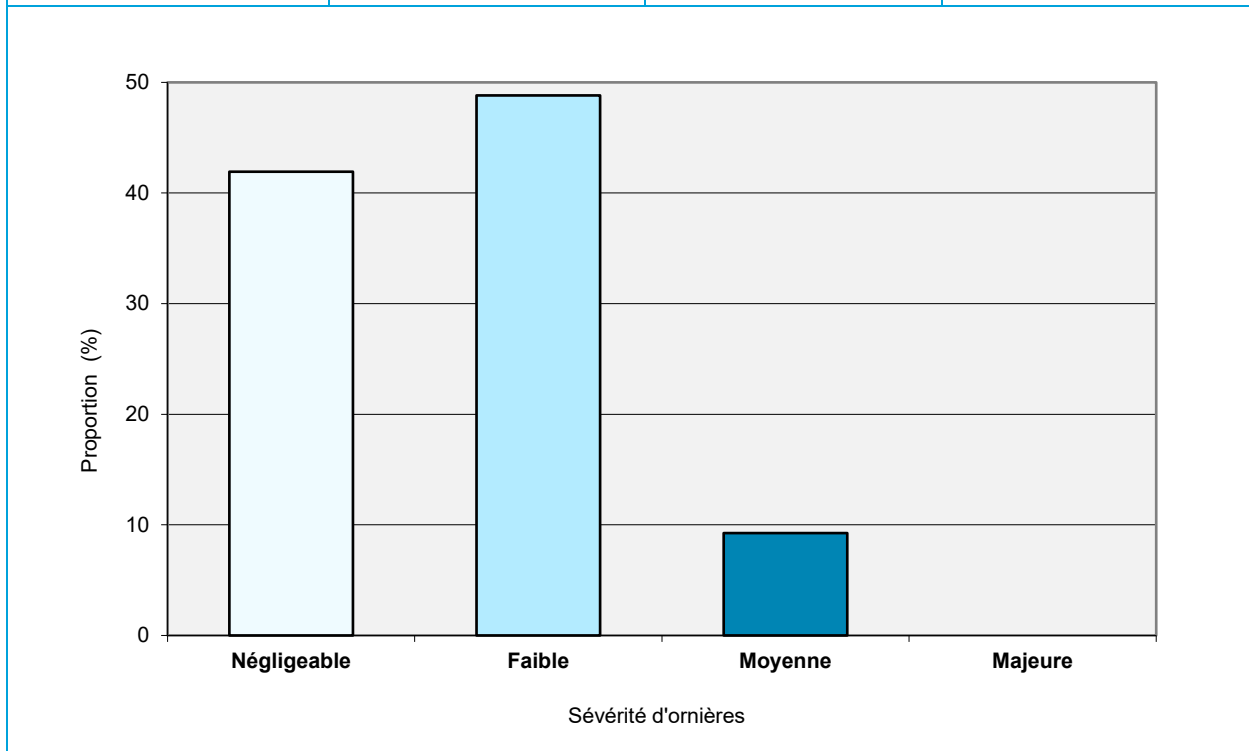
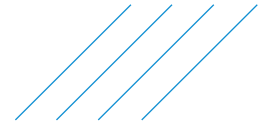


Tableau 3 : Sommaire de la sévérité d'ornières du réseau routier ausculté

Profondeur (mm)	Sévérité	Longueur (km)	Proportion (%)
$0 \leq \text{orni\`ere} \leq 5$	Négligeable	37,774	41,9
$5 < \text{orni\`ere} \leq 10$	Faible	43,988	48,8
$10 < \text{orni\`ere} \leq 20$	Moyenne	8,339	9,3
$20 < \text{orni\`ere}$	Majeure	0	0





2.4 Synthèse des relevés

Les indicateurs d'état relevés, soit l'état de surface, le confort au roulement et l'orniérage, sont exploités individuellement afin de qualifier la condition de la chaussée selon des critères propres à chacun des relevés. L'analyse combinée de ces indicateurs de condition permet d'évaluer la performance de la chaussée dans son ensemble à partir d'un indicateur d'état unique et représentatif du niveau de service offert par la chaussée soit l'Indice de Condition Globale (ICG). Cet indice constitue un excellent indicateur de qualité d'un réseau routier et s'échelonne de 1 à 100; 100 étant associé à une chaussée offrant un excellent niveau de service et 1 à une chaussée présentant un niveau de service très critique.

La compilation du niveau de service offert par les chaussées de la municipalité de Chelsea en termes de longueur et de proportion est présentée au tableau 4. Les résultats montrent que 76,7 % des chaussées affichent un bon ou très bon niveau de service comparativement à 15,6 % qui présentent un niveau mauvais ou très mauvais. Une proportion de 11,1 % des chaussées auscultées présente un niveau de service passable. Les résultats associés à chacun des tronçons sont présentés en annexe.

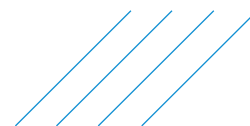
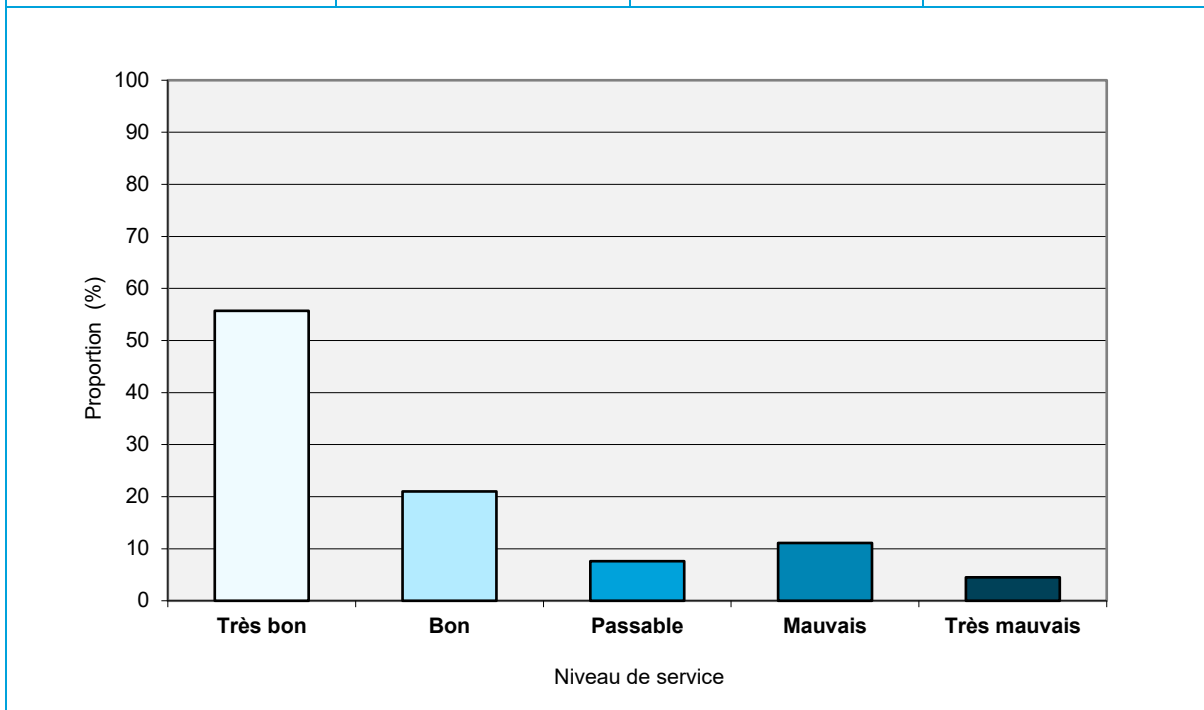
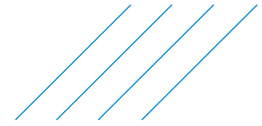


Tableau 4 : Sommaire du niveau de service du réseau routier ausculté

Indice de Condition Globale (ICG)	Niveau de service	Longueur (km)	Proportion (%)
$80 \leq \text{ICG} \leq 100$	Très bon	50,198	55,7
$60 \leq \text{ICG} < 80$	Bon	18,930	21,0
$40 \leq \text{ICG} < 60$	Passable	6,862	7,7
$20 \leq \text{ICG} < 40$	Mauvais	10,025	11,1
$1 \leq \text{ICG} < 20$	Très mauvais	4,054	4,5





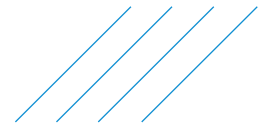
2.5 Saisie d'images numériques



Les chaussées de la municipalité de Chelsea ont fait l'objet d'une saisie d'images de la chaussée à l'aide d'une caméra haute définition fixée à l'avant du véhicule d'auscultation. L'enregistrement des images de la chaussée se fait à une fréquence de 10 mètres et les images enregistrées, de dimension 1 920 x 1 080 pixels, couvrent la largeur de la voie auscultée. Ces images ont été utilisées à des fins de validation des résultats obtenus du système automatique LCMS.

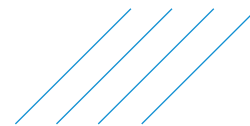
2.6 Positionnement GPS

Le véhicule multifonction équipé d'un récepteur GPS, combiné à un post-traitement utilisant les données d'une base GPS, a permis d'obtenir un positionnement en termes de coordonnées géodésiques d'une précision de l'ordre du mètre. Le positionnement GPS a permis la géoréférence des données acquises lors du relevé incluant les images et les indices de l'état de chaussée. Également, les données géodésiques obtenues contribuent à accroître la précision des analyses, traitant notamment la discrétisation de chaque tronçon de route étudié et la segmentation de l'ensemble des sections évaluées.



3 VisionR

Une application nommée *VisionR*, permettant la visualisation des images de la chaussée saisies à un intervalle de 10 mètres et la consultation des indices de condition, est également jointe à ce rapport. Préalablement à l'utilisation du logiciel, il est nécessaire de procéder à la copie de l'ensemble des fichiers présents sur la clé USB, sur un lecteur de l'ordinateur qui sera utilisé pour visionner les images. Par la suite, le logiciel *VisionR* peut être exécuté à partir de l'emplacement du lecteur de l'ordinateur.



4 Volets d'entretien et programmation des interventions

Les résultats des relevés de la condition des chaussées ont permis de dresser un bilan à jour de l'ensemble du réseau routier ausculté de la municipalité de Chelsea. Toutefois, puisque ces chaussées vieillissent et voient leurs conditions se dégrader dans le temps, des correctifs et des réhabilitations appropriés devront être apportés afin de maximiser la durée de vie utile des chaussées tout en bonifiant la sécurité et le confort pour les usagers.

Dans le cadre d'une auscultation de niveau réseau, les techniques d'entretien et de réfection des chaussées se regroupent selon leurs caractéristiques et leurs objectifs sous 4 volets d'entretien, à savoir : scellement de fissures, corrections locales, resurfaçage et réhabilitation majeure.

4.1 Volets d'entretien

Scellement de fissures

Ce volet d'entretien s'applique aux chaussées dans un bon état et nécessitant seulement un traitement localisé aux fissures, soit leur imperméabilisation. Ce type d'entretien permet généralement de ralentir considérablement le développement des fissures existantes pour un investissement minime comparativement aux autres volets d'entretien.

Corrections locales

Cette technique d'entretien concerne les chaussées dans un état généralement bon, mais qui requièrent des réparations ponctuelles de la surface du revêtement afin de corriger certains défauts. Pour ce faire, le rapiéçage mécanisé sur des surfaces localisées de 2 à 20 m² est généralement utilisé.

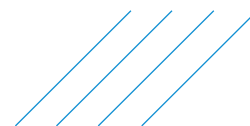
Resurfaçage

L'objectif des activités comprises dans ce volet est l'amélioration notable de la surface de roulement d'une chaussée présentant certaines dégradations, sans pour autant apporter des corrections majeures à la structure. Les chaussées visées par ce volet doivent donc posséder une capacité structurale suffisante pour supporter les charges anticipées de la circulation et présenter peu de signes de dégradation associés aux problèmes de nature structurale ou de gel. Les techniques utilisées comprennent la pose d'une nouvelle couche de surface avec ou sans enlèvement d'une partie du revêtement existant.

Réhabilitation majeure

Il est à noter que les trois premiers volets précédemment mentionnés consistent en des interventions de nature préventive ou corrective, permettant de bonifier la performance fonctionnelle des chaussées existantes et de prolonger leur durée de vie.

Toutefois, pour les défauts majeurs résultants par exemple d'une protection contre le gel inadéquate ou d'une capacité structurale insuffisante de la chaussée, les interventions superficielles, au niveau du revêtement, ne permettent pas de remédier à ces défauts. Seules les réhabilitations majeures qui interviennent dans les couches sous-jacentes peuvent corriger ces défauts importants.



Pour pallier une capacité portante insuffisante, des interventions de type pulvérisation/stabilisation, ou une reconstruction partielle ainsi qu'une reconstruction complète peuvent être considérées. Dans le cas de problèmes liés à la gélivité de la chaussée, la reconstruction complète est généralement la seule solution envisageable.

Le choix du moment opportun des interventions dépend de plusieurs paramètres liés à l'évolution des dégradations de la chaussée dans le temps. Ainsi, une chaussée pour laquelle un scellement de fissures s'avère approprié à la suite du relevé de sa condition nécessitera probablement une intervention corrective quelques années plus tard. Basé sur une rentabilité et une efficacité à l'égard du rapport coûts-avantages, certains tronçons de chaussée ne nécessitent aucune intervention.

Le passage d'un volet à un autre signifie généralement une hausse du coût d'intervention. Il est donc important d'intervenir au bon endroit au bon moment et de répartir judicieusement les budgets à l'intérieur de programmes de conservation et de réhabilitation qui permettront de ralentir significativement l'accroissement des besoins d'intervention sur le réseau routier.

4.2 Estimation des coûts d'interventions et horizon

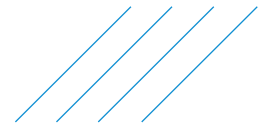
Pour des fins de planification budgétaire, une estimation de coûts a été donnée à titre informatif. Cette estimation se base sur les coûts unitaires présentés au tableau 5 ci-après. Il est à noter que les coûts unitaires peuvent fluctuer à travers le temps et ceux-ci ne considèrent pas les coûts associés à la réfection des bordures, trottoirs et infrastructures souterraines, de même que les honoraires professionnels.

Tableau 5 Coûts unitaires d'intervention

Familles de chaussée	Coûts unitaires d'intervention			
	Scellement de fissures (\$/m lin.)	Corrections locales (\$/m ²) ¹	Resurfaçage (\$/m ²) ²	Réhabilitation majeure (\$/m ²) ²
Sollicitation faible	3,00 \$	45,00 \$	60,00 \$	145,00 \$
Sollicitation moyenne	3,00 \$	45,00 \$	75,00 \$	160,00 \$
Sollicitation forte	3,00 \$	45,00 \$	80,00 \$	175,00 \$

Notes 1 : Coût par m² pour la surface traitée.
2 : Coût par m² pour la surface totale.

Le budget estimé ainsi que la période d'intervention sont présentés en annexe. Il est à noter que la période d'intervention proposée fait référence à court terme à une durée de 1 à 3 ans, à moyen terme de 4 à 6 ans et à long terme de 7 à 10 ans.



5 Conclusion

La connaissance de l'état d'un réseau routier est indispensable afin d'assurer une programmation rationnelle des travaux d'entretien et de réhabilitation. Pour ce faire, l'ensemble des chaussées de la municipalité de Chelsea ont été auscultées au moyen d'un véhicule multifonction.


Les chaussées ont été évaluées sur la base de relevés de condition de surface, de la profondeur des ornières ainsi que du confort au roulement. Le bilan est présenté en annexe pour chacun des tronçons étudiés.

En tenant compte des résultats obtenus des relevés et des analyses, il est requis de procéder à des investissements reflétant les besoins en entretien et en réhabilitation afin de maintenir ou d'améliorer l'état du réseau routier.

Annexe

Synthèse des résultats de la condition des chaussées –
Tronçons



 SNC-LAVALIN		MUNICIPALITÉ DE CHELSEA – AUSCULTATION DES CHAUSSÉES 2022												
		SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA CONDITION DES CHAUSSÉES												
Section	Rue	Longueur (m)	Largeur (m)	Hiérarchisation	CH-1 État de la surface		CH-2 Confort au roulement		Profondeur des ornières (mm)	Indice de performance (IPC)	Intervention programmée	Budget d'intervention (\$)	Horizon	Remarque
					Pavement Condition Index (PCI)	Cote	International Roughness Index Estivale (m/km)	Cote						
1710	Chemin Alonzo-Wright	55	12,4	III	26	4	9,56	5	11	24	Réhabilitation majeure	119 350	Court terme	
5277	Chemin Bates	129	7,6	III	80	2	5,35	3	3	80	Aucune intervention	-	-	
1787	Chemin Beauséjour	551	5,2	III	54	3	3,08	2	7	80	Aucune intervention	-	-	
734	Chemin Beauséjour	42	4,5	III	70	2	7,12	4	6	80	Aucune intervention	-	-	
1854	Chemin Beauséjour	56	4,8	III	65	2	6,27	4	6	81	Aucune intervention	-	-	
1502	Chemin Boischatel	368	5,9	III	52	3	2,99	2	7	77	Aucune intervention	-	-	
1220	Chemin Boischatel	87	6,3	III	39	4	4,51	3	10	63	Resurfaçage	32 880	Moyen terme	
1436	Chemin Boischatel	40	5,3	III	49	3	8,56	5	8	55	Réhabilitation majeure	30 740	Moyen terme	
1355	Chemin Boischatel	40	5,2	III	55	3	9,16	5	7	80	Réhabilitation majeure	30 160	Long terme	
1685	Chemin Boisjoli	285	6,0	III	70	2	2,97	2	6	86	Réparations locales	76 950	Court terme	
1762	Chemin Boisjoli	39	5,9	III	66	2	5,22	3	6	79	Aucune intervention	-	-	
1659	Chemin Boisjoli	40	5,9	III	63	2	7,46	4	6	73	Réparations locales	10 620	Court terme	
1394	Chemin Boland	119	6,5	III	79	2	3,52	2	4	87	Aucune intervention	-	-	
1428	Chemin Boland	29	8,8	III	76	2	10,91	5	5	73	Réparations locales	11 475	Court terme	
1746	Chemin Boland	50	8,6	III	60	3	10,08	5	6	73	Réhabilitation majeure	62 350	Long terme	
1341	Chemin Burnett	218	6,6	III	80	2	3,66	2	4	86	Aucune intervention	-	-	
1288	Chemin Burnett	77	5,7	III	71	2	2,91	2	4	87	Aucune intervention	-	-	
6001	Chemin Carman	141	6,8	II	91	1	1,89	1	2	95	Scellement de fissures	2 877	Court terme	
2493	Chemin Carman	223	5,2	II	70	3	3,13	2	3	79	Réparations locales	52 200	Court terme	
6000	Chemin Carman	252	6,4	II	69	3	2,99	2	3	79	Réparations locales	72 585	Court terme	
1788	Chemin Carman	389	5,2	II	48	4	4,14	3	3	58	Resurfaçage	151 725	Moyen terme	
1626	Chemin Carman	159	5,3	II	45	4	5,77	4	7	47	Réhabilitation majeure	134 880	Court terme	
1801	Chemin Carman	111	4,9	II	39	4	7,95	5	5	39	Réhabilitation majeure	87 040	Court terme	
5921	Chemin Cecil	72	7,0	III	68	2	3,63	2	6	84	Aucune intervention	-	-	
5922	Chemin Cecil	80	6,3	III	68	2	3,21	2	5	87	Aucune intervention	-	-	
5923	Chemin Cecil	80	8,5	III	71	2	5,27	3	5	81	Aucune intervention	-	-	
5924	Chemin Cecil	71	9,5	III	71	2	4,20	3	6	84	Aucune intervention	-	-	
5920	Chemin Cecil	143	8,8	III	70	2	6,70	4	5	79	Aucune intervention	-	-	
370	Chemin de la Côte-d'Un-Mille	89	8,8	III	53	3	5,50	3	5	54	Réhabilitation majeure	113 535	Moyen terme	
1679	Chemin de la Côte-d'Un-Mille	251	5,7	III	25	4	7,57	4	7	14	Réhabilitation majeure	207 495	Moyen terme	
1599	Chemin Cross loop	77	5,1	III	86	1	1,53	1	2	94	Aucune intervention	-	-	
1557	Chemin Cross loop	45	5,1	III	74	2	2,43	1	4	90	Aucune intervention	-	-	
1608	Chemin Cross loop	277	6,4	II	88	1	2,29	2	4	93	Scellement de fissures	5 319	Court terme	
6013	Chemin Cross loop	21	5,1	III	92	1	4,99	3	2	84	Scellement de fissures	321	Court terme	
6012	Chemin Cross loop	19	5,1	III	95	1	5,11	3	5	94	Scellement de fissures	291	Court terme	
1843	Chemin de Gleneagle	104	4,4	III	20	5	5,78	3	13	25	Réhabilitation majeure	66 410	Court terme	
1261	Chemin de Gleneagle	160	5,1	III	25	4	7,59	4	10	24	Réhabilitation majeure	118 320	Court terme	
1406	Chemin de Gleneagle	61	4,4	III	34	4	6,61	4	6	31	Réhabilitation majeure	38 860	Court terme	
1232	Chemin de Kingsmere	1429	6,7	II	89	1	1,62	1	3	94	Scellement de fissures	28 722	Court terme	
1847	Chemin de Kingsmere	404	7,7	II	53	3	2,92	2	11	80	Réparations locales	139 995	Court terme	
1324	Chemin de Kingsmere	116	7,6	II	49	4	4,49	3	6	67	Aucune intervention	-	-	
1582	Chemin de Kingsmere	85	4,9	II	13	5	5,03	3	7	13	Réhabilitation majeure	66 560	Court terme	
1779	Chemin de Kingsmere	266	5,2	II	19	5	4,01	3	3	20	Réhabilitation majeure	221 280	Court terme	
1848	Chemin de Kingsmere	337	5,0	II	7	5	6,32	4	11	8	Réhabilitation majeure	269 600	Court terme	
1667	Chemin de Kingsmere	218	5,2	II	16	5	5,96	4	8	11	Réhabilitation majeure	181 440	Court terme	
1308	Chemin de Kingsmere	279	4,6	II	17	5	7,75	5	9	9	Réhabilitation majeure	205 280	Court terme	
1263	Chemin de Kingsmere	176	4,6	II	16	5	9,60	5	13	10	Réhabilitation majeure	129 600	Court terme	
1826	Chemin de Kingsmere	354	4,4	II	16	5	10,02	5	11	10	Réhabilitation majeure	249 280	Court terme	
1761	Chemin de Kingsmere	93	4,7	II	21	5	9,14	5	9	17	Réhabilitation majeure	69 920	Court terme	
1592	Chemin de Kingsmere	314	4,4	II	23	5	7,61	5	8	22	Réhabilitation majeure	221 120	Court terme	
1426	Chemin de la Belle-Terre	1168	6,5	III	87	1	3,33	2	4	90	Aucune intervention	-	-	
1717	Chemin de la Belle-Terre	369	6,2	III	80	2	5,69	3	4	80	Aucune intervention	-	-	
1432	Chemin de la Colline	334	6,0	III	77	2	3,71	2	6	88	Aucune intervention	-	-	
1476	Chemin de la Colline	78	6,5	III	79	2	5,08	3	6	93	Aucune intervention	-	-	
1236	Chemin de la Mine	79	8,6	II	99	1	1,72	1	2	96	Scellement de fissures	2 037	Court terme	
1480	Chemin de la Mine	562	7,5	II	97	1	1,49	1	2	97	Scellement de fissures	12 645	Court terme	
1866	Chemin de la Mine	142	8,6	II	96	1	1,43	1	2	98	Scellement de fissures	3 663	Court terme	
1840	Chemin de la Mine	492	8,2	II	95	1	2,21	2	2	95	Scellement de fissures	12 102	Court terme	
1581	Chemin de la Mine	1604	7,4	II	80	2	2,57	2	3	88	Aucune intervention	-	-	
368	Chemin de la Montagne	313	5,6	II	88	1	1,66	1	4	95	Scellement de fissures	5 259	Court terme	
1424	Chemin de la Montagne	400	5,6	II	96	1	1,96	1	3	95	Scellement de fissures	6 720	Court terme	
1583	Chemin de la Montagne	627	5,6	II	86	1	1,56	1	5	95	Scellement de fissures	10 533	Court terme	
1565	Chemin de la Montagne	257	5,6	II	92	1	1,35	1	4	96	Scellement de fissures	4 317	Court terme	
1345	Chemin de la Montagne	146	5,6	II	100	1	1,24	1	3	97	Scellement de fissures	2 454	Court terme	

Section	Rue	Longueur (m)	Largeur (m)	Hiérarchisation	CH-1 État de la surface			CH-2 Confort au roulement		Profondeur des ornières (mm)	Indice de performance (IPC)	Intervention programmée	Budget d'intervention (\$)	Horizon	Remarque
					Pavement Index (PCI)	Condition	Cote	International Roughness Index Estivale (m/km)	Cote						
1556	Chemin de la Montagne	284	5,6	II	82	2	1,94	1	4	94	Scellement de fissures	4 770	Court terme		
1891	Chemin de la Montagne	774	5,6	II	84	2	1,60	1	4	95	Scellement de fissures	13 002	Court terme		
4086	Chemin de la Montagne	718	5,6	II	81	2	1,62	1	5	95	Scellement de fissures	12 063	Court terme		
5295	Chemin de la Montagne	428	5,6	II	85	2	1,53	1	4	95	Scellement de fissures	7 191	Court terme		
329	Chemin de la Montagne	139	5,6	II	99	1	2,08	2	3	94	Scellement de fissures	2 334	Court terme		
737	Chemin de la Rivière	128	5,1	II	74	2	2,82	2	4	84	Réparations locales	29 385	Court terme		
1412	Chemin de la Rivière	213	5,1	II	56	3	3,43	2	4	74	Réparations locales	48 870	Court terme		
1413	Chemin de la Rivière	261	5,1	II	70	3	3,19	2	5	83	Réparations locales	59 895	Court terme		
6165	Chemin de la Rivière	115	5,2	II	52	3	3,92	3	7	76	Réparations locales	26 910	Court terme		
6055	Chemin de la Rivière	316	5,2	II	43	4	4,23	3	4	45	Réhabilitation majeure	262 880	Moyen terme		
1495	Chemin de la Rivière	227	5,5	II	37	4	3,98	3	8	52	Réhabilitation majeure	199 680	Moyen terme		
3413	Chemin de la Rivière	88	5,5	II	46	4	3,99	3	7	65	Réparations locales	21 780	Court terme		
1606	Chemin de la Rivière	173	5,4	II	30	5	3,97	3	8	39	Réhabilitation majeure	149 440	Moyen terme		
1754	Chemin de la Rivière	463	5,6	II	26	5	4,75	3	10	40	Réhabilitation majeure	414 880	Court terme		
1317	Chemin de la Rivière	87	5,2	II	30	5	3,88	3	12	57	Réparations locales	20 340	Court terme		
1605	Chemin de la Rivière	844	5,7	II	32	4	5,53	4	8	34	Réhabilitation majeure	769 760	Moyen terme		
1433	Chemin de la Rivière	244	5,6	II	17	5	5,78	4	14	14	Réhabilitation majeure	218 560	Court terme		
1348	Chemin de la Rivière	248	5,5	II	18	5	5,78	4	8	15	Réhabilitation majeure	218 240	Court terme		
1535	Chemin de la Rivière	538	5,8	II	18	5	6,32	4	8	16	Réhabilitation majeure	499 200	Court terme		
1803	Chemin de la Rivière	348	5,5	II	23	5	5,84	4	6	20	Réhabilitation majeure	306 240	Court terme		
1781	Chemin de la Rivière	513	5,2	II	21	5	6,96	4	8	24	Réhabilitation majeure	426 880	Court terme		
369	Chemin de la Rivière	503	5,7	II	13	5	7,87	5	10	7	Réhabilitation majeure	458 720	Court terme		
1325	Chemin de la Rivière	176	5,5	II	19	5	8,02	5	12	8	Réhabilitation majeure	154 880	Court terme		
6056	Chemin de la Rivière	10	4,9	II	23	5	-	5	5	9	Réhabilitation majeure	7 840	Court terme	IRI S.O. Vitesse d'acquisition inférieure à 15 km/h	
1380	Chemin de la Rivière	371	5,2	II	12	5	8,26	5	10	10	Réhabilitation majeure	308 640	Court terme		
1791	Chemin de la Rivière	171	5,6	II	11	5	7,23	5	11	12	Réhabilitation majeure	153 280	Court terme		
1692	Chemin de la Solitude	923	5,7	III	75	2	3,99	2	6	86	Aucune intervention	-	-		
1807	Chemin de la Solitude	178	6,7	III	79	2	4,94	3	5	84	Aucune intervention	-	-		
1660	Chemin de la Solitude	178	6,7	III	75	2	4,53	3	7	85	Aucune intervention	-	-		
1224	Chemin de la Vallée	395	5,9	III	47	3	3,04	2	5	70	Resurfacement	139 800	Moyen terme		
428	Chemin de l'Héritage	624	5,8	III	67	2	2,87	2	3	80	Aucune intervention	-	-		
5883	Chemin des Appalaches	100	5,6	III	90	1	3,56	2	2	92	Scellement de fissures	1 680	Court terme		
6205	Chemin des Grands-Ducs	218	5,0	III	90	1	2,87	2	2	93	Aucune intervention	-	-		
6206	Chemin des Grands-Ducs	13	0,0	III	-	1	6,70	4	1	-	Aucune intervention	-	-	PCI S.O. Section trop courte	
4898	Chemin des Rocheuses	396	5,5	III	84	1	2,83	2	2	90	Aucune intervention	-	-		
1662	Chemin Deschênes	324	7,1	III	52	3	3,49	2	5	67	Aucune intervention	-	-		
1868	Chemin Deschênes	42	7,8	III	65	2	5,94	3	5	77	Aucune intervention	-	-		
1314	Chemin Deschênes	144	7,3	III	37	4	4,56	3	7	67	Réparations locales	47 295	Court terme		
1546	Chemin Deschênes	42	7,7	III	73	2	7,45	4	4	75	Aucune intervention	-	-		
1857	Chemin Ditchfield	194	6,1	III	79	2	4,00	2	6	87	Aucune intervention	-	-		
1765	Chemin Ditchfield	94	6,1	III	78	2	5,45	3	6	83	Aucune intervention	-	-		
2146	Chemin Douglas	243	6,9	III	79	2	5,04	3	4	79	Aucune intervention	-	-		
1860	Chemin du Barrage	248	6,4	III	88	1	2,76	2	3	91	Aucune intervention	-	-		
4138	Chemin du Barrage	291	6,6	III	72	2	3,99	2	4	82	Réparations locales	86 445	Court terme		
1683	Chemin du Barrage	504	6,7	III	79	2	2,76	2	3	87	Aucune intervention	-	-		
1450	Chemin du Barrage	40	6,3	III	78	2	4,95	3	4	86	Aucune intervention	-	-		
1475	Chemin du Barrage	42	6,1	III	91	1	6,03	4	3	82	Aucune intervention	-	-		
1434	Chemin du Croissant	81	5,4	III	81	1	4,87	3	2	83	Aucune intervention	-	-		
1674	Chemin du Grand-Pic	130	5,7	III	98	1	3,92	2	2	92	Aucune intervention	-	-		
1460	Chemin du Lac-Meech	1182	7,2	II	79	2	1,91	1	5	94	Aucune intervention	-	-		
1607	Chemin du Lac-Meech	2576	6,2	II	95	1	2,15	2	2	94	Scellement de fissures	47 913	Court terme		
1531	Chemin du Lac-Meech	2351	5,1	II	58	3	5,23	3	5	67	Réparations locales	539 550	Court terme		
1225	Chemin du Lac-Meech	371	5,4	II	24	5	5,37	3	6	30	Réhabilitation majeure	320 480	Court terme		
1835	Chemin du Lac-Meech	1320	5,4	II	29	5	5,55	4	9	41	Réparations locales	320 760	Court terme		
1385	Chemin du Lac-Meech	2316	5,1	II	27	5	7,15	5	8	33	Réhabilitation majeure	1 889 920	Court terme		
1589	Chemin du Manoir	546	7,2	III	74	2	3,40	2	6	89	Aucune intervention	-	-		
4585	Chemin du Manoir	283	6,7	III	80	2	3,64	2	5	89	Aucune intervention	-	-		
4897	Chemin du Mont-Columbia	253	5,6	III	92	1	2,28	1	2	94	Aucune intervention	-	-		
5296	Chemin du Mont-Columbia	547	5,9	III	83	1	2,05	1	2	94	Aucune intervention	-	-		
4896	Chemin du Mont-Columbia	441	5,7	III	97	1	2,54	2	2	94	Aucune intervention	-	-		
1358	Chemin du Ravin	833	6,1	III	72	2	3,56	2	4	82	Réparations locales	228 645	Court terme		
1601	Chemin du Ruisseau	374	5,8	III	71	2	2,57	2	3	86	Aucune intervention	-	-		
1481	Chemin F.-T.-Cross	284	6,6	III	87	1	2,93	2	3	89	Aucune intervention	-	-		
2091	Chemin Hammond	309	5,7	III	97	1	3,00	2	1	94	Aucune intervention	-	-		
2163	Chemin Hammond	78	5,3	III	98	1	4,21	3	2	88	Aucune intervention	-	-		
1677	Chemin Hendrick	543	5,2	III	68	2	2,10	1	5	87	Aucune intervention	-	-		
1513	Chemin Juniper	451	5,2	III	81	1	3,88	2	2	84	Aucune intervention	-	-		

Section	Rue	Longueur (m)	Largeur (m)	Hiérarchisation	CH-1 État de la surface		CH-2 Confort au roulement		Profondeur des ornières (mm)	Indice de performance (IPC)	Intervention programmée	Budget d'intervention (\$)	Horizon	Remarque
					Pavement Index (PCI)	Condition	Cote	International Roughness Index Estivale (m/km)						
1742	Chemin Juniper	373	5,1	III	77	2	3,55	2	3	85	Aucune intervention	-	-	
337	Chemin Juniper	59	5,6	III	48	3	3,85	2	5	60	Resurfacement	19 800	Moyen terme	
1862	Chemin Juniper	91	5,2	III	52	3	3,70	2	5	70	Aucune intervention	-	-	
1311	Chemin Juniper	276	5,0	III	75	2	4,03	3	3	81	Aucune intervention	-	-	
1246	Chemin Juniper	198	5,4	III	49	3	4,07	3	6	65	Resurfacement	64 140	Moyen terme	
1600	Chemin Juniper	54	3,9	III	57	3	4,88	3	4	74	Aucune intervention	-	-	
1846	Chemin Kelly	738	5,2	III	61	2	4,28	3	7	78	Réhabilitation majeure	556 510	Court terme	
306	Chemin Kelly	403	5,2	III	44	3	5,64	3	13	67	Réhabilitation majeure	303 920	Court terme	
1861	Chemin Kelly	557	5,4	III	50	3	4,40	3	8	73	Réhabilitation majeure	436 160	Court terme	
1547	Chemin Lilsam	602	5,8	III	83	1	3,49	2	5	89	Aucune intervention	-	-	
1218	Chemin Lilsam	85	7,1	III	79	2	3,32	2	6	91	Aucune intervention	-	-	
303	Chemin Lilsam	31	5,9	III	77	2	4,68	3	6	94	Aucune intervention	-	-	
1404	Chemin Lilsam	35	5,8	III	78	2	7,87	4	6	82	Aucune intervention	-	-	
1511	Chemin Link	250	5,3	III	51	3	3,78	2	5	61	Resurfacement	79 500	Moyen terme	
1187	Chemin Link	99	4,8	III	43	3	3,72	2	3	62	Resurfacement	28 500	Moyen terme	
1411	Chemin Link	299	4,8	III	44	3	3,92	2	6	63	Resurfacement	86 100	Moyen terme	
339	Chemin Link	24	4,7	III	77	2	4,84	3	2	79	Resurfacement	6 780	Moyen terme	
365	Chemin Link	77	4,6	III	44	3	4,62	3	5	54	Resurfacement	21 240	Moyen terme	
1463	Chemin Link	157	5,3	III	49	3	4,14	3	6	62	Resurfacement	49 920	Moyen terme	
348	Chemin Lonergan	169	6,0	III	63	2	3,23	2	7	85	Aucune intervention	-	-	
1278	Chemin Lonergan	181	5,7	III	70	2	4,04	3	7	82	Aucune intervention	-	-	
1595	Chemin Loretta	223	5,3	III	74	2	2,31	1	3	87	Aucune intervention	-	-	
1293	Chemin Loretta	115	5,2	III	73	2	1,92	1	2	89	Aucune intervention	-	-	
1675	Chemin Loretta	84	5,3	III	72	2	2,04	1	2	90	Aucune intervention	-	-	
1792	Chemin Loretta	281	5,3	III	71	2	2,59	2	3	86	Aucune intervention	-	-	
1563	Chemin Loretta	134	5,0	III	80	2	3,06	2	2	89	Aucune intervention	-	-	
1615	Chemin Loretta Loop	424	6,5	III	64	2	3,35	2	8	85	Réparations locales	124 020	Court terme	
1613	Chemin Loretta Loop	511	5,6	III	68	2	3,30	2	7	86	Réparations locales	128 790	Court terme	
1774	Chemin McNally	516	6,2	III	75	2	2,92	2	7	90	Aucune intervention	-	-	
2491	Chemin Meredith	121	6,5	III	87	1	3,07	2	2	87	Réparations locales	35 370	Court terme	
1713	Chemin Meredith	438	5,8	III	84	1	3,77	2	4	87	Aucune intervention	-	-	
1408	Chemin Meredith	1284	6,0	III	86	1	3,46	2	4	89	Aucune intervention	-	-	
1813	Chemin Mill	147	5,3	III	34	4	3,90	2	5	47	Réhabilitation majeure	112 955	Moyen terme	
314	Chemin Mill	76	5,7	III	39	4	3,90	2	6	57	Réhabilitation majeure	62 785	Moyen terme	
423	Chemin Mill	59	4,7	III	44	3	5,97	3	8	54	Réhabilitation majeure	40 165	Moyen terme	
1881	Chemin Mill	15	0,0	III	-	1	6,19	4	1	-	Aucune intervention	-	-	PCI S.O. Section trop courte
364	Chemin Mill	48	5,0	III	44	3	8,49	5	6	45	Réhabilitation majeure	34 800	Moyen terme	
1579	Chemin Minnes	229	5,6	III	88	1	3,07	2	4	91	Aucune intervention	-	-	
1827	Chemin Minnes	279	6,4	III	73	2	3,43	2	6	84	Aucune intervention	-	-	
356	Chemin Minnes	97	5,9	III	73	2	3,42	2	6	87	Aucune intervention	-	-	
1353	Chemin Minnes	129	5,8	III	84	1	4,57	3	4	86	Aucune intervention	-	-	
1285	Chemin Montrose	406	4,0	III	76	2	3,09	2	6	90	Aucune intervention	-	-	
1382	Chemin Musie	232	5,4	III	46	3	4,69	3	7	67	Resurfacement	75 180	Moyen terme	
338	Chemin Musie	85	4,9	III	53	3	4,50	3	5	70	Aucune intervention	-	-	
1252	Chemin Musie	69	5,6	III	40	4	5,37	3	4	41	Resurfacement	23 160	Moyen terme	
1267	Chemin Musie	132	5,2	III	34	4	5,18	3	9	44	Resurfacement	41 160	Moyen terme	
426	Chemin Musie	388	5,2	III	39	4	5,93	3	6	48	Resurfacement	121 080	Moyen terme	
1641	Chemin Musie	91	5,7	III	51	3	6,91	4	4	59	Resurfacement	31 140	Moyen terme	
1248	Chemin Musie	116	5,4	III	40	4	6,85	4	4	49	Resurfacement	37 560	Moyen terme	
1770	Chemin Musie Loop	224	5,9	III	82	1	3,80	2	5	88	Aucune intervention	-	-	
1455	Chemin Musie Loop	106	5,1	III	73	2	3,56	2	2	82	Aucune intervention	-	-	
1429	Chemin Musie Loop	382	5,8	III	83	1	4,12	3	4	87	Aucune intervention	-	-	
1499	Chemin Musie Loop	335	4,9	III	71	2	4,15	3	4	79	Aucune intervention	-	-	
1640	Chemin Musie Loop	102	5,2	III	77	2	6,32	4	5	81	Aucune intervention	-	-	
1297	Chemin Notch	223	7,5	II	88	1	1,67	1	4	94	Réparations locales	75 240	Court terme	
295	Chemin Notch	503	7,5	II	88	1	1,32	1	4	96	Scellement de fissures	11 316	Court terme	
1831	Chemin Notch	292	7,5	II	84	2	1,50	1	5	96	Scellement de fissures	6 570	Court terme	
1362	Chemin Notch	337	7,5	II	83	2	1,11	1	4	97	Scellement de fissures	7 584	Court terme	
1522	Chemin Notch	2010	6,1	II	17	5	5,34	3	16	29	Réhabilitation majeure	1 961 760	Court terme	
302	Chemin Ojai	84	5,0	III	81	1	5,18	3	2	80	Aucune intervention	-	-	
312	Chemin Ojai	334	4,7	III	68	2	4,82	3	3	73	Réparations locales	70 650	Court terme	
1841	Chemin Ojai	538	4,7	III	69	2	7,03	4	3	67	Aucune intervention	-	-	
1401	Chemin Ojai	152	5,3	III	60	3	6,50	4	4	60	Réparations locales	36 270	Court terme	
1817	Chemin Ojai	353	5,2	III	32	4	6,01	4	9	42	Réparations locales	82 620	Court terme	
1630	Chemin Padden	164	9,1	III	92	1	3,60	2	2	90	Aucune intervention	-	-	
6183	Chemin Padden	120	5,3	III	78	2	6,92	4	5	78	Aucune intervention	-	-	
379	Chemin Patrick	170	7,4	III	68	2	2,45	1	3	85	Aucune intervention	-	-	

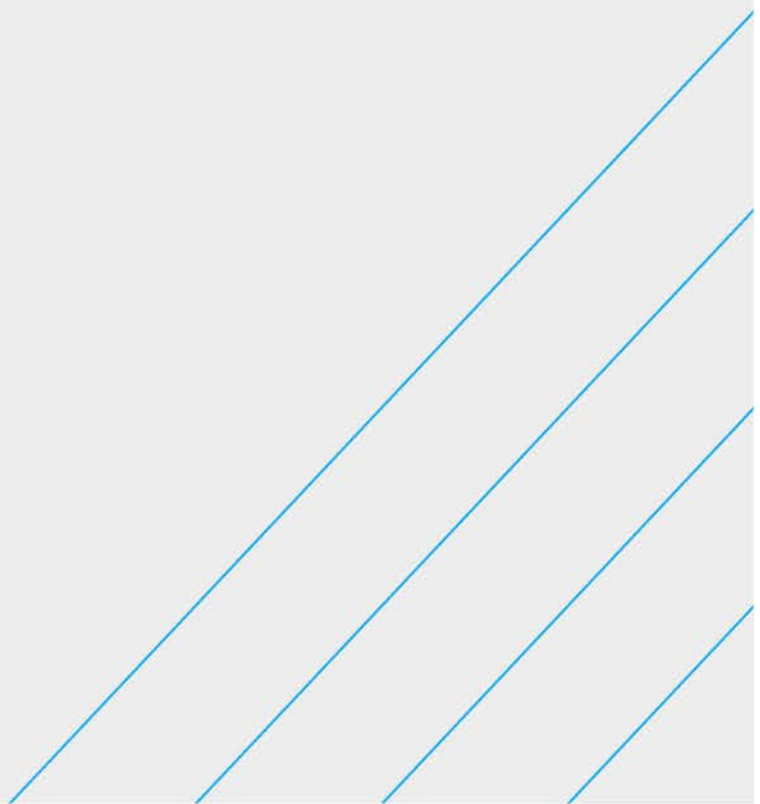
Section	Rue	Longueur (m)	Largeur (m)	Hiérarchisation	CH-1 État de la surface			CH-2 Confort au roulement		Profondeur des ornières (mm)	Indice de performance (IPC)	Intervention programmée	Budget d'intervention (\$)	Horizon	Remarque
					Pavement Index (PCI)	Condition	Cote	International Roughness Index	Estivale (m/km)						
1652	Chemin Patrick	447	5,2	III	62	2	2,91	2	3	80	Aucune intervention	-	-		
6019	Chemin Pine	50	5,7	III	84	1	2,45	1	2	92	Aucune intervention	-	-		
6018	Chemin Pine	89	5,7	III	70	2	2,57	2	2	83	Aucune intervention	-	-		
1312	Chemin Pine	432	6,4	III	42	3	3,44	2	8	65	Réparations locales	124 425	Court terme		
6020	Chemin Pine	31	5,7	III	53	3	2,70	2	7	76	Réparations locales	7 965	Court terme		
736	Chemin Preston	68	5,4	III	81	1	3,20	2	5	90	Aucune intervention	-	-		
1459	Chemin Preston	380	5,4	III	79	2	3,34	2	6	89	Aucune intervention	-	-		
1534	Chemin Preston	101	5,4	III	76	2	7,23	4	6	82	Aucune intervention	-	-		
1564	Chemin Reid	67	6,3	III	73	2	3,37	2	5	85	Aucune intervention	-	-		
1769	Chemin Reid	65	5,4	III	79	2	3,20	2	4	88	Aucune intervention	-	-		
1690	Chemin Reid	239	6,1	III	55	3	3,76	2	6	71	Aucune intervention	-	-		
1359	Chemin Reid	163	6,1	III	71	2	4,55	3	5	76	Aucune intervention	-	-		
6182	Chemin Richens	899	5,5	III	88	1	3,48	2	2	90	Scellement de fissures	14 832	Court terme		
1815	Chemin Saint-Clément	175	7,2	II	40	4	5,29	3	9	56	Réhabilitation majeure	201 600	Moyen terme		
1427	Chemin Saint-Clément	86	6,4	II	27	5	3,65	3	8	37	Réhabilitation majeure	88 000	Moyen terme		
1457	Chemin Saint-Clément	229	6,0	II	29	5	5,15	3	10	48	Réhabilitation majeure	219 840	Moyen terme		
2251	Chemin Saint-Clément	68	5,9	II	40	4	6,40	4	9	50	Réhabilitation majeure	64 160	Moyen terme		
1306	Chemin Saint-Clément	26	5,6	II	47	4	6,42	4	10	62	Aucune intervention	-	-		
1647	Chemin Saint-Clément	212	5,7	II	20	5	5,54	4	14	36	Réhabilitation majeure	193 280	Moyen terme		
330	Chemin Saint-Clément	196	5,6	II	27	5	7,16	5	9	30	Réhabilitation majeure	175 680	Moyen terme		
4537	Chemin Scott	180	8,1	II	76	2	2,60	2	6	92	Aucune intervention	-	-		
1253	Chemin Scott	121	6,4	II	57	3	3,15	2	9	76	Réparations locales	34 830	Court terme		
1399	Chemin Scott	170	8,9	II	61	3	2,20	2	5	79	Réparations locales	68 085	Court terme		
6204	Chemin Scott	165	8,1	II	53	3	2,86	2	5	71	Resurfaçage	100 275	Long terme		
5217	Chemin Scott	109	8,3	II	59	3	3,31	2	5	76	Resurfaçage	67 875	Long terme		
442	Chemin Scott	21	9,2	II	62	3	3,49	2	8	76	Aucune intervention	-	-		
1657	Chemin Scott	109	7,9	II	56	3	3,06	2	6	76	Aucune intervention	-	-		
1867	Chemin Scott	78	7,7	II	64	3	3,01	2	4	78	Aucune intervention	-	-		
1758	Chemin Scott	381	9,1	II	58	3	2,17	2	5	79	Aucune intervention	-	-		
4535	Chemin Scott	245	7,3	II	60	3	2,51	2	7	82	Aucune intervention	-	-		
1553	Chemin Scott	495	7,8	II	70	3	2,48	2	7	89	Aucune intervention	-	-		
1549	Chemin Scott	231	6,8	II	49	4	3,14	2	6	68	Réparations locales	70 695	Court terme		
5172	Chemin Scott	164	7,2	II	48	4	3,26	2	7	62	Resurfaçage	88 575	Moyen terme		
4498	Chemin Scott	45	8,6	II	48	4	3,12	2	7	75	Aucune intervention	-	-		
4846	Chemin Scott	124	7,3	II	71	2	3,60	3	4	80	Aucune intervention	-	-		
1720	Chemin Scott	178	8,3	II	59	3	4,34	3	5	73	Aucune intervention	-	-		
1392	Chemin Scott	232	8,7	II	42	4	4,07	3	8	53	Réhabilitation majeure	322 880	Long terme		
1289	Chemin Scott	124	6,8	II	24	5	5,30	3	11	37	Réhabilitation majeure	134 880	Moyen terme		
4849	Chemin Scott	4	9,8	II	63	3	17,66	5	2	-	Réparations locales	1 755	Court terme	ICG S.O. Section trop courte	
1696	Chemin Swamp	306	4,9	III	25	4	5,92	3	11	40	Réhabilitation majeure	217 355	Long terme		
1672	Chemin Swamp	240	5,1	III	38	4	4,69	3	8	61	Réhabilitation majeure	177 480	Long terme		
1466	Chemin Wright	175	5,1	III	65	2	3,41	2	3	78	Aucune intervention	-	-		
1409	Chemin Wright	715	5,2	III	54	3	3,60	2	4	75	Aucune intervention	-	-		
1349	Montée des Cerisiers	748	5,9	III	86	1	4,18	3	4	87	Aucune intervention	-	-		
1260	Montée des Cerisiers	102	5,0	III	71	2	4,73	3	8	87	Aucune intervention	-	-		
1479	Route 105	49	7,9	I	96	1	1,34	1	4	96	Scellement de fissures	1 161	Court terme		
1870	Route 105	65	7,9	I	92	1	1,22	1	3	96	Scellement de fissures	1 542	Court terme		
1265	Route 105	212	8,8	I	98	1	1,01	1	3	97	Scellement de fissures	5 598	Court terme		
1492	Route 105	93	8,8	I	96	1	1,14	1	4	97	Scellement de fissures	2 454	Court terme		
1520	Route 105	71	7,2	I	97	1	1,48	1	3	97	Scellement de fissures	1 533	Court terme		
1548	Route 105	128	8,5	I	97	1	1,28	1	3	97	Scellement de fissures	3 264	Court terme		
1760	Route 105	145	8,8	I	94	1	0,89	1	3	98	Scellement de fissures	3 828	Court terme		
1768	Route 105	13	8,8	I	100	1	0,75	1	2	99	Scellement de fissures	342	Court terme		
1681	Route 105	157	8,8	I	93	1	1,28	1	4	96	Aucune intervention	-	-		
4085	Route 105	60	8,8	I	94	1	1,17	1	2	97	Aucune intervention	-	-		
430	Route 105	185	7,2	I	85	2	1,50	1	3	92	Aucune intervention	-	-		
1634	Route 105	157	7,6	I	82	2	1,49	1	3	92	Aucune intervention	-	-		
1485	Route 105	412	7,9	I	86	2	1,50	1	3	94	Aucune intervention	-	-		
1653	Route 105	67	7,6	I	87	2	1,38	1	3	94	Aucune intervention	-	-		
1658	Route 105	290	7,6	I	81	2	1,32	1	4	94	Aucune intervention	-	-		
1719	Route 105	158	7,6	I	86	2	1,32	1	3	94	Aucune intervention	-	-		
1755	Route 105	275	7,4	I	87	2	1,38	1	2	94	Aucune intervention	-	-		
6181	Route 105	222	7,6	I	86	2	1,33	1	3	94	Aucune intervention	-	-		
4810	Route 105	242	8,8	I	90	2	1,38	1	3	96	Aucune intervention	-	-		
1691	Route 105	20	8,2	I	77	3	1,36	1	5	96	Scellement de fissures	492	Court terme		
1468	Route 105	89	7,2	I	92	1	1,76	2	3	95	Scellement de fissures	1 923	Court terme		
1865	Route 105	66	7,9	I	100	1	1,64	2	3	96	Scellement de fissures	1 563	Court terme		

Section	Rue	Longueur (m)	Largeur (m)	Hiérarchisation	CH-1 État de la surface			CH-2 Confort au roulement		Profondeur des ornières (mm)	Indice de performance (IPC)	Intervention programmée	Budget d'intervention (\$)	Horizon	Remarque
					Pavement Index (PCI)	Condition Index	Cote	International Roughness Index	Estivale (m/km)						
1528	Route 105	381	8,6	I	89	2	1,81	2	3	94	Scellement de fissures	9 831	Court terme		
1778	Route 105	40	8,2	I	85	2	1,57	2	4	95	Scellement de fissures	984	Court terme		
1598	Route 105	365	7,2	I	83	2	1,68	2	4	92	Aucune intervention	-	-		
1853	Route 105	113	7,2	I	88	2	1,89	2	3	92	Aucune intervention	-	-		
308	Route 105	119	8,2	I	82	2	1,62	2	4	93	Aucune intervention	-	-		
1286	Route 105	275	7,2	I	83	2	1,86	2	4	93	Aucune intervention	-	-		
1624	Route 105	65	7,4	I	86	2	1,76	2	3	93	Aucune intervention	-	-		
1631	Route 105	315	7,4	I	86	2	1,67	2	4	93	Aucune intervention	-	-		
1785	Route 105	133	7,2	I	85	2	1,65	2	4	93	Aucune intervention	-	-		
1859	Route 105	494	7,7	I	83	2	1,75	2	4	93	Aucune intervention	-	-		
1354	Route 105	263	7,4	I	87	2	1,62	2	2	94	Aucune intervention	-	-		
1472	Route 105	214	7,9	I	90	2	1,60	2	4	95	Aucune intervention	-	-		
1342	Route 105	1180	8,1	I	61	3	2,01	2	8	84	Aucune intervention	-	-		
1772	Route 105	270	8,0	I	67	3	1,84	2	6	84	Aucune intervention	-	-		
1875	Route 105	48	7,8	I	69	3	2,49	2	3	85	Aucune intervention	-	-		
1586	Route 105	78	7,6	I	64	3	1,84	2	6	86	Aucune intervention	-	-		
1699	Route 105	146	8,2	I	61	3	1,91	2	7	87	Aucune intervention	-	-		
1235	Route 105	26	7,2	I	71	3	1,63	2	5	88	Aucune intervention	-	-		
2252	Route 105	27	7,3	I	76	3	1,71	2	4	88	Aucune intervention	-	-		
604	Route 105	233	8,0	I	65	3	1,70	2	8	89	Aucune intervention	-	-		
1809	Route 105	93	8,2	I	66	3	1,80	2	8	90	Aucune intervention	-	-		
1814	Route 105	85	8,2	I	66	3	2,26	2	6	90	Aucune intervention	-	-		
323	Route 105	48	8,2	I	74	3	1,53	2	5	92	Aucune intervention	-	-		
1705	Route 105	106	8,2	I	68	3	1,61	2	6	92	Aucune intervention	-	-		
1506	Route 105	175	7,8	I	54	4	1,59	2	5	64	Réhabilitation majeure	238 875	Long terme		
1730	Route 105	918	8,0	I	49	4	2,35	2	5	64	Réhabilitation majeure	1 285 200	Long terme		
6054	Route 105	33	9,1	I	48	4	1,97	2	9	65	Réhabilitation majeure	52 500	Long terme		
1890	Route 105	79	8,3	I	43	4	2,26	2	6	59	Réparations locales	29 520	Court terme		
1693	Route 105	50	8,1	I	50	4	1,98	2	7	74	Réparations locales	18 225	Court terme		
1454	Route 105	280	8,4	I	59	4	2,42	2	5	75	Aucune intervention	-	-		
1684	Route 105	326	7,9	I	55	4	2,44	2	7	75	Aucune intervention	-	-		
1818	Route 105	148	7,7	I	56	4	2,02	2	6	76	Aucune intervention	-	-		
1539	Route 105	1347	8,5	I	59	4	2,24	2	6	77	Aucune intervention	-	-		
1714	Route 105	523	9,7	I	42	4	2,29	2	13	79	Aucune intervention	-	-		
1537	Route 105	52	6,8	I	58	4	1,85	2	6	80	Aucune intervention	-	-		
1635	Route 105	349	7,8	I	59	4	2,23	2	7	83	Aucune intervention	-	-		
5278	Route 105	138	7,8	I	50	4	1,89	2	11	84	Aucune intervention	-	-		
1174	Route 105	68	8,2	I	59	4	1,82	2	7	86	Aucune intervention	-	-		
1222	Route 105	245	12,1	I	56	4	1,94	2	9	86	Aucune intervention	-	-		
1894	Route 105	130	8,1	I	39	5	2,22	2	7	55	Réhabilitation majeure	184 275	Long terme		
362	Route 105	61	8,0	I	61	3	4,23	3	4	71	Aucune intervention	-	-		
1275	Route 105	129	8,1	I	63	3	2,61	3	5	74	Aucune intervention	-	-		
340	Route 105	169	9,0	I	70	3	2,87	3	5	78	Aucune intervention	-	-		
1525	Route 105	213	7,2	I	80	3	2,65	3	3	84	Aucune intervention	-	-		
1519	Route 105	70	7,9	I	42	4	2,64	3	6	55	Réhabilitation majeure	96 775	Long terme		
341	Route 105	24	8,4	I	56	4	3,42	3	5	57	Réhabilitation majeure	35 350	Long terme		
346	Route 105	55	7,7	I	50	4	2,69	3	5	57	Réhabilitation majeure	74 200	Long terme		
4490	Route 105	328	7,7	I	49	4	4,25	3	9	68	Aucune intervention	-	-		
4533	Route 105	471	10,6	I	45	4	2,86	3	7	68	Aucune intervention	-	-		
6053	Route 105	130	8,6	I	55	4	3,14	3	9	74	Aucune intervention	-	-		
1752	Route 105	487	7,9	I	56	4	2,59	3	8	80	Aucune intervention	-	-		
1673	Route 105	88	7,9	I	17	5	3,55	3	10	28	Réhabilitation majeure	121 625	Moyen terme		
1725	Route 105	997	7,8	I	25	5	3,24	3	8	33	Réhabilitation majeure	1 360 975	Court terme		
1665	Route 105	68	7,6	I	28	5	3,69	3	6	41	Réhabilitation majeure	90 475	Moyen terme		
1724	Route 105	208	8,1	I	36	5	2,66	3	6	46	Réhabilitation majeure	294 875	Moyen terme		
1296	Route 105	512	8,1	I	35	5	3,05	3	7	47	Réhabilitation majeure	725 725	Moyen terme		
1649	Route 105	87	10,6	I	25	5	5,98	4	10	30	Réhabilitation majeure	161 350	Court terme		
4847	Route 105	84	8,2	I	32	5	5,28	4	8	39	Réhabilitation majeure	120 575	Court terme		
1825	Route 105	60	7,5	I	37	5	5,42	4	5	42	Réhabilitation majeure	78 750	Moyen terme		
1403	Route 105	20	7,2	I	79	3	7,27	5	3	73	Aucune intervention	-	-		
4850	Route 105	156	8,6	I	22	5	6,67	5	12	25	Réhabilitation majeure	234 850	Court terme		
1889	Route 105	136	5,6	I	25	5	7,70	5	9	29	Réhabilitation majeure	133 350	Court terme		
4848	Route 105	139	5,1	I	24	5	6,32	5	10	33	Réhabilitation majeure	124 075	Court terme		
434	Route 105	74	7,9	I	26	5	6,30	5	9	39	Réhabilitation majeure	102 375	Court terme		
1650	Terrasse du Domaine	206	7,4	III	68	2	4,32	3	10	85	Aucune intervention	-	-		



SNC • LAVALIN

SNC-Lavalin inc.
3420, boul. Saint-Joseph Est
Montréal (Québec) Canada H1X 1W6
Tél. : 514.393.1000
www.snclavalin.com





SNC • LAVALIN

3420, boul. Saint-Joseph Est
Montréal (Québec) Canada H1X 1W6 Tél. :
514.393.1000 - Téléc. : 514.866.0795

