



# La gestion des chaussées au MTMD

**INFRA 2025 – Saint-Hyacinthe**

**Novembre 2025**

# Plan de la présentation

- Qu'est-ce que la gestion des chaussées?
- Défis
- Vision stratégique
- Stratégie d'intervention
- Période de questions



# Qu'est-ce-que la gestion des chaussées ?

*« Ensemble des activités impliquées pour fournir et maintenir un réseau routier dans un état de service adéquat »*

- Définir l'état du réseau (Connaître le réseau, ses caractéristiques, ses besoins)
- Évaluer les budgets requis en fonction des besoins
- Élaborer une stratégie d'intervention sur le réseau
- Planifier et réaliser les travaux

Permet aux administrations routières de :

- Être proactives plutôt que réactives
- Systématiser l'approche
- Justifier objectivement les besoins
- Prendre des décisions éclairées et optimisées
- Suivre la performance des interventions

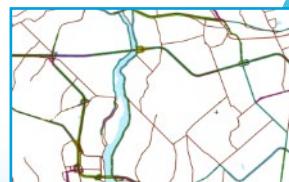
# Qu'est-ce-que la gestion des chaussées ?

## CYCLE DE LA GESTION DES CHAUSSÉES



### Travaux

- Conception
- Réalisation
- Assurance qualité



### Planification pluriannuelle

- Où, quand, comment

### Banque de données

- Caractéristiques
- Historique des travaux

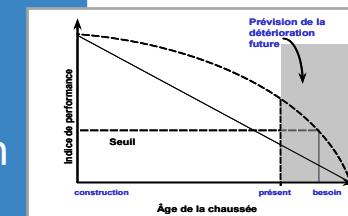
### Auscultation du réseau

- État des chaussées
- Bilan, tendances



### Analyses

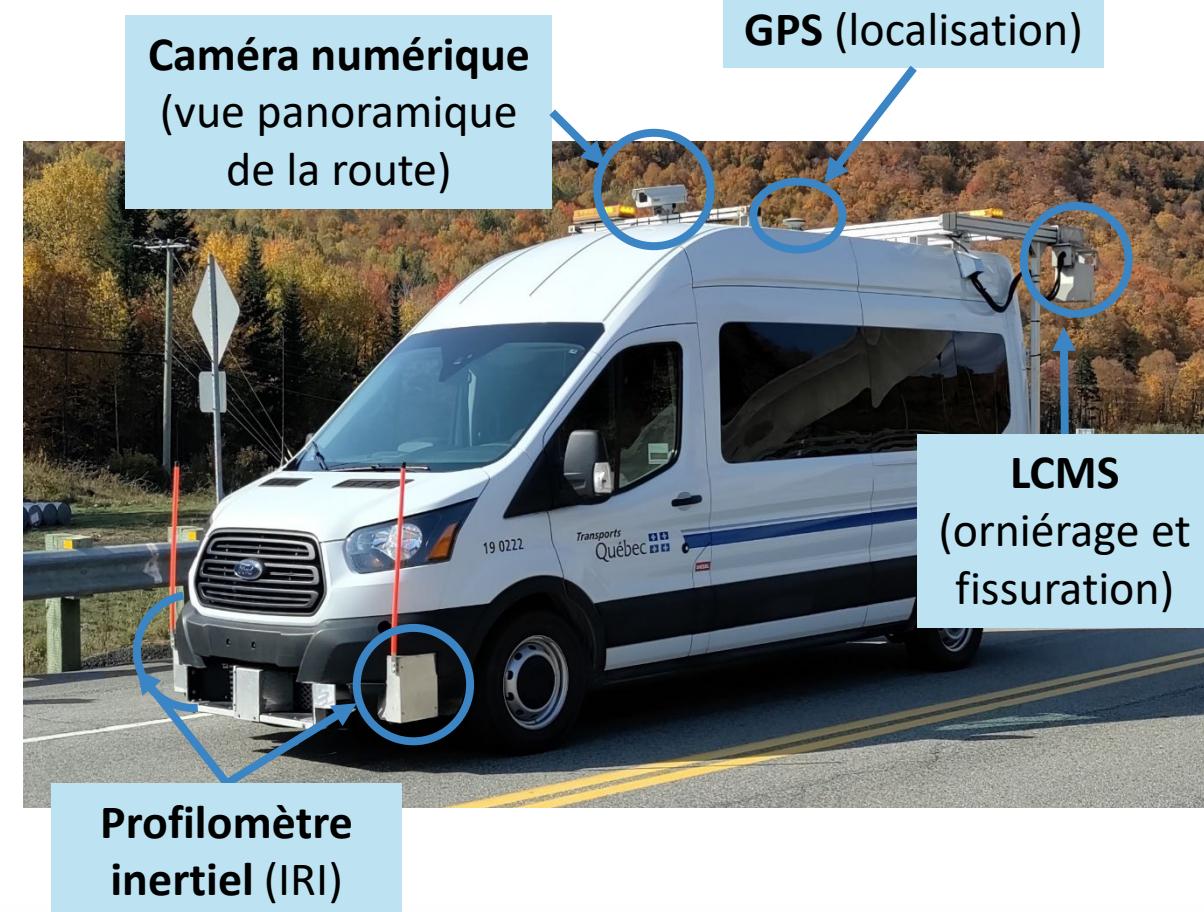
- Besoins en travaux
- Stratégie d'intervention
- Performance



# Qu'est-ce-que la gestion des chaussées ?

## AUSCULTATION DES CHAUSSÉES

- Faite à l'aide du VMEC
- 50 % du réseau relevé annuellement l'été
- Encadrée par un système d'assurance qualité ISO 9001
- Collecte l'IRI, l'orniérage et la fissuration
- 100% réalisée à l'interne
- 1/3 du réseau relevé annuellement l'hiver (Delta-IRI)



VMEC: Véhicule de mesure de l'état des chaussées  
 IRI: Indice de rugosité international

Québec

# Qu'est-ce-que la gestion des chaussées ?

## INDICE D'ÉTAT DES CHAUSSÉES

- Confort au roulement (IRI), orniérage, fissuration, gélivité (Delta-IRI)
- Durée de vie résiduelle (DVR)
- Indice d'état gouvernemental (IEG)
- Déficit de maintien d'actif (DMA)



# Qu'est-ce-que la gestion des chaussées ?

7

## SEGMENTATION DU RÉSEAU ROUTIER

- Unité de base de la gestion des chaussées
- Représente des **projets potentiels**
- Permet de représenter adéquatement:
  - l'état;
  - les caractéristiques;
  - les besoins.

## Les défis en gestion de chaussées

- Comment faire pour maintenir le réseau ?
- Comment retrouver un niveau de service acceptable ?
- Comment mettre l'argent au bon endroit et au bon moment ?
- Par où commencer?
- Quels sont les critères qui doivent guider nos choix ?

# Les défis en gestion de chaussées

9



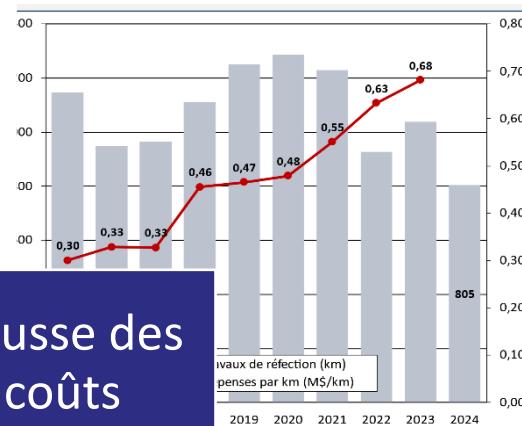
Contexte du réseau du MTMD



Infrastructures vieillissantes et dégradées



Explosion des besoins



Hausse des coûts



Impacts sur la circulation et les usagers



Contexte économique

## Vision stratégique en conservation des chaussées

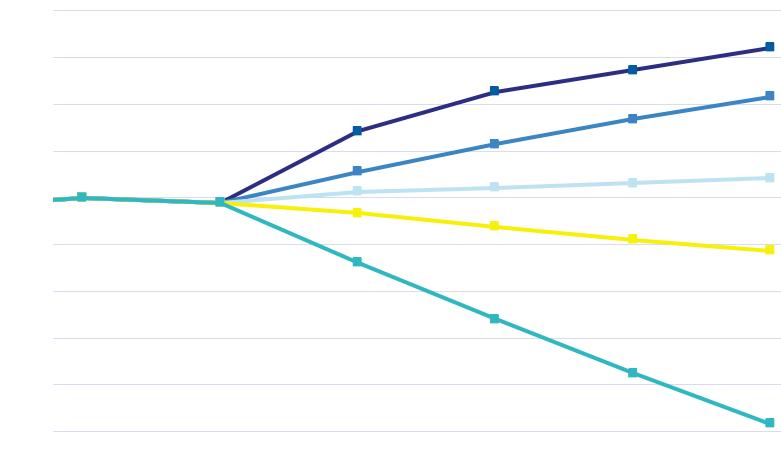
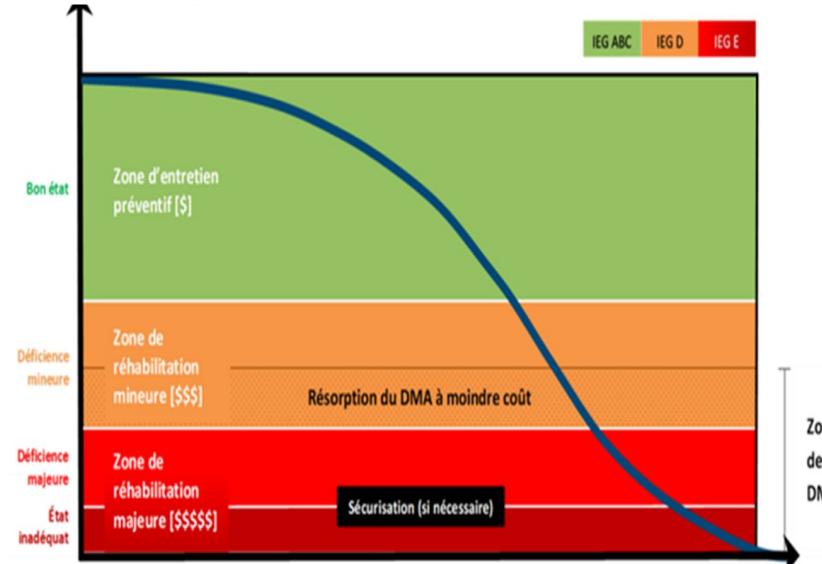
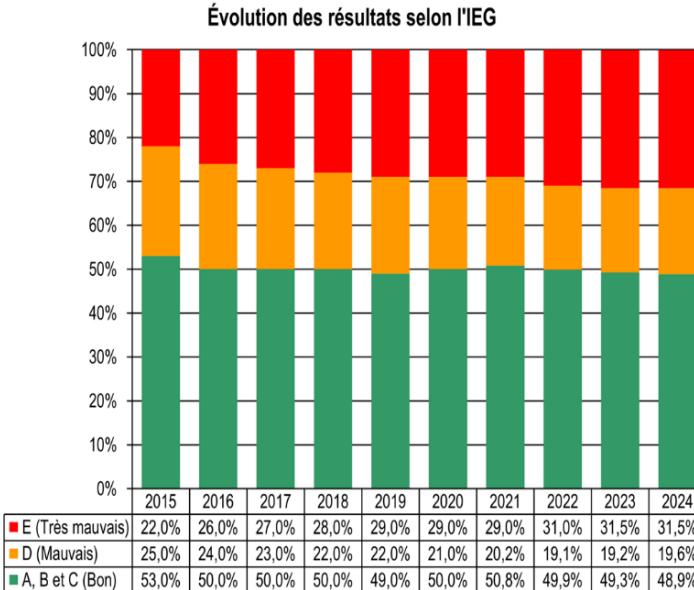
**Prioriser les interventions qui maximisent les retombées à long terme des investissements**

- Approche proactive plutôt que réactive est plus efficiente;
- Privilégier les interventions qui procurent le plus grand bénéfice en DVR pour le coût.

**S'éloigner du réflexe du « pire en premier » :**

- Vision à court terme et réactive;
- Inefficiente car alimente l'accroissement du déficit d'entretien.

# Planification stratégique en conservation des chaussées



État



Évolution



Décisions

# Planification stratégique en conservation des chaussées

12

## ÉTABLISSEMENT DE LA STRATÉGIE

La stratégie d'intervention:

- Évolutive
- 4 volets d'intervention + un critère

Adaptée selon les connaissances:

- De l'état du réseau et du niveau de service offert aux usagers;
- Des paramètres financiers et des objectifs définis au Plan québécois des infrastructures (PQI);
- Des cibles établies au Plan stratégique ministériel en vigueur.

Établie pour:

- Les deux sous-réseaux (RSSCE et Hors-RSSCE);
- Les 15 directions générales territoriales (DGT)

# Planification stratégique en conservation des chaussées

## STRATÉGIE EN CONSERVATION DES CHAUSSÉES

13

Volet stratégique	Objectif
Sécurisation	<p>Sécuriser les chaussées dont l'état du revêtement peut compromettre la sécurité, notamment en raison de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Déficiency majeure de profondeur des ornières ;</li><li>• Déficiency majeure d'IRI dans les courbes;</li><li>• Quantité trop élevée de scellant de fissures.</li></ul> <p><b>À moins d'y être contraint, on ne planifie pas une intervention palliative.</b></p>
Préventif	<p>Préserver les chaussées en bon état et prolonger leur durée de vie à l'aide d'interventions économiques.</p>
Réhabilitation mineure à bénéfice-coût élevé	<p>Réhabiliter les chaussées à l'aide d'interventions dont le rapport bénéfice-coût est élevé selon la durée de vie résiduelle (DVR).</p>
Réhabilitation majeure à bénéfice-coût élevé	<p>Ces réhabilitations maximisent les retombées à long terme des investissements en conservation des chaussées et s'éloignent du réflexe du « pire en premier ».</p>

# Planification stratégique en conservation des chaussées

## LE PLAN DE MATCH!

Afin d'améliorer le réseau au fil des ans:

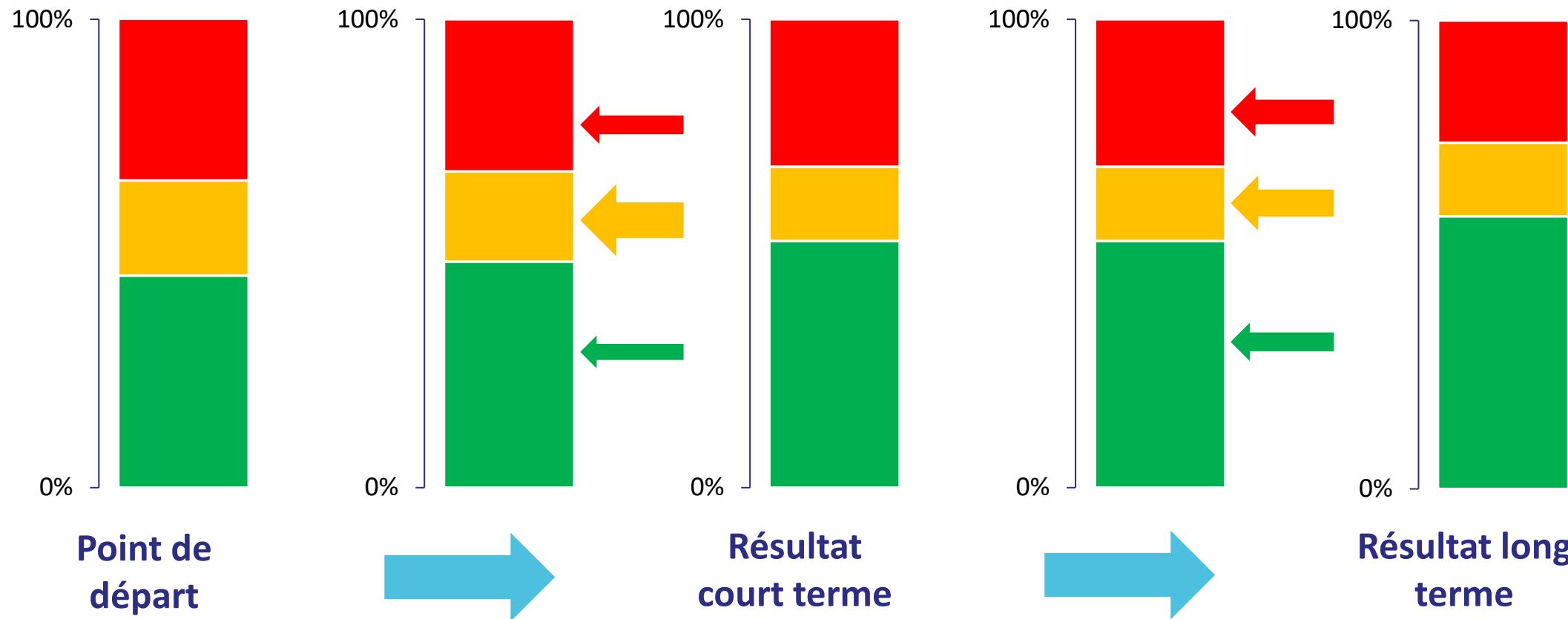
- Assurer la sécurité et optimiser les coûts;
- Approche proactive plutôt que réactive;
- Équilibre stratégique entre les types d'interventions.

**Attention au palliatif!**

# Planification stratégique en conservation des chaussées

15

## LE PLAN DE MATCH!



# Planification stratégique en conservation des chaussées

16

## RETOMBÉES À LONG TERME

- Maximiser:
  - **État** du réseau (niveau de service offert, niveau de santé de l'actif)
  - **DVR** moyenne du réseau (récurrence des besoins)
  - **Résorption du DMA** accumulé
- Stratégie → fct (budget; qualité travaux) =
  - L'amélioration durable de l'état du réseau routier;
  - La conservation de la valeur de cet actif.



# Questions