

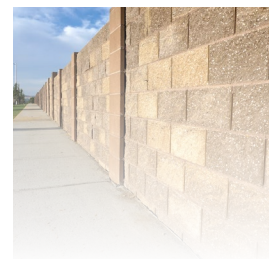
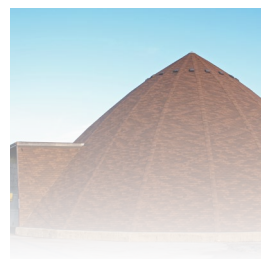
Le Plan de gestion des actifs **de transport**

Mars 2022



TABLE OF CONTENTS

Introduction.....	3
Contexte.....	3
Les catégories et les types d'actifs.....	3
L'état des infrastructures locales.....	4
Inventaire et évaluation.....	4
L'âge et l'état des infrastructures.....	5
Les niveaux de service.....	10
La Stratégie de gestion des actifs.....	13
Pratiques, procédures et outils.....	13
La demande projetée et l'évaluation des services.....	13
La gestion du cycle de la durée utile et les risques.....	14
La stratégie de financement.....	15
L'évolution des dépenses.....	15
La prévision des dépenses.....	15
La différence dans le financement des travaux de réfection.....	16
Le Plan d'amélioration et de surveillance.....	18
Complément d'information.....	19
Appendice 1.....	20



Introduction

Contexte

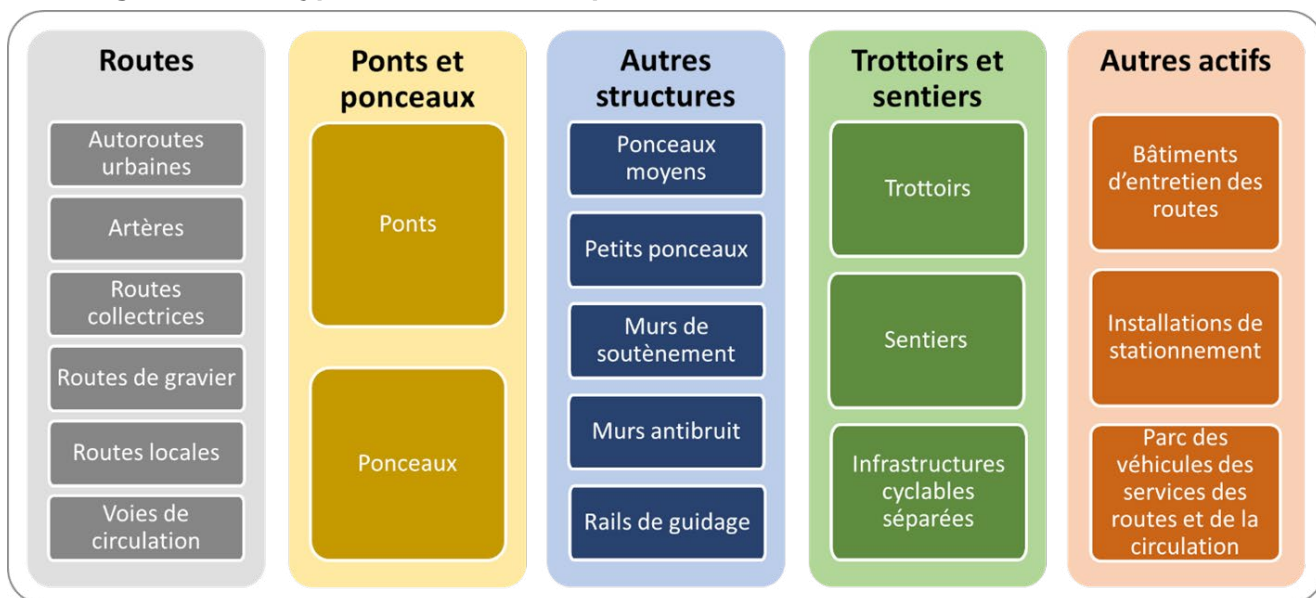
Le Règlement de l'Ontario 588/17 (*Planification de la gestion des biens pour l'infrastructure municipale*) oblige toutes les municipalités à préparer des plans de gestion des biens référentiels pour leurs actifs infrastructurels municipaux essentiels afin d'assurer l'adduction de l'eau potable, des eaux usées et des eaux pluviales et les transports. La Ville d'Ottawa a un Programme de gestion intégrale des actifs, qui est mûrement réfléchi et qui va bien au-delà du référentiel; dans les 20 dernières années, elle a dressé un bilan clair de ses actifs infrastructurels, qu'elle a gérés avec circonspection, en mettant en équilibre l'abordabilité, les risques et les niveaux de service. Le règlement provincial oblige la Ville à remanier légèrement ses rapports afin de présenter le coût de l'entretien de tous les actifs essentiels dans leur situation actuelle, sans apporter de changement aux niveaux de service, pour les 10 prochaines années.

Pour respecter les exigences du gouvernement provincial, la Ville a mis au point cette première version du **Plan de gestion des actifs de transport (le PGA de transport)**. Ce plan fait état de la situation actuelle des actifs, des niveaux de service offerts, des stratégies et des activités menées par la Ville, des détails financiers rétrospectifs et prévus, ainsi que des mesures potentielles d'amélioration. Ce document stratégique donne un aperçu de la situation actuelle et constitue un point de départ pour la planification et la prise de décision dans la gestion des actifs.

Les catégories et les types d'actifs

Le PGA de transport répond aux exigences du gouvernement provincial pour les routes, les ponts et les ponceaux, en plus de tenir compte des autres actifs qui assurent les services de transport. Ces actifs permettent d'assurer le déplacement des personnes et des biens sur tout le territoire de la Ville, dans les zones urbaines comme dans les zones rurales. (Les actifs de transports en commun feront l'objet d'un plan de gestion des actifs distinct et projeté.)

Les catégories et les types d'actifs de transport



L'état des infrastructures locales

Inventaire et évaluation

Les actifs qui font l'objet du PGA de transport ont une valeur à neuf de l'ordre de 21 milliards de dollars. Il s'agit entre autres de l'inventaire d'environ 12 400 kilomètres de voie de routes de 534 ponts, de 214 ponceaux, de plus de 6 000 ponceaux moyens et petits ponceaux, de plus de 2 400 kilomètres de trottoirs et de sentiers, de 13 infrastructures de stationnement, de 120 bâtiments d'entretien des routes et de plus de 850 véhicules du parc automobile des Services des routes et de la circulation.

	Routes	Ponts et ponceaux
Inventaire	6 043 km/12 405 kilomètres de voie	• 534 ponts • 214 ponceaux
Valeur à neuf	16,02 milliards de dollars	3,15 milliards de dollars

	Autres structures	Trottoirs et sentiers	Autres actifs
Inventaire	• 1 273 ponceaux moyens • 4 913 petits ponceaux	2 483 km	• 120 bâtiments d'entretien des routes • 13 infrastructures de stationnement • 858 véhicules du parc automobile des Services des routes et de la circulation
Valeur à neuf	555,8 millions de dollars	1,06 milliard de dollars	520,9 millions de dollars

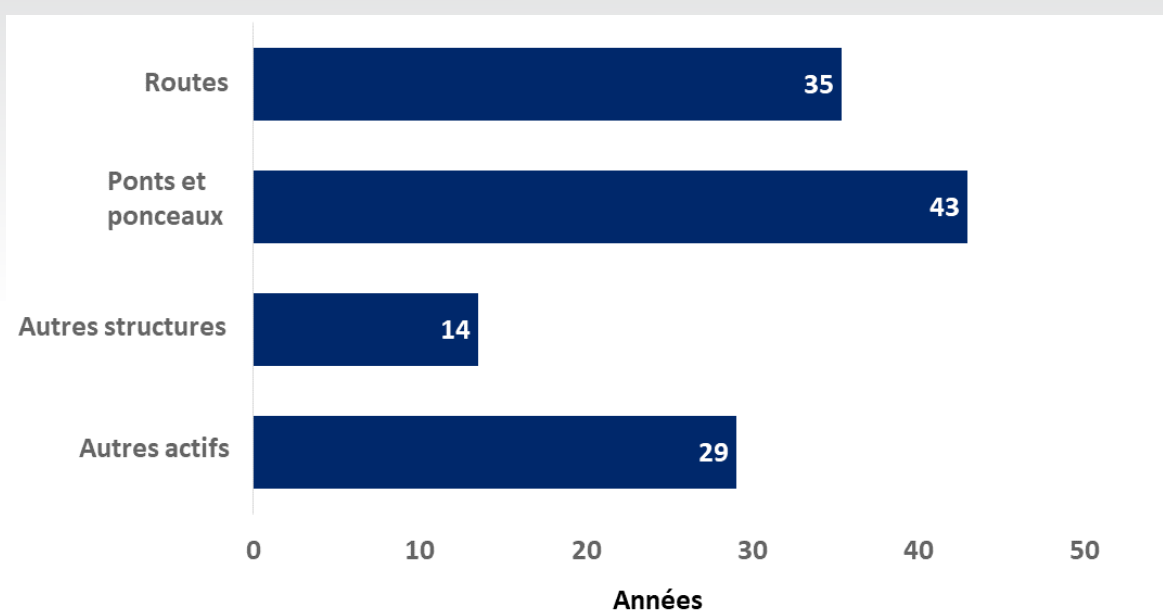


L'état des infrastructures locales

L'âge et l'état des infrastructures

L'âge d'un actif donne une idée du nombre d'années à courir d'ici la fin de sa durée utile et des interventions que la Ville peut être appelée à mener pour en assurer la réfection. La figure ci après fait état de l'âge moyen des actifs de transport de la Ville.

Âge moyen – tous les actifs



Note : Nous ne faisons pas état de l'âge moyen des trottoirs et des sentiers parce que les données sont insuffisantes.



L'état des infrastructures locales

La Ville évalue l'état de ses actifs de transport à intervalles réguliers en faisant appel à différentes techniques, que nous résumons dans le tableau ci-après.

Catégories d'infrastructures	Techniques de collecte des données sur l'état des infrastructures	Fréquence
Routes asphaltées	Outil d'auscultation automatique des routes	Tous les 2 à 5 ans selon le type de route
Routes de gravier	Inspection visuelle	Deux fois par an (au printemps et à l'automne)
Ponts et ponceaux	Conformément aux exigences du Manuel d'inspection des structures de l'Ontario	Tous les 2 à 4 ans
Ponceaux moyens et petits ponceaux	Inspection visuelle	Tous les 10 ans (généralement)
Murs de soutènement	Conformément aux exigences du Manuel d'inspection des structures de l'Ontario	Variable (collecte généralement réactive)
Murs antibruit et rails de guidage	Inspection visuelle sur les lieux	Variable (collecte généralement réactive)
Trottoirs et sentiers	Évaluation visuelle générale de l'état (« enquête superficielle ») et évaluation détaillée des dangers et de l'entretien	Évaluation générale : tous les 5 ans Évaluation détaillée : chaque année
Bâtiments d'entretien des routes	Conformément aux exigences des organismes de réglementation et aux normes	Tous les 10 ans
Infrastructures de stationnement	Conformément aux exigences du Manuel d'inspection des structures de l'Ontario	Tous les 5 ans
Parc de véhicules des Services des routes et de la circulation	Conformément au programme officiel d'inspection de la Ville	Chaque année



L'état des infrastructures locales

D'après les données sur l'état des infrastructures, étoffées par les connaissances et le jugement professionnel de l'expert de la question, on évalue l'état des actifs sur un barème dont les notes sont comprises entre « Très satisfaisant » et « Très médiocre », comme l'indique le tableau ci après.

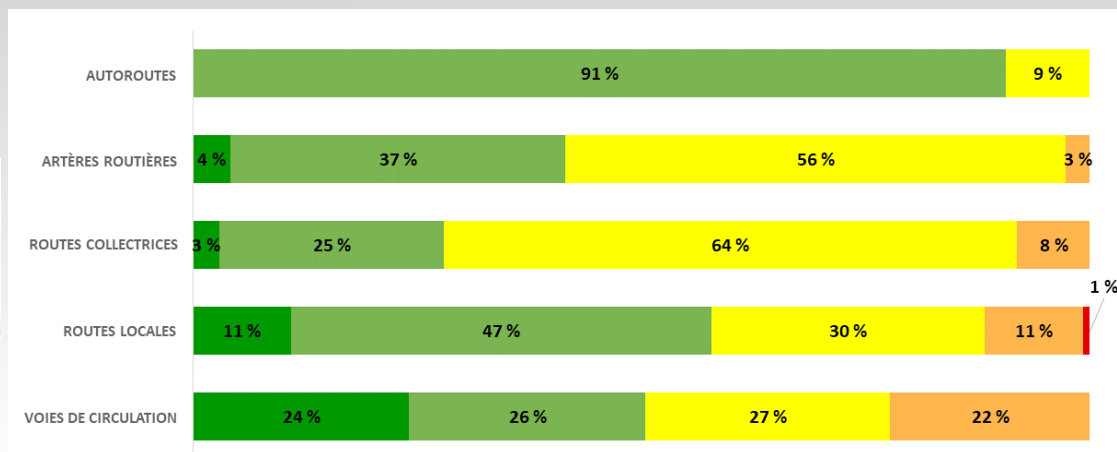
Notation	Description de la note	Catégories d'actifs/indicateur type (indices de l'état)					
		Routes (indice de la qualité de l'asphaltage)	Ponts, ponceaux et autres structures (indice de l'état des ponts)	Trottoirs et sentiers (barème de 5 points)	Autres actifs		
					Bâtiments d'entretien des routes (indice de l'état des installations)	Infrastructures de stationnement (indice de dégradation de la surface)	Parc de véhicules des Services des routes et de la circulation (barème de 5 points)
Très satisfaisant	Très satisfaisant – adapté aux prévisions Entretien de qualité, bon état et réfection nouvelle ou récente	De 80 à 100	De 80 à 100	5	De 0 % à 2,5 %	De 80 à 100	5
Satisfaisant	Satisfaisant – adapté pour aujourd'hui Acceptable, généralement en milieu de parcours dans la durée utile prévue	De 60 à 80	De 70 à 80	4	De 2,5 % à 5 %	De 60 à 80	4
Passable	Passable – attention à porter aux actifs Signes de détérioration, attention nécessaire, lacunes de certains éléments	De 40 à 60	De 60 à 70	3	De 5 % à 10 %	De 40 à 60	3
Médiocre	Médiocre – augmentation du risque de perturber le service Approche de la fin de la durée utile, état inférieur aux normes, grande partie du système accusant une détérioration considérable	De 20 à 40	De 40 à 60	2	De 10 % à 30 %	De 20 à 40	2
Très médiocre	Très médiocre – inadapté au maintien en service Rapprochement de la fin ou dépassement de la durée utile prévue, signes généralisés de détérioration avancée et certains actifs inutilisables	20 ou moins	40 ou moins	1	30 % ou plus	20 ou moins	1



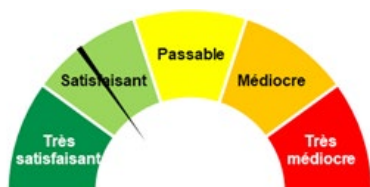
L'état des infrastructures locales

L'état général des actifs de transport est satisfaisant ou passable. Les figures ci-après donnent la répartition des différents types d'actifs.

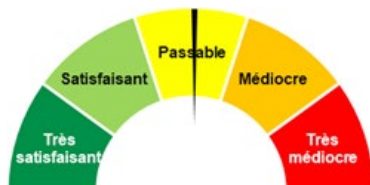
Routes



Ponts, ponceaux et autres structures



Ponts et ponceaux



Autres structures

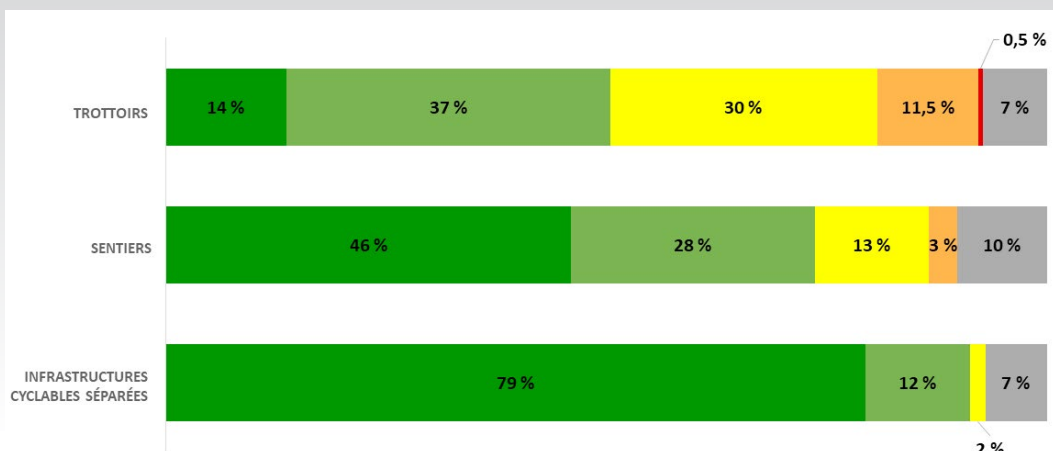
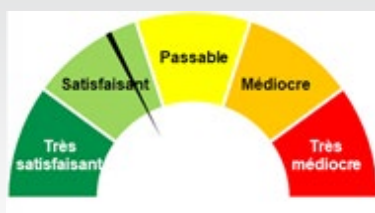


Remarque : Il n'est pas tenu compte de l'état des murs antibruit, des murs de soutènement et des rails de guidage, parce que les données sont insuffisantes.

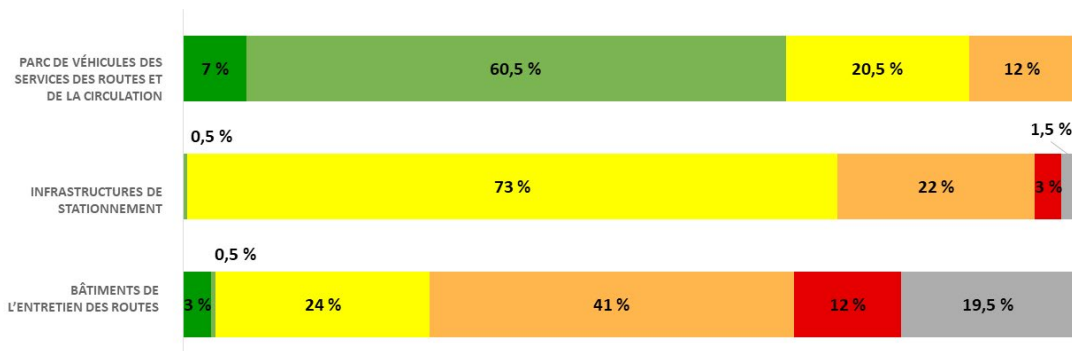


L'état des infrastructures locales

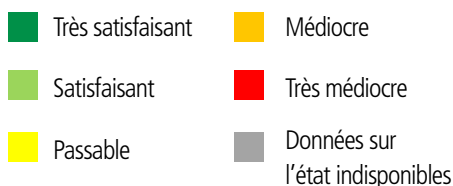
Trottoirs et sentiers



Autres actifs



Légende



Les niveaux de service

Les actifs de la Ville existent pour servir les clients. Les niveaux de service permettent de mesurer le service effectivement offert, ce qui permet de prendre des décisions sur les actifs d'après les services qu'ils assurent, au lieu de simplement s'en remettre à leur état.

Le PGA de transport établit les indicateurs préliminaires des niveaux de service et le niveau de service actuel offert. Les indicateurs cadrent avec les objectifs de la Ville comme avec les exigences du gouvernement provincial et permettent de constater que les actifs de transport doivent constituer :

- un réseau routier qui favorise la connectivité;
- des ponts adaptés aux différents utilisateurs et aux divers types de véhicules;
- un réseau de transport actif connecté et accessible;
- des places de stationnement suffisantes pour les voitures et les vélos;
- des rues, des trottoirs et des sentiers qui assurent la sécurité, le confort et la mobilité pour tous les usagers de la route, sans égard à leur groupe d'âge, à leur niveau d'aptitudes ou à leur mode de transport;
- des routes, des trottoirs et des sentiers propres et dégagés toute l'année;
- un niveau moindre d'inconvénients pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes;
- des routes, des structures, des trottoirs, des sentiers et d'autres actifs dans un état satisfaisant;
- la sécurité des déplacements pour tous les usagers;
- un niveau faible d'émissions de gaz à effet de serre.

Une prochaine version du PGA de transport ira plus loin et comprendra, pour chaque indicateur, les niveaux de service cibles du Conseil municipal.



Les niveaux de service

Les indicateurs préliminaires des niveaux de service dans le transport

Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaire	Niveaux de service technique	À l'heure actuelle
Portée	Le réseau routier de la municipalité et son niveau de connectivité ^{1*}	Nombre de kilomètres de voie pour chacune des artères routières, des routes collectrices et des routes locales en proportion de la superficie du territoire en kilomètres carrés de la municipalité*	Artères : 1,19 Routes collectrices : 1,38 Routes locales : 1,89
	Les ponts répondent aux différents besoins des usagers et des types de véhicules*	Pourcentage des ponts comportant des restrictions pour les charges ou les dimensions	3 %
Accessibilité	Le réseau de transport actif et son niveau de connectivité et d'accessibilité	Nombre de kilomètres de trottoirs, de sentiers et d'infrastructures cyclables séparées	Trottoirs : 2 135 sentiers : 325 Voies cyclables : 23
	L'aménagement de places de stationnement pour les voitures et les vélos	Inventaire des places de stationnement (parcs de stationnement et stationnement pour les vélos)	Automobiles : Indicateur projeté Vélos : Indicateur projeté
Fiabilité	Aménager des rues, des trottoirs et des sentiers qui assurent la sécurité, le confort et la mobilité de tous les usagers de la route, sans égard à leur groupe d'âge, à leur niveau d'aptitudes ou à leur mode de transport.		Indicateur projeté
	Veiller à ce que les routes, les trottoirs et les sentiers soient propres et dégagés toute l'année.	Conformité aux Normes de qualité en matière d'entretien	Indicateur projeté
		Pourcentage des sentiers et des infrastructures cyclables séparés qui sont entretenus en hiver	Indicateur projeté
	Faible niveau d'inconvénients pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes	Nombre de permis de fermeture de routes délivrés	532
		Nombre de ponceaux remplacés en mode réactif	37



Les niveaux de service

Caractéristiques des services	Niveaux de service communautaire	Niveaux de service technique	À l'heure actuelle
Qualité	Routes, structures, trottoirs et sentiers en bon état ² *	Pour les routes asphaltées, valeur moyenne de l'indice de l'état de l'asphaltage (sur un barème de 0 à 100)*	59
		Pour les routes non asphaltées, état moyen de la surface (très satisfaisant à très médiocre sur un barème de 5 points)*	Satisfaisant
		Pour les ponts, valeur moyenne de l'indice de l'état des ponts (sur un barème de 0 à 100)*	74
		Pour les ponceaux structuraux, valeur moyenne de l'indice de l'état des ponts (sur un barème de 0 à 100)*	67
		Pour les trottoirs et les sentiers, état moyen (très satisfaisant à très médiocre sur un barème de 5 points)	Satisfaisant
	Autres actifs à garder en bon état	État moyen des autres actifs	Cf. la section « L'âge et l'état ».
Sécurité	Sécurité des déplacements pour tous les usagers	Nombre total de collisions menant à des blessures fatales et majeures par tranche de 1 000 habitants (moyenne mobile sur 5 ans)	15,3
		Pourcentage des infrastructures piétonnables et cyclables qui assurent le moindre stress dans la circulation	Indicateur projeté
Durabilité	Faible niveau d'émissions de gaz à effet de serre	Pourcentage du parc de véhicules des Services des routes et de la circulation qui comprend des véhicules écologisés (hybrides ou non polluants)	Indicateur projeté
		Émissions des gaz à effet de serre du transport dans la collectivité (kt CO ₂ e)	1 948

* Conformément au Règlement de l'Ontario 588/17.

¹ Pour prendre connaissance des cartes des réseaux routiers de la Ville dans les zones urbaines et les zones rurales, le lecteur peut consulter les cartes 6 et 8 du [Plan directeur des transports de 2013](#).

² Veuillez consulter l'appendice 1 pour prendre connaissance des différents niveaux de l'état de l'asphaltage des routes, des ponts et des ponceaux.

Le changement climatique est un facteur important qui influe sur la capacité à long terme de la Ville d'assurer les niveaux de service; on a tenu compte de chacun des indicateurs des niveaux de service par rapport aux incidences du changement climatique. Les risques les plus importants qui ont été recensés se rapportent à l'augmentation des cycles de gel et de dégel, ainsi qu'à la hausse des risques de précipitation et d'événements extrêmes.



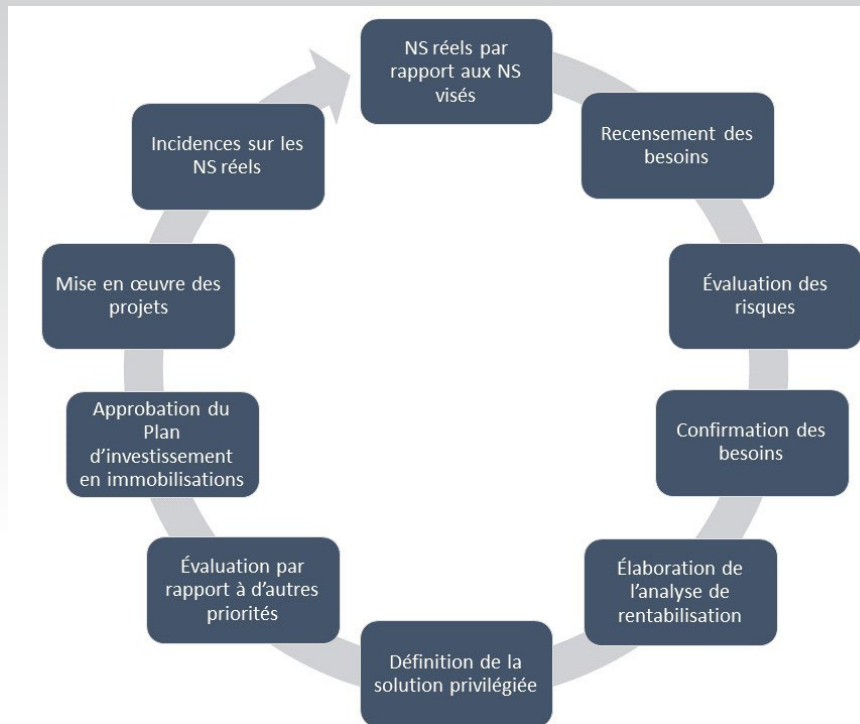
La Stratégie de gestion des actifs

Pratiques, procédures et outils

La Ville a des principes, des structures-cadres et des approches décisionnelles bien établis pour la gestion des actifs, qui sont présentés dans le Plan de gestion stratégique des actifs de 2017. Ils constituent une approche globale dans la gestion des actifs, comme en témoigne le processus de priorisation des investissements dans les immobilisations, qui porte les décisions adoptées afin de respecter les niveaux souhaités de service au coût du cycle de la durée utile le moins élevé possible.

La demande projetée et l'évaluation des services

La population d'Ottawa devrait se chiffrer à 1,4 million d'habitants d'ici 2046, ce qui représente une hausse de 40 % dans les 25 prochaines années. Le Plan officiel de la Ville fixe l'objectif à atteindre pour la majorité des déplacements à effectuer sur le territoire municipal grâce au transport durable (déplacements à pied, à vélo, dans les transports en commun ou en covoiturage (d'ici 2046, ce dont tiendront compte les mises à jour du Plan directeur des transports et du Plan du transport actif de la Ville.



	Projection de 2046	Croissance depuis 2018
Population	1 409 650	402 150
Ménages	590 600	194 800
Emplois	827 000	189 500

Source : Nouveau Plan officiel : rapport au Conseil municipal (ACS2021-PIE-EDP-0036), octobre 2021.

Outre les objectifs de croissance et d'amélioration des plans directeurs de la Ville, la planification de la gestion des actifs doit aussi tenir compte des objectifs du Plan directeur de la lutte contre le changement climatique pour la résilience dans le changement climatique comme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il faut assurer l'entretien des actifs existants et mettre en service les nouveaux actifs pour respecter ces différents objectifs dans la croissance et l'amélioration des services.



La Stratégie de gestion des actifs

La gestion du cycle de la durée utile et les risques

Les activités de gestion du cycle de la durée utile se rapportent à l'ensemble des activités planifiées et des mesures adoptées pour assurer les niveaux actuels de service et réaliser la qualité de la durée économique des actifs. Les activités exercées portent aussi bien sur l'exploitation et l'entretien, dont l'entretien planifié et réactif, les activités de réfection (comme l'évaluation de l'état des actifs et les travaux de réfection), les activités de cession, ainsi que les solutions non infrastructurelles (comme les politiques et les processus qui permettent de réduire les coûts, de maîtriser les risques ou de maintenir et d'améliorer les services offerts).

Dans l'élaboration du PGA de transport, on a préparé une estimation préliminaire du coût de l'entretien de tous les actifs qui assurent le service de transport de la Ville aux niveaux de service actuels. (Cf. la section « Différence dans le financement des travaux de réfection ».) L'estimation se fonde sur les modèles de détérioration et sur le comportement du cycle de la durée utile des actifs, de même que sur les coûts estimatifs des travaux de réfection. Les activités du cycle de la durée utile à exercer sur la durée de 10 ans du Plan sont établies d'après les stratégies de gestion des actifs précisées dans le chapitre 4 du [Plan stratégique de gestion des actifs](#) de la Ville. Pour les actifs de transport, il s'agit entre autres des stratégies d'exploitation et d'entretien, des décisions dans la gestion des actifs, des stratégies d'intervention, de l'optimisation des coûts et de la valeur du cycle de la durée utile, de l'analyse des options, de la stratégie pour les actifs vétustes, des solutions non infrastructurelles, de la planification des dépenses en immobilisations, des programmes d'évaluation de l'état des actifs, de la stratégie de mise hors service et de panne et de l'optimisation, ainsi que de la prise en compte des incidences sur la mobilité, de la fermeture des installations et des répercussions sur les autres services.

La Ville fait appel à une approche fondée sur les risques dans la priorisation des investissements consacrés aux actifs. Les cadres et les méthodes d'évaluation des risques varient selon les divers types d'actifs; ils sont toutefois généralement établis d'après l'importance de chaque actif du point de vue des services offerts et de leur continuité, ainsi que du nombre d'utilisateurs qui pourraient être touchés.



“La Ville fait appel à une approche fondée sur les risques dans la priorisation des investissements consacrés aux actifs.”



La stratégie de financement

La Ville continue d'investir judicieusement dans le maintien des infrastructures et a augmenté ses investissements dans les immobilisations pour qu'ils cadrent avec ses plans financiers à long terme. Le modèle de financement existant de la Ville lui permet de rester sur la bonne voie dans le maintien en bon état des infrastructures indispensables. Il n'est pas nécessaire de changer le modèle de financement actuel tant que les nouveaux niveaux de service n'auront pas été définis dans la prochaine version des plans de gestion des actifs qui seront déposés en 2025.

L'évolution des dépenses

La Ville a investi considérablement dans tous les types d'infrastructures et a donné la priorité aux investissements dans les infrastructures indispensables.

	Dépenses et budget (en M\$)				
	2016	2017	2018	2019	2020
Dépenses d'exploitation	177,0 \$	179,2 \$	182,3 \$	206,1 \$	190,0 \$
Budget des immobilisations – réfection	104,7 \$	127,6 \$	139,4 \$	139,6 \$	161,1 \$
Budget des immobilisations – croissance, amélioration et initiatives stratégiques	40,7 \$	54,9 \$	48,1 \$	41,3 \$	103,1 \$

La prévision des dépenses

Dans les 10 prochaines années, la Ville continuera d'investir dans les infrastructures pour étayer les dépenses opérationnelles, répondre aux besoins en réfection, assurer la croissance et apporter des améliorations.

	Prévisions des dépenses et du budget (en M\$)										
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Dépenses d'exploitation	202,8 \$	208,1 \$	213,4 \$	218,7 \$	224,0 \$	229,3 \$	234,6 \$	239,9 \$	245,2 \$	250,2 \$	2 266,1 \$
Budget des immobilisations – réfection	144,1 \$	162,2 \$	156,4 \$	166,1 \$	176,8 \$	185,7 \$	194,8 \$	198,9 \$	219,9 \$	222,2 \$	1 827,1 \$
Budget des immobilisations – croissance, amélioration et initiatives stratégiques	69,5 \$	73,4 \$	70,5 \$	70,7 \$	59,6 \$	54,5 \$	55,2 \$	67,4 \$	52,4 \$	64,5 \$	637,7 \$



La stratégie de financement

La différence dans le financement des travaux de réfection

La stratégie actuelle de l'investissement dans la gestion des actifs de la Ville, qui s'inspire du Plan financier à long terme de 2017, priorise le coût à engager pour maintenir en bon état les actifs infrastructurels indispensables (dont les grandes artères, les ponts, les grands collecteurs d'égout, les conduites d'eau principales et les installations clés). Par contre, comme l'exigent la réglementation provinciale, le PGA de transport prévoit le coût à engager pour maintenir dans leur état actuel tous les actifs infrastructurels de transport dans les 10 prochaines années. On compare les prévisions du PGA de transport pour tous les actifs infrastructurels de transport et les prévisions budgétaires actuelles pour calculer la différence dans le financement des travaux de réfection sur 10 ans.

Les investissements planifiés sur 10 ans et l'estimation des coûts préliminaires pour les actifs de transport

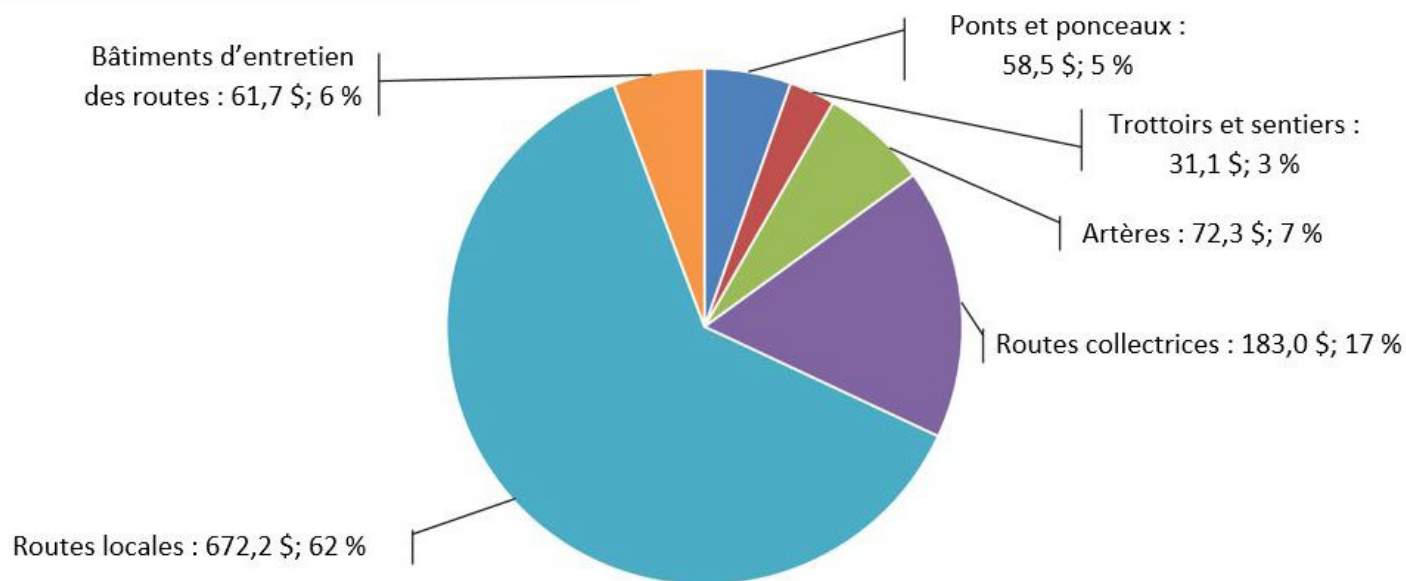
Catégories/types d'actifs		Investissements planifiés pour maintenir en bon état les infrastructures indispensables (selon le Plan financier à long terme)	Estimation des coûts préliminaires pour le maintien de toutes les infrastructures au niveau actuel de service (selon les exigences du gouvernement provincial)	Différence dans le financement des travaux de réfection sur 10 ans
Routes (programme intégré)		510,9 M\$	510,9 M\$	-
Routes (réasphaltage et préservation)	Autoroutes urbaines	607,5 M\$	1 535,0 M\$	-
	Artères			\$72.3 M
	Routes collectrices			\$183.0 M
	Routes locales et voies de circulation			\$672.2 M
Ponts et ponceaux		266,6 M\$	327,0 M\$	60,4 M\$
Ponceaux moyens et petits ponceaux		137,7 M\$	134,0 M\$	-
Trottoirs et sentiers		105,9 M\$	137,0 M\$	31,1 M\$
Bâtiments d'entretien des routes		17,2 M\$	79,0 M\$	61,8 M\$
Parc des véhicules des Services des routes et de la circulation		102,4 M\$	119,7 M\$	17,3 M\$
Infrastructures de stationnement		36,5 M\$	29,0 M\$	-



La stratégie de financement

Le coût préliminaire estimatif à engager pour maintenir tous les actifs infrastructurels dans leur état actuel est supérieur aux besoins constatés dans les prévisions du Plan financier à long terme de 2017. Il y a une différence essentielle, puisque le PGA de transport comprend le coût de la réfection des routes locales, alors que le Plan financier à long terme de 2017 fait appel à une approche fondée sur les risques pour prioriser les investissements dans les actifs indispensables. Par exemple, on priorise les investissements dans la réfection des routes pour un volume supérieur, pour les routes plus indispensables comme les autoroutes et les artères routières, alors que par comparaison, les investissements consacrés aux routes locales sont moindres. C'est ce qu'on peut constater dans la répartition de la différence dans le financement des travaux de réfection du PGA de transport, présentée ci après.

La répartition de la différence dans le financement des travaux de réfection sur 10 ans



Le changement climatique donnera lieu éventuellement à d'autres impératifs de financement. À plus long terme, il faudra probablement comptabiliser une hausse des dépenses du cycle de la durée utile, au delà de l'horizon de 10 ans de ce PGA de transport; toutefois, on pourrait finir par programmer des mesures d'adaptation individuelles, par exemple pour la protection contre les inondations, sur l'horizon de 10 ans du PGA de transport lorsqu'on aura terminé les autres études de planification. Les coûts à engager dans la croissance et dans la réfection pourraient augmenter si les normes de conception sont modifiées, afin d'assurer le rendement des infrastructures dans les conditions climatiques projetées.



Le Plan d'amélioration et de surveillance

D'après l'instantané de l'état actuel et les plans existants présentés dans le PGA de transport, les points à améliorer potentiellement portent sur :

- les lacunes statistiques, la gestion des données et la conservation des documents
- l'estimation des coûts
- les indicateurs et les cibles des niveaux de service
- l'inspection, l'évaluation de l'état, l'entretien correctif et l'évaluation des risques
- les pratiques de gestion des actifs pour les installations
- la résilience dans les changements climatiques
- l'équité et l'inclusion

Nous reverrons et mettrons à jour à intervalles réguliers le PGA de transport, et au fil du temps, ces améliorations seront apportées aux versions projetées du Plan.



Complément d'information

Pour en savoir plus sur la gestion intégrale des actifs ou sur le Programme de gestion intégrale des actifs de la Ville, veuillez consulter le site Ottawa.ca.

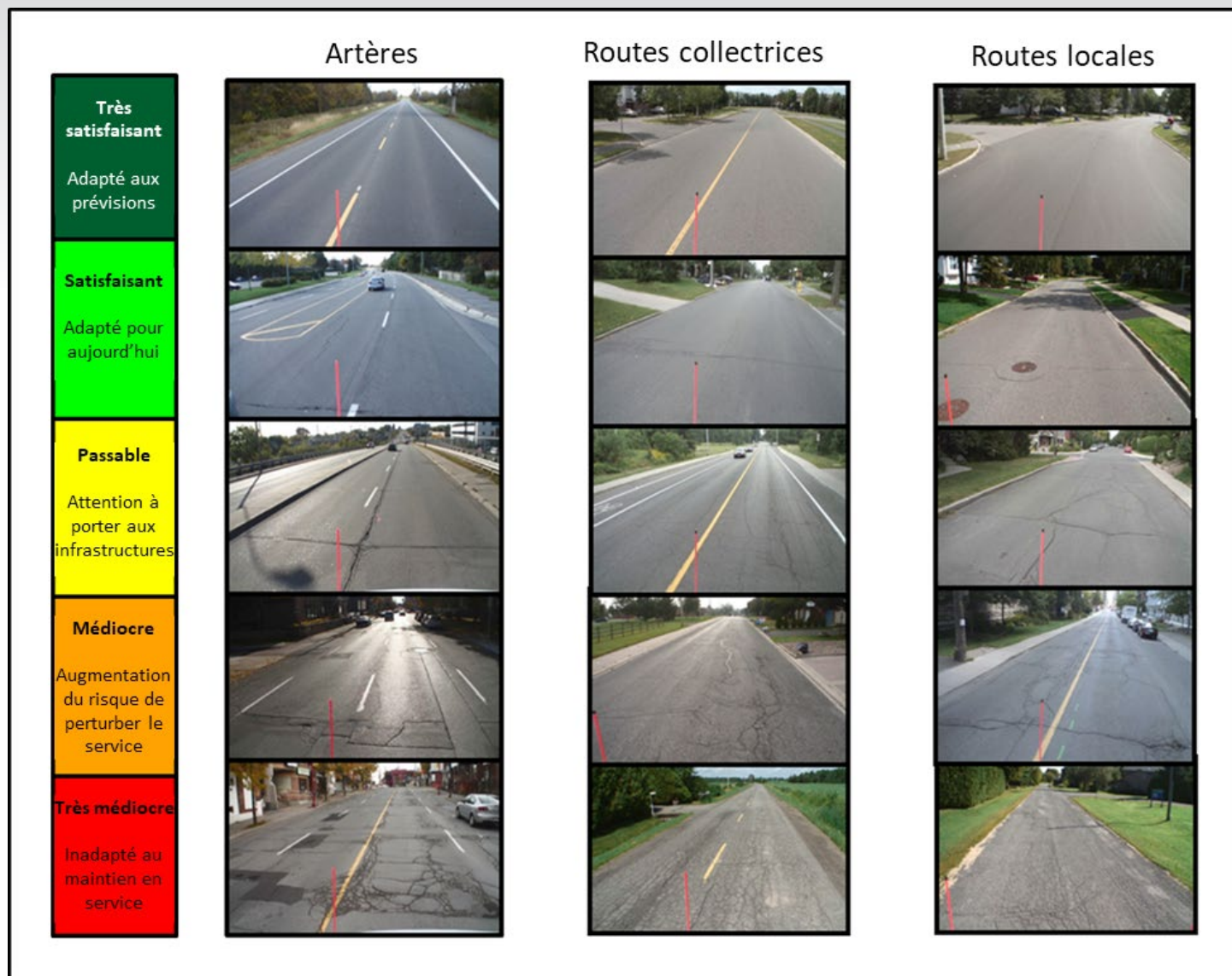


Le Plan de gestion des actifs
de transport

Appendice 1 :

Notes de l'état des niveaux de service dans la collectivité

Images de l'état des routes



Appendice 1 :

Notes de l'état des niveaux de service dans la collectivité

Images de l'état des structures

	Ponts	Ponceaux (3 m et plus)
Très satisfaisant Adapté aux prévisions	 Satisfaisant ou très satisfaisant	 Satisfaisant ou très satisfaisant
Satisfaisant Adapté pour aujourd'hui	 Passable	 Passable
Passable Attention à porter aux infrastructures	 Médiocre ou très médiocre	 Médiocre ou très médiocre
Médiocre Augmentation du risque de perturber le service		
Très médiocre Inadapté au maintien en service		

