

Compte rendu de la délégation du MTQ au 84e Congrès annuel du TRB

Sécurité routière – Perspectives d'avenir dans les domaines de l'ingénierie, du contrôle et des véhicules

Lise Fournier, ing., Direction de la sécurité en transport et du camionnage

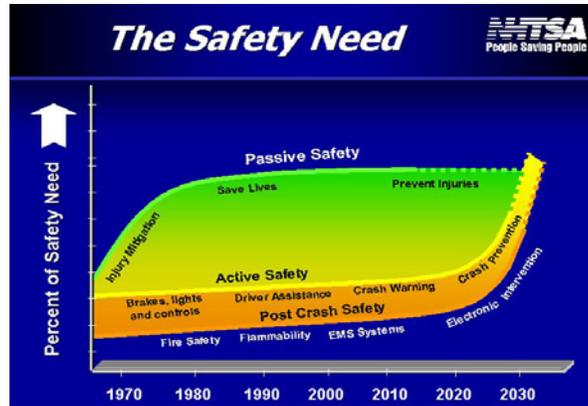
### **Séance 817 – Highway Safety: Futures Options that will Make the Difference**

Cette séance était présidée par Lenna DePus, Central Missouri State University. Les conférenciers ont présenté des perspectives d'avenir dans les domaines de l'ingénierie, du contrôle et des véhicules, qui permettront d'améliorer la sécurité routière.

Sur le plan de l'ingénierie, il a notamment été question de dispositifs d'alerte pour éviter les sorties de route, de l'installation de plus de feux pour piétons aux intersections et d'une meilleure délinéation dans les courbes.

Joseph Kianthra de la National Highway Traffic Safety Administration a expliqué que l'amélioration de la sécurité routière passe par le développement technologique. Les améliorations apportées aux véhicules depuis de nombreuses années ont pour but de protéger l'occupant lorsqu'un accident se produit. Des progrès énormes ont été réalisés au cours des trois dernières décennies en ce qui concerne la protection des occupants. La recherche de solutions technologiques avancées pour une meilleure protection se poursuit.

Il est clair que la sécurité passive doit maintenant être orientée vers la prévention des blessures, alors qu'auparavant on visait à les atténuer. Il faut signaler que beaucoup de fabricants d'automobiles travaillent déjà dans ce sens. Les efforts pour améliorer la protection passive se poursuivront au cours de la prochaine décennie, en mettant l'accent sur l'amélioration des mesures qui sont déjà en cours de mise au point.



Source : Joseph N. Kianthra, A Vehicle Perspective, 13 janvier 2005, National Highway Traffic Safety Administration

Dans 40 % des accidents mortels, l'alcool est en cause. Si un véhicule avait la capacité de déterminer qu'un conducteur est incapable de conduire, il serait alors plus sécuritaire que le véhicule « prenne les commandes », et que le conducteur éméché se laisse conduire vers sa destination.

On estime qu'en augmentant l'utilisation de la ceinture de sécurité à 90 %, et en mettant en place des mesures pour contrer l'usage abusif de l'alcool, plus de 9 000 vies par année pourraient être sauvées. Les solutions basées sur le véhicule même, pour ce qui est de l'utilisation de la ceinture de sécurité et la prévention des accidents liés à l'alcool viendraient s'ajouter aux efforts déjà réalisés pour limiter le fléau.

Ainsi, les technologies peuvent résoudre les problèmes de sécurité, si les sous-ensembles, soit le conducteur, le véhicule et l'environnement, sont en relation constante.

**Technological Solutions Needed** (NTSA logo: People Saving People)

	Human	Vehicle	Environment
<b>Pre-Event</b>	Age/Experience Alcohol Speed <i>Automated Data</i>	Crash Avoidance Defects, Brakes, Tires <i>Automated Data</i>	Visibility Divided Highways Signalization <i>Automated Data</i>
<b>Event</b>	Belt Use Human Tolerance Helmet Use <i>Automated Data</i>	Crashworthiness Automatic Restraints Airbags <i>Automated Data</i>	Guardrails Median Barriers Breakaway Posts <i>Automated Data</i>
<b>Post-Event</b>	Age Physical Condition <i>Automated Data</i>	Post Crash Fires, Fuel Leakage <i>Automated Data</i>	Bystander Care EMS System First Responders <i>Automated Data</i>

Source : National Highway Traffic Safety Administration

Pour clore cette séance, M. Richard Retting de l'Insurance Institute for Highway Safety, a expliqué qu'au cours des dernières années le nombre de kilomètres parcourus annuellement a augmenté beaucoup plus que le nombre de policiers formés pour le contrôle routier. Le recours au contrôle automatisé (caméra feu rouge et cinémomètre photographique) constitue par conséquent une solution qu'il faut envisager.

Carl Bélanger, M.ing., Direction de la sécurité en transport et du camionnage

### ***Engineering Perspective (P05-0348)***

*Robert A. Ferlis, Federal Highway Administration*

Robert Ferlis nous a présenté la démarche adoptée par la FHWA pour améliorer la sécurité routière. La stratégie est très simple et s'appuie sur le fait que du total des 42 643 morts sur les routes survenues aux États-Unis en 2003, 25 136 avaient été causées par des sorties de route, 9 213 par des intersections et 4 749 victimes étaient des piétons. La FHWA concentre donc ses efforts sur la réduction de ces trois types d'accidents et différentes mesures sont mises en œuvre pour y parvenir. Le détail est présenté sur le site Internet de la FHWA : <http://safety.fhwa.dot.gov/>

### **Séance 236 – Issues on Driver Behaviour and Performance**

#### ***Landscape and Road Legibility (05-1043)***

*Jessica Brouard, Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, France*

L'auteur décrit ici une approche en matière d'aménagement introduite en France il y a quelques années et qui continue d'y être mise en pratique. L'objectif est de rendre la route plus « lisible », en intégrant à l'environnement routier certaines caractéristiques qui aident les conducteurs à mieux percevoir ou à prévenir les changements qui peuvent survenir au cours de leur déplacement. Les photos ci-dessous montrent des situations qui peuvent être corrigées par ce type d'approche.

	
<p>Présence d'une route secondaire mise en évidence par une rangée d'arbres.</p>	<p>Ambiguïté quant à la division de la chaussée, qui crée l'impression d'une autoroute à chaussée divisée, alors que les déplacements s'effectuent dans les deux sens (situation propice aux collisions frontales).</p>

Source : Landscape and Road Legibility, Jessica Brouard,

Les travaux effectués au cours des dernières années dans les Pays-Bas et qui ont conduit à une révision complète du système de classification routière s'inscrivent dans ce même courant de simplification de la conduite. Il s'agit encore là, à notre avis, d'une approche qui devrait inspirer nos pratiques.