

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

Sécurité routière – Programmation d'intervention de sécurité lors d'opération de resurfaçage

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

Les auteurs du *NCHRP Report 486 - Resurfacing Safety Allocation Program – RSAP*, publié récemment, proposent une méthode originale, permettant de maximiser les avantages sur le plan de la sécurité des travaux de resurfaçage (http://gulliver.trb.org/publications/nchrp/nchrp_486_full.pdf).

Le principe de base est de prévoir, avant la réalisation d'un ensemble de travaux de resurfaçage, une somme supplémentaire pour l'ajout de composantes de sécurité. Les mesures de sécurité qui sont proposées sont simples et excluent les modifications majeures, comme le réalignement de la route. Il s'agit d'ajouts peu coûteux et qui sont facilement réalisables : asphaltage des accotements, élargissement de voie, etc. La méthode mise au point par les auteurs du NCHRP 486 permet de déterminer la combinaison de mesures qui maximise les effets sur le plan de la sécurité pour un budget donné. Un logiciel est fourni avec le rapport 486 pour faciliter l'utilisation de la procédure.

Il s'agit donc d'une façon relativement simple et peu coûteuse d'intégrer des composantes de sécurité à des travaux courants. Nul doute que le même type d'approche pourrait aussi être appliqué à d'autres domaines d'activité.

Les travaux présentés par Grile *et al.* (Séance « poster » 237 – « Integrating Safety into Decisions on Highway Planning, Construction and Operation ») décrivent l'application de la procédure du RSAP à un ensemble de 33 projets de resurfaçage planifiés par le département des Transports de l'Orégon.