

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

Sécurité routière – Sécurité dans les zones de travaux routiers

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

### **Séance 445 – Use of Traffic Simulation to Evaluate Work-Zone Traffic control Measures**

Cette séance était présidée par John Stuart Bourne, North Carolina Department of Transportation. La sécurité dans les zones de travaux routiers constitue une préoccupation de plus en plus grande pour les gestionnaires de réseaux routiers et les administrations routières. Il y a lieu à cet égard de considérer l'effet des travaux et des chantiers sur la circulation routière, mais également le besoin, pour les usagers des réseaux routiers, d'être informés. Cette séance et la suivante présentaient des études très intéressantes sur la gestion des travaux routiers.

#### ***Guidelines for Using Late Merge Work-Zone Traffic Control : Results of Simulation-Based Study (05-0907)***

*Andrew G. Beacher, Kimley-Horn and Associates*

Cette présentation portait sur les fusions de voies tardives pour les configurations de deux voies à une voie, de trois voies à une voie et de trois voies à deux voies. Les principaux effets évalués sont la vitesse de la circulation, la configuration des voies et le pourcentage de véhicules lourds.

% véhicules lourds	Aménagement des voies	Commentaires
Pas de donnée	3-1	Prudence.
20	2-1	Quelques améliorations pour un % de véhicules lourds élevé.
20	3-2	Peu d'amélioration pour un % de véhicules lourds élevé. N'améliore pas le flot de circulation dans la plupart des cas.

Pour de faibles pourcentages de véhicules lourds, l'aménagement de 3 à 2 voies apporte les meilleurs résultats. Selon l'auteur, la fusion de voies tardive diminue l'impact pour ces véhicules.

## ***Evaluation of Effectiveness of Single-Lane Two-Way Traffic Control at Maintenance and Reconstruction Zones (05-1507)***

*Ahmed Fouad Al-Kaisy, Montana State University*

Cette présentation exposait les problèmes causés par la fermeture de voies dans le cadre de travaux sur des routes à deux voies, deux directions. Il ne reste alors qu'une seule voie, qui doit être utilisée en alternance. Quatre stratégies différentes ont été étudiées :

- Règle du temps fixe avec un temps de vert égal de chaque côté, les durées de cycle testées sont de 7, 10 et 13 minutes.
- Règle de la longueur fixe de la file d'attente : le droit de passage est donné lorsque la longueur établie de la file d'attente est atteinte.
- Règle du convoi : le droit de passage est donné juste le temps de laisser passer entièrement la file d'attente formée.
- Règle alternative : le droit de passage est donné le temps de laisser passer entièrement la file d'attente formée et est étendu aux arrivées.

Plusieurs variables ont été étudiées, soit la longueur des zones de travaux, la vitesse moyenne du trafic, le niveau de trafic, le temps perdu. En fonction des stratégies étudiées, le délai moyen le plus court est obtenu, dans l'ordre, avec la règle alternative, la règle du convoi, la règle de la longueur fixe de la file d'attente et la règle du temps fixe. Les gains varient entre 25 et 50 % pour des zones de travaux plus courtes. Les gains diminuent en fonction de l'augmentation de la longueur de la voie qui est fermée.

### **Séance 476 – Work Zone Impacts and Mitigation Efforts**

Cette séance était présidée par James E. Bryden, Consultant

#### ***New Work-Zone Rule and How It Addresses Work-Zone Impacts (P05-0270)***

*Tracy Scriba, Federal Highway Administration (FHWA)*

La conférencière a exposé les préoccupations de la FHWA en ce qui a trait aux zones de travaux. D'une part, il y a de plus en plus de zones de travaux, et davantage de travaux y sont réalisés étant donné le vieillissement du réseau routier. D'autre part, il y a de plus grands volumes de circulation et donc plus de congestion. En raison des effets sur la sécurité routière et la mobilité des usagers, il faut étendre la réflexion au-delà des zones de travaux et adopter une approche réseau ou corridor.

De façon à pouvoir mieux gérer les zones de travaux, un suivi doit être fait au cours de la réalisation des travaux et une évaluation post-construction de la performance des mesures doit être planifiée.

**How One State Department of Transportation Is Addressing Work-Zone Impacts (P05-0273)**

David L. Holstein, Ohio DOT, [dave.holstein@dot.state.oh.us](mailto:dave.holstein@dot.state.oh.us)

Le conférencier a présenté un site Internet pouvant être consulté par les usagers de la route. Des cartes indiquent les entraves à la circulation et fournissent une évaluation des temps d'attente. Les cartes présentent également des informations sur les restrictions à l'égard du camionnage. Les emplacements des chantiers de construction, les fermetures de route et l'information relative au camionnage sont également indiqués sur les cartes.

Voici un exemple des informations que l'on peut obtenir sur le site en cliquant sur un emplacement précis sur la route sélectionnée.

<b>Maintenance Work</b> Estimated delay < 20 minutes ORE138, MP 22 to MP 23	
<b>Comments:</b> Shoulder work with flaggers and pilot car. Watch equipment and workers in roadway.	
<b>Public Contact:</b> CLC - ODOT/STOC Central Point/Medford	<b>Phone:</b> (541) 858-3103
<b>Incident #:</b> 21993	
<b>Last Updated:</b> 2/8/2005 9:17 am	

Source : [www.tripcheck.com/RoadCond/incidentindex.htm](http://www.tripcheck.com/RoadCond/incidentindex.htm)