

## 85<sup>e</sup> Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

### Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

**Nom du participant :** Simon Plante

**Direction :** Planification

**Thème de la séance :** Sécurité routière, planification, politiques, processus

**Intitulé de la séance :** **Safety-Conscious Planning: Lessons Learned Since TEA-21 and Sustainable Safety**

Speakers will draw on examples from the states and MPOs to illustrate methods, strategies, and progress made in safety planning

**Numéro de la séance** (inscrit au programme du congrès) : 458

**1. Titre de la conférence :** SCP Progress Report: Linking SCP to Comprehensive Highway Safety Plans (P06-1243)

**Conférencier :** Susan B. Herbel (sherbel@camsys.com)

**Organisme :** Cambridge Systematics, Inc.

**Résumé :**

Aucun

**2. Titre de la conférence :** SCP Data, Analysis Tools, and Performance Measures: Statewide Perspective (P06-1244)

**Conférencier :** Michael D. Meyer (michael.meyer@ce.gatech.edu)

**Organisme :** Georgia Institute of Technology

**Résumé :**

M. Meyer fait un tour d'horizon de différents États américains qui se sont dotés d'un plan d'action en matière de sécurité routière, lequel est basé sur l'atteinte de résultats précis (planification stratégique).

Il cite entre autres les DOT du Minnesota et de la Floride, qui seraient de bons exemples. L'Iowa se serait doté d'un « Safety Management System » (SMS). Finalement, le National Cooperative Highway Research Program (NCHRP) aurait produit un document sur les indicateurs de performance en sécurité routière.

**Documentation disponible :** Aucune

**Site Internet :** Site Internet des départements de transport (DOT) et du NCHRP

## 85<sup>e</sup> Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

### Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

#### **Retombées/Intérêt pour le MTQ :**

Il est possible que certains indicateurs mis au point par d'autres puissent convenir à la planification stratégique du Ministère (plan stratégique).

#### **3. Titre de la conférence :** SCP Data, Analysis Tools, and Performance Measures: Metropolitan Planning Organization Perspective (P06-1245)

**Conférencier :** Lois M. Goldman (lgoldman@njtpa.org)

**Organisme :** North Jersey Transportation Planning Authority, Inc.

#### **Résumé :**

M. Goldman a exposé le résultat d'une étude qui porte sur l'élaboration de priorités régionales en matière de sécurité. L'étude a été conduite par la North Jersey Transportation Planning Authority (NJTPA) et touche à plusieurs modes de transport dans un environnement métropolitain.

Entre autres, l'étude propose une façon de diviser le réseau routier en segments de 0,5 mille afin d'identifier les secteurs problématiques.

Dans le cas des analyses de sites potentiellement accidentogènes, la NJTPA s'organise pour que les sites en question soient visités par tous les intervenants du milieu et en même temps afin de déterminer la nature du problème et de proposer des pistes de solution viables rapidement (sur place). Cette façon de faire génère plus rapidement un consensus entre le DOT, les policiers, les autorités municipales, les groupes de pression, les écoles, etc.

Voici le résumé en anglais :

« In response to USDOT guidance, and acting at a regional level, the North Jersey Transportation Planning Authority (NJTPA) initiated "The Development of Regional Safety Priorities" study to identify transportation safety needs and solutions in the thirteen county NJTPA region. The study was a proactive, multimodal effort to elevate safety considerations to a high priority at all levels of decision-making. The project's goal was to develop specific, targeted MPO actions in order to reduce the frequency and severity of crashes.

The study incorporated principles of Safety Conscious Planning, a USDOT initiative. Safety Conscious Planning is a planning process model that considers multi-modal, comprehensive safety issues at all phases of metropolitan planning processes. It includes data analysis, interdisciplinary professional perspectives, and public input.

The NJTPA study had three elements: a data-driven, collaborative assessment and identification of priority multi-modal safety needs throughout the region; recommended applications of engineering, enforcement, and educational countermeasures; and development of project concepts for immediate advancement through the MPO planning process. Active, meaningful inter-agency and public input was integral in all these steps.

The Development of Regional Safety Priorities study does not represent a one-time effort, but is a first step towards improving how considerations of safety are integrated throughout the development of transportation plans, programs, and projects. Since the study's conclusion in spring 2005, recommended engineering improvements at two locations identified and developed

## 85<sup>e</sup> Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

### Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

through this effort have been funded for construction, and several more are under consideration for funding in the near future. »

**Documentation disponible :** Article disponible sur le cédérom du 85<sup>e</sup> congrès annuel du TRB

**Site Internet :** Section « Safety programs » du site <http://njtpa.njit.edu/welcome.html>

#### **Retombées/Intérêt pour le MTQ :**

Le sectionnement du réseau routier en zone de 0,5 mille est un concept intéressant pour identifier les secteurs problématiques. Il y a sans doute aussi de l'intérêt pour l'étude en soi et sa portée. Serait-il pertinent d'en faire une semblable au MTQ? L'approche consistant à faire visiter les sites potentiellement accidentogènes par tous les intervenants du milieu, en même temps, permet de dégager rapidement une solution concertée et est très intéressante.

#### **4. Titre de la conférence :** Overview of SCP and SAFETEA-LU (P06-1246)

**Conférencier :** Kathleen F. Krause ([kathy.krause@fhwa.dot.gov](mailto:kathy.krause@fhwa.dot.gov))

**Organisme :** Federal Highway Administration

#### **Résumé :**

Mme Krause a exposé brièvement les grandes orientations qui seront suivies par le gouvernement américain au cours des années à venir (de 2006 à 2009).

Entre autres, des efforts particuliers seront faits pour améliorer la sécurité routière (autos, piétons, cyclistes) à l'intérieur d'un rayon de 2 milles des zones scolaires. On veut encourager les déplacements à pied plutôt qu'en auto pour les élèves qui se rendent à l'école dans les milieux urbains. D'autres efforts seront aussi faits pour améliorer la sécurité aux passages à niveau et sur les routes locales rurales.

Mme Krause expose aussi les budgets à venir dans le cadre du SAFETEA-LU (voir [http://safety.fhwa.dot.gov/safetealu/slide\\_pres.htm](http://safety.fhwa.dot.gov/safetealu/slide_pres.htm)).

Tous les détails sont sur le site Internet du FHWA safety.

**Documentation disponible :** Voir site Internet du FHWA safety

**Site Internet :** <http://safety.fhwa.dot.gov/>

#### **Retombées / Intérêt pour le MTQ :**

Cela permet de prendre connaissance des orientations américaines. Il y a possibilité d'adaptation au MTQ si cela s'avère pertinent.

#### **5. Titre de la conférence :** Sustainable Safety in the Netherlands: Evaluation of National Road Safety Program (06-0855)

**Conférencier :** Fred C. M. Wegman ([fred.wegman@swov.nl](mailto:fred.wegman@swov.nl), [atze.dijkstra@swov.nl](mailto:atze.dijkstra@swov.nl))

**Organisme :** Institute for Road Safety Research, Netherlands

## 85<sup>e</sup> Congrès annuel du Transportation Research Board (TRB)

Du 22 au 26 janvier 2006, Washington, D.C.

### Compte rendu de la participation du ministère des Transports du Québec

#### Résumé :

Le conférencier parle de l'expérience néerlandaise en matière de sécurité routière, soit le programme START-UP, et les efforts réalisés depuis 1990. Les efforts investis en la matière ont permis de réduire significativement les accidents depuis quelques années. Les pistes d'action sont l'identification de zones de vitesse de 30 km/h et 60 km/h, la sécurité des cyclistes et les ronds-points. Une vision commune a été élaborée afin de guider la conception et la planification des aménagements routiers en tenant compte de la fonctionnalité, l'homogénéité de l'ensemble du réseau et l'anticipation qui en découle chez les utilisateurs du réseau. Résultat, ils ont un taux d'accidents deux fois moindre qu'aux États-Unis. Le Québec se situe quelque part entre les deux.

Les objectifs de réduction des accidents sont intégrés à une planification dont l'horizon s'étend jusqu'en 2010. La politique s'étend quant à elle jusqu'en 2020.

Voici le résumé indiqué sur le site Internet du congrès du TRB :

« This paper deals with the prevention of human errors by proper road planning, road design and improving existing roads within the framework of the Dutch 'Sustainable Safety' vision. This vision focuses on three design principles for road networks and for roads and streets: functionality, homogeneity, and predictability. Implementing this vision has the ambition to result in a considerable reduction of the number of crashes and casualties, and keep the Netherlands as one of the countries in the world with the best road safety records.

This vision was launched at the beginning of the 1990s and accepted as a formal part of Dutch policies in the mid 1990s. This resulted in a so-called Start-up Programme on Sustainable Safety, not only addressing the planning and design of road infrastructure, but strongly emphasizing this. The contents of the Start-up Programme will be described as the process leading to implementation. An overview presents different (road infrastructure) components of the Start-up programme and the estimated effects on road crashes. These components are: functional road classification, 30 km/h zones and 60 km/h zones, safety of two-wheelers, and roundabouts. Evaluation studies suggest a 6% reduction in the number of fatalities and in-patients. The lessons learned will be used in defining the next phase.

The Start-up Programma has been used to draft new guidelines and recommendations for road planning and road design. An introduction of this is given. Finally, some thoughts are given to the next phase: how to proceed under circumstances where less public funds will become available. »

**Documentation disponible :** Article disponible sur le cédérom du 85<sup>e</sup> congrès annuel du TRB

**Site Internet :** Site Internet du SWOV