



L'AIPCR-Québec est une Table d'expertise de l'AQTr. L'AIPCR (Association mondiale de la Route) vise à être la première source du monde pour l'échange des connaissances sur la route, le transport routier et leurs pratiques dans le contexte d'un transport durable et intégré.



## MOT DU PRÉSIDENT

**CLAUDE CARETTE** |  
Président du comité AIPCR-Québec

### Lancement du cycle de travail 2016-2019 de l'AIPCR

Le nouveau Plan stratégique de l'Association mondiale de

la route a été officiellement lancé au cours des dernières semaines avec les réunions de démarrage des comités techniques et groupes d'étude qui se sont tenues à Paris.

Vous avez été nombreux à manifester de l'intérêt pour participer à ces derniers. L'appel de candidatures en vue d'assurer la participation de représentants de la communauté routière québécoise au sein des comités – provenant tant du domaine public que privé – a été saisi au bond par plus d'une trentaine d'experts issus de tous les domaines du transport routier. Notons que plus du tiers d'entre eux provient du secteur privé ou institutionnel. De même, il est intéressant de noter que ces derniers sont, pour la majorité, également membres de l'une des neuf Tables d'expertise de l'AQTr, ce qui facilitera davantage le partage d'informations entre l'AIPCR et l'AQTr.\*

Avec ce nouveau plan stratégique, le travail de l'Association mondiale de la route se trouve à la fois renforcé et teinté de souplesse, notamment avec la création d'un nouveau groupe chargé de mettre en évidence les sujets émergents dans l'échéancier international des routes et du transport routier afin de pouvoir réagir au moment opportun, au bénéfice des membres de l'Association. En outre, l'amélioration des capacités en matière de communication de l'Association a été reconnue comme l'une des tâches les plus importantes de ce nouveau cycle de travail. C'est pourquoi les efforts sont déployés pour la diffusion de ses activités et de ses produits, en mettant à profit le potentiel, la vitesse et la portée des technologies modernes au service de ses comités de travail. Cela devrait permettre à l'Association d'assurer une meilleure prise en compte des besoins des membres dont elle est au service.

### Les défis de l'AIPCR... et du Comité AIPCR-Québec

Au sein de l'AIPCR, les comités nationaux, tel le Comité AIPCR-Québec, offrent une fenêtre sur les enjeux internationaux, une interface sur les meilleures pratiques et expériences. Les comités nationaux jouent ainsi le rôle de pont entre l'information diffusée par l'AIPCR et les communautés routières nationales et se font le relais de l'information nationale vers un auditoire international.

Aussi, il est souhaité que la participation accrue de membres des Tables d'expertise aux travaux de l'AIPCR permette la collecte d'informations techniques à la fine pointe et le développement de réseaux de contacts parmi les plus influents, au nom et au profit de la communauté routière québécoise.

L'abondance et la vitesse de l'information, ainsi que la demande engendrée par les membres, créent des attentes plus fortes sur les organisations qui produisent de l'information, telle l'AIPCR. De plus, l'Association doit faire en sorte d'être en mesure d'attirer et de fidéliser, parmi ses membres, les jeunes professionnels qui constitueront la communauté internationale des spécialistes de la route de demain.

Bon nombre de comités nationaux peinent actuellement à maintenir leur membership intact. Le Comité AIPCR-Québec, marqué par le contexte financier difficile dans lequel il évolue depuis quelques années, n'est pas épargné par ce fait. L'Association mondiale de la route étudie ses actions et réfléchit à de nouvelles approches pour stimuler les adhésions, développer de nouveaux modes de travail au sein de ses diverses instances et promouvoir ses travaux et actions plus activement. Pour ce faire, il lui faudra faire preuve de créativité et d'inventivité. Voilà également le défi que devra relever le Comité AIPCR-Québec au cours de ce cycle.

### 51<sup>e</sup> Congrès annuel et Salon des transports de l'AQTr

Fidèle à son habitude, le Comité AIPCR-Québec sera présent au Congrès annuel et Salon des transports de l'AQTr, permettant à quelques-uns de ses représen-



tants de présenter les travaux finaux que leur comité technique aura déposés au terme du cycle de travail 2012-2015.

Le Comité souhaitera également, une fois de plus, tirer profit de la présence de nombreuses délégations internationales afin d'établir des relations avec ces interlocuteurs internationaux venus offrir de nouvelles perspectives de collaboration et présenter la 16<sup>e</sup> édition du Concours de mémoires AIPCR-Québec, destiné aux jeunes étudiants québécois en maîtrise.

Au plaisir de vous y croiser!

Claude Carette  
Président du Comité AIPCR-Québec

\* Vous trouverez la liste complète des représentants québécois, de même que le Plan stratégique 2016-2019 de l'Association mondiale de la route, sur le site Internet du Comité AIPCR-Québec.

>42

## À LA UNE LANCEMENT DU MANUEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**LISE FOURNIER** | Secrétaire francophone du CT 3.2  
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Le *Manuel de sécurité routière* constitue un ouvrage phare de l'Association et une référence de base qui offre un large panorama des connaissances en expliquant l'impact de la conception des routes sur la sécurité routière. Publié en 2003, cet ouvrage a contribué à l'amélioration de la situation et à la réduction du bilan mondial de décès et de blessés dans les accidents de la route.

La production de la première version du *Manuel de sécurité routière*, qui a exigé une importante quantité de travail, a été coordonnée par le Québec. De plus, le manuel a servi de base à la création, par l'Association québécoise des transports, d'une formation interactive en sécurité routière qui permet de comprendre les concepts de base de la sécurité routière et de situer les éléments influençant la sécurité routière.

Au cours du cycle 2012-2015, un groupe d'étude de l'AIPCR a été chargé de la refonte et de la mise à jour de ce manuel. Ce groupe d'étude était composé de membres des comités techniques de l'AIPCR et de représentants de l'Organisation mondiale de la Santé, du Forum International des Transports/de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (FIT/OCDE), de la Banque mondiale et de la Banque africaine de développement. Le projet, qui représente une contribution majeure de l'Association à la Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies, a été décidé par le Conseil de l'AIPCR en 2011 à Mexico.

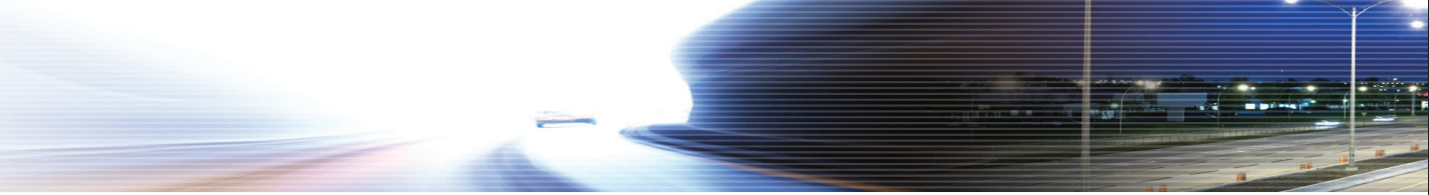
Le nouveau manuel de l'AIPCR constitue une base de connaissances mondiale au regard des pratiques efficaces en matière de gestion de la sécurité routière et répond aux différents niveaux de connaissances, et ce, tant des décideurs que des praticiens en sécurité routière, qui y trouveront facilement les éléments pertinents. Il met en évidence les meilleures politiques d'encadrement et les références techniques en plus d'offrir une orientation générale sur la gestion des interventions pour obtenir des résultats indépendamment du développement des infrastructures. Il fournira à l'utilisateur les principaux acquis en la matière et les informations concernant l'important rôle de l'infrastructure routière, tout cela dans un cadre global. La Décennie d'action pour la sécurité routière a également été considérée dans ce processus de révision alors que l'importance du leadership des gouvernements en ce domaine est spécifiquement abordée.

Le 3 novembre dernier, à l'occasion du Congrès mondial de la route à Séoul, le nouveau *Manuel de sécurité routière* de l'AIPCR a été lancé sous forme de recueil électronique. Sa version web, maintenant disponible, permettra une grande flexibilité pour la mise à jour en continu par l'insertion de nouveaux éléments. Le document, actuellement en anglais, devrait être traduit en français et en espagnol, puis dans d'autres langues.

Le Manuel est disponible gratuitement sur :  
<http://roadsafety.piarc.org/en>.

### Structure du manuel

Le manuel a été produit en considérant l'approche du Système sûr. Il s'adresse tant aux gestionnaires qu'aux praticiens avec des messages clés au début de chaque chapitre et des études de cas qui aideront à la compréhension des différents concepts. Il tient compte des préoccupations de différents groupes d'utilisateurs



(ex. : piétons, motocyclistes). Comportant trois parties, il présente les principaux acquis en matière de sécurité routière et les informations concernant l'important rôle de l'infrastructure routière.

#### Partie I. Perspective globale

- Chapitre 1 : Portée du problème de la sécurité routière
- Chapitre 2 : Développements en sécurité routière

#### Partie II. Gestion de la sécurité routière

- Chapitre 3 : Système de gestion de la sécurité routière
- Chapitre 4 : Approche du Système sûr
- Chapitre 5 : Gestion efficace et utilisation des données
- Chapitre 6 : Cibles en sécurité routière, politiques et plans d'action

#### Partie III. Planification, conception, exploitation et utilisation du réseau routier

- Chapitre 7 : Rôles, responsabilités et capacité de gestion
- Chapitre 8 : Comportement des usagers de la route
- Chapitre 9 : Sécurité des infrastructures, politiques et outils
- Chapitre 10 : Évaluation des risques potentiels et identification des problèmes
- Chapitre 11 : Sélection des mesures correctives et priorisation
- Chapitre 12 : Monitoring et évaluation de l'efficacité des mesures implantées ou interventions réalisées

## LE COMITÉ TECHNIQUE 1.5 – GESTION DES RISQUES

**ÉTIENNE QUIRION** | Secrétaire francophone du CT 1.5  
Centre de coordination de la sécurité civile du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

#### Contexte

Le cycle 2012-2015 de l'AIPCR a permis la poursuite des travaux sur la gestion des risques, entamés dans les cycles précédents, par le Comité technique 1.5 sur la gestion des risques (CT 1.5).

Plus de 50 personnes ont contribué aux travaux du CT 1.5 et, parmi ceux-ci, quatre représentants Canada-Québec en faisaient partie : M. Richard Frenette a été leader du groupe de travail 1 (GT 1), alors que Mme Johanne Legault et M. Robert Loranger ont partagé chacun environ la moitié de la durée du cycle comme secrétaires francophones. L'auteur de ces lignes a quant à lui récemment pris la relève comme secrétaire francophone, une fois l'essentiel des travaux terminés.

Le mandat du CT 1.5 se déclinait comme suit :

Le Comité technique 1.5 (CT 1.5) se concentre sur le rôle que joue l'évaluation des risques dans l'élaboration de politiques et la prise de décision, dans les méthodologies d'évaluation et de gestion des risques et dans la gestion des urgences. Il étudie par exemple les dangers combinés et à grande échelle dont les conséquences pourraient raisonnablement être décrites comme désastreuses ou catastrophiques.

Le CT 1.5 porte une attention toute particulière à la gestion intégrée des risques et en particulier à l'évaluation des risques, aux processus décisionnels, au traitement des risques, aux outils de gestion des risques et à la gestion des urgences. Le CT 1.5 poursuit les quatre mandats suivants :

- 1) Rôle de l'évaluation des risques dans l'élaboration de politiques et la prise de décision;
- 2) Méthodologies et outils d'évaluation et de gestion des risques, appliqués à l'exploitation des routes;
- 3) Gestion des situations d'urgence;
- 4) Gestion des risques et des urgences pour les dangers combinés et de grande ampleur.

Depuis le début du cycle, le CT 1.5 a mené différents travaux afin d'atteindre ses objectifs :

- 1) Formation de trois groupes de travail (GT) et production de rapports
  - GT 1. Rôle de l'évaluation des risques dans l'élaboration de politiques et la prise de décision
  - GT 2. Méthodologies et outils d'évaluation et de gestion des risques, appliqués à l'exploitation des routes
  - GT 3. Gestion des situations d'urgence et gestion des risques et des urgences pour les dangers combinés et de grande ampleur
- 2) Enquête internationale
- 3) Deux séminaires internationaux à Mérida (Mexique) et à Xi'an (Chine)



- 4) Trois ateliers internationaux à Osaka (Japon), Rome (Italie) et Adélaïde (Australie)
- 5) Publications
- 6) Recueil d'études de cas

### Résumé des résultats

#### *Rôle de l'évaluation des risques dans l'élaboration de politiques et la prise de décision*

Une enquête du CT 1.5 a permis de révéler que ce ne sont pas toutes les organisations routières qui possèdent une politique ou un processus de gestion des risques couvrant l'ensemble de l'organisation. À plusieurs endroits, des efforts demeurent nécessaires pour sortir du réactif et plutôt anticiper et intégrer les risques, le tout étant fortement corrélé aux objectifs organisationnels de la haute direction. Par ailleurs, peu de pays ont adopté une disposition juridique obligeant les gestionnaires de réseau à mettre sur pied un plan de gestion des risques. L'exercice de justification des dépenses supplémentaires pour anticiper les imprévus en est d'autant plus difficile. Mais dans un monde d'instantanéité et avide de concret, il est possible de comprendre la difficulté d'accepter des stratégies visant à prévenir des événements éventuels et maîtriser leurs conséquences, d'où le défi de démontrer la plus-value et les bénéfices nets de la gestion des risques. Le livrable du GT1 met en évidence les stratégies d'organismes qui ont réussi à mettre en place une gestion intégrée des risques dans le domaine routier.

#### *Méthodologies et outils d'évaluation et de gestion des risques appliqués à l'exploitation des routes*

Le CT 1.5 s'est également intéressé aux méthodes et outils en gestion des risques pour les routes. Il a par exemple mené une étude sur un système de gestion des catastrophes routières en appliquant des techniques de gestion des risques. Une étude de cas a été menée sur une portion d'autoroute japonaise comprenant des installations variées et soumises à différents aléas (séismes, typhons). Les résultats ont permis de présenter une courbe des risques, un tableau d'enregistrement des risques et un plan de traitement de ceux-ci.

Par ailleurs, les changements climatiques qui exacerbent certains aléas influencent les niveaux de risques réels et remettent donc en question un certain nombre d'éléments. Les changements climatiques doivent donc être



Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports



Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports



inclus dans tous les aspects entourant la gestion des routes : procédures actuelles et futures, planification, conception, entretien et exploitation des routes. Une étroite collaboration entre les administrateurs de routes et les organisations concernées permettra d'améliorer la réponse aux urgences.

Le Comité 1.5 a par ailleurs élaboré un manuel en ligne consacré à la gestion des risques. Ce manuel inclut des techniques et des pratiques de gestion des risques, des études de cas, le tout présenté avec un outil de recherche et une interface visant une certaine convivialité.

#### *Gestion des situations d'urgence et gestion des risques et des urgences pour les dangers combinés et de grande ampleur*

Les pratiques exemplaires en gestion des urgences militent pour une évaluation précoce des risques, une bonne planification des éventualités et des réactions, et ce, de manière continue et dynamique avec un souci constant d'adaptation aux conditions évolutives. Les conditions de succès de ces pratiques tournent autour d'un cadre législatif, de responsabilités et de mandats clairs, d'un esprit de collaboration, etc. Par ailleurs, on y rappelle l'importance de la consultation et de la communication, de même que la formation continue, les exercices réguliers, l'expérience accumulée et les leçons tirées, le contrôle et l'examen du cadre de gestion des risques de manière à toujours améliorer les cadres de référence.

Le rapport souligne également l'apport majeur des progrès technologiques, des systèmes de transport intelligents, des plans de gestion d'urgence et des scénarios stratégiques connexes dans la transformation des approches traditionnelles de préparation, d'intervention et de rétablissement.

Par ailleurs, les Centres d'opération d'urgence (COU) peuvent être utilisés avec les Centres de gestion de la circulation (CGC), lesquels sont adaptés pour répondre à une diversité de situations d'urgence.

Enfin, dans le contexte des catastrophes combinées ou de grande ampleur, la notion de « Safety burst » a été reprise par le CT 1.5 puisqu'elle fait référence à un état qui résulte d'une défaillance d'une partie ou d'un ensemble de parties d'un grand et complexe système d'ingénierie avec comme conséquence possible le

déclenchement d'une défaillance encore plus grande et une propagation vers de plus grands dommages, alors que les performances du système deviennent hors de contrôle.

#### *Autres (études de cas, articles dans Routes)*

Le Comité 1.5 a recueilli plus de 80 études de cas en gestion des risques dans le cadre de ses travaux et quelques-uns de ses membres ont publié un total de cinq articles dans la revue *Routes/Roads*.

#### **Retombées**

Par le passé, on rapporte que les travaux des comités de l'AIPCR ont été fort utiles au développement du réseautage dans le domaine de la gestion des risques, pour le développement de la connaissance, pour l'échange par le partage d'expériences étrangères, etc.

Cette mouture des travaux en gestion des risques possède certainement le potentiel pour atteindre les mêmes résultats que les cycles précédents. Par ailleurs, le rapport étoffé du Comité 1.5 fournira une mine de renseignements aux professionnels et aux gestionnaires dans le domaine.