

# SYSTEME D'IDENTIFICATION DES PRIORITES POUR L'INSTALLATION DE BARRIERES

D. BELLINI & C. RISTORI

Servizio Viabilità - Provincia di Pisa, Italia

[d.bellini@provincia.pisa.it](mailto:d.bellini@provincia.pisa.it) & [c.ristori@provincia.pisa.it](mailto:c.ristori@provincia.pisa.it)

## RÉSUMÉ

Depuis 2007, la Province de Pise a établi le Centre de surveillance des accidents de la route, où elle se propose d'acquérir les données d'accidents recueillies par la Police dans toute la province et de les utiliser afin d'optimiser l'allocation des ressources et ainsi améliorer les conditions de sécurité routière mais aussi réduire le nombre d'accidents et leurs effets néfastes.

Les dispositifs de retenue, utilisés comme protection passive le long des routes, sont des éléments importants pour la gestion de la sécurité routière, en particulier pour le patrimoine routier existant, souvent caractérisé par de graves et de nombreuses aspects critiques, qu'ils soient de type d'alignement plano-altimétrique ou de section transversale. La première étape pour atteindre la bonne application et utilisation de ces dispositifs est de connaître l'état actuel de la maintenance.

Via une directive, le Ministère a invité toutes les institutions routières à assurer la planification de l'adaptation aux dispositions existantes relatives aux barrières. Celles-ci concernent la vérification des conditions d'efficacité et de l'entretien des barrières. La Province de Pise a donc défini trois classes de risque : élevé, moyen et faible. Ceux-ci sont établis en fonction des conséquences éventuelles que pourraient subir les occupants d'un véhicule ayant un impact avec la barrière à la suite d'un accident. Les routes dont les dispositifs de retenue ne sont pas en mesure de garantir une retenue minimale lors de l'impact d'un véhicule, en raison d'un rendement réduit ou défectueux, et ce en présence de dangers ou de problèmes graves pouvant endommager l'intérieur du véhicule appartiennent à la section de 'risque élevé'. Les routes ne disposant d'aucun dispositif de sécurité en cas de danger grave sont également classées dans cette catégorie. Les dispositifs qui ne sont pas en mesure de garantir un parfait contrôle des véhicules en perdition, mais qui sont toutefois en bon état, appartiennent à la classe moyenne. Les routes dépourvues de dispositif de sécurité en l'absence de danger grave appartiennent également à cette catégorie. Les dispositifs qui ne sont pas en mesure d'assurer une retenue totale des véhicules lourds, en l'absence de danger grave, mais en bon état de fonctionnement appartiennent à la classe inférieure.

Par la suite, la Province de Pise a procédé, à travers son personnel technique, à un recensement des dispositifs de retenue en vigueur sur les routes. Les routes où les barrières sont absentes, mais où elles doivent être installées ont également été recensées. Ces connaissances détaillées ont permis de définir tous les points critiques existant le long du réseau routier et d'estimer, selon les critères établis, les ressources nécessaires pour éliminer les anomalies. Comme il est impossible, avec les ressources disponibles, d'adapter toutes les routes qui présentent des anomalies par rapport aux dispositions réglementaires, il est nécessaire d'affronter le problème en insérant la notion de risque afin d'identifier les priorités d'intervention. En général, les routes à haut risque doivent être identifiées grâce à une procédure d'analyse qui met en relation les dommages résultant d'un accident de la route dans lequel les dispositifs de retenue latérale sont "impliqués" et

la probabilité que cela se produise. En plus du niveau de dangerosité objective du segment de route, on devrait tenir compte de la densité du trafic le long de la route et du niveau d'accidentalité de la route. L'absence ou la présence d'un dispositif non approprié est directement corrélée à l'importance des dommages qui peuvent subir les occupants d'un véhicule en perdition, alors que la circulation et le niveau des accidents de la route sont l'expression directe de la probabilité que le dommage pourrait être produit.

Les critères ont donc été définis pour déterminer les niveaux de risque associé à chaque route comme une combinaison de dangerosité intrinsèque, du niveau d'exposition (évaluée par rapport au TGM), du nombre d'accidents et des coûts et du temps de l'intervention. Dans la pratique, les paramètres individuels sont assemblés en un seul indice unidimensionnel à partir de 1 100. Celui-ci nous permet de donner un jugement quantitatif global sur le niveau de risque correspondant. Selon certains intervalles de cet indicateur, cinq niveaux de risque ont été définis : faible, significatif, important, haut, alarmant. Cet article décrit en détail la procédure établie et adoptée du réseau routier de 1000 km sous la gérance de la Province de Pise et de son utilisation dans l'allocation des ressources.