



## À paraître : Lignes directrices des emplacements propices aux collisions

L'ATC apporte la touche finale aux lignes directrices nationales pour l'analyse des emplacements propices aux collisions.

Afin de déterminer les emplacements à risque élevé d'un réseau routier où les automobilistes et autres usagers de la route décèdent ou sont grièvement blessés, certaines administrations routières effectuent des enquêtes scientifiques de recensement des emplacements à haut risque (REHR), des programmes sur les secteurs particulièrement dangereux et des analyses des réseaux routiers.

Le but de ces activités est de cerner les déficiences de l'infrastructure routière, la gestion de la circulation et les éléments de contrôle qui ont pu contribuer aux collisions et de déterminer des mesures appropriées d'amélioration. Ce processus est essentiel à la mise en place de programmes de gestion de la sécurité routière efficaces et conformes à la Vision sécurité routière du Canada.

Cette nouvelle publication vise à aider les intervenants et experts-conseils en sécurité à utiliser des mécanismes de recensement du réseau et des concepts statistiques pour identifier et hiérarchiser les emplacements présentant le plus grand potentiel d'amélioration en matière de sécurité. Les administrations routières pourront mettre en place des méthodes de recensement à la fine pointe de la technologie afin de modifier et d'améliorer la sécurité du réseau.

Puisque le REHR dépend d'un certain nombre de variables ainsi que des besoins et approches de chaque organisme, les lignes directrices de l'ATC présentent des méthodes de recensement recommandées et provisoires, y compris une méthodologie et des illustrations, ainsi que, lorsque cela est possible, les étapes de mise en œuvre, par exemple la conception ou l'acquisition d'outils analytiques.

Le document fournit également des conseils aux organismes pour la sélection de méthodes compatibles avec leurs ressources disponibles et leurs besoins de recensement, ainsi que les données et ressources requises pour passer des méthodes provisoires aux méthodes plus avancées.

Les méthodologies de pointe présentées dans la publication reposent sur une recherche récente et sanctionnée par des organismes tels que l'American Association of State Highway and Transportation Officials et la Federal Highway Administration des États-Unis.

Lancé par le Comité permanent de la sécurité routière de l'ATC, ce projet a été exécuté par **Navigats Inc.** Un avis de publication sera affiché sur le site Web de l'ATC au cours des prochains mois. La version française de ce document paraîtra par la suite. 



## Matériel d'apprentissage sur les bonnes pratiques pour les études de planification des transports

L'Association a lancé un projet dans le cadre duquel du matériel d'atelier sera conçu pour accompagner les *Bonnes pratiques techniques d'exécution des études de planification des transports à long terme au Canada* de l'ATC.

D'abord publié en 2008, le document des bonnes pratiques mettait l'accent sur les outils analytiques et les données connexes qui appuient les pratiques de planification des transports à long terme des petites et moyennes collectivités au Canada.

(suite à la page 2)

## Dans ce numéro

Inscrivez les réunions techniques du printemps à votre calendrier!

Parution prochaine : Rapport sur les panneaux de limite de vitesse dans les bretelles

Évaluation des risques posés par le climat : première étape d'adaptation aux changements climatiques

Mises à jour du Guide canadien de conception géométrique des routes

Bientôt disponible : Rapport sur les panneaux de signalisation à DEL

Nouveaux visages au sein de l'équipe des Services aux membres et des communications

Matériel d'apprentissage sur les bonnes pratiques (suite)

Mise de l'avant par le Comité permanent de la planification des transports et de la recherche, la nouvelle initiative permettra la création d'une série complète de documents comprenant des manuels, des présentations et des exemples qui pourront être utilisés pour former le personnel municipal quant à l'utilisation des bonnes pratiques pour les études de planification des transports.

Ce matériel, qui s'adresse aux cadres supérieurs, aux urbanistes et aux planificateurs des transports du secteur municipal, ainsi qu'aux experts-conseils, aux universitaires et au milieu de la recherche, sera utilisé dans le cadre des ateliers offerts dans l'ensemble du Canada.

Les participants obtiendront une vue d'ensemble du rapport de l'ATC de 2008, ainsi que de l'utilisation prévue du rapport, de la portée d'utilisation des bonnes pratiques et des circonstances dans lesquelles les pratiques peuvent efficacement être appliquées. On leur présentera

également des exemples de tous les principaux processus contenus dans les bonnes pratiques. Le matériel des ateliers aidera les participants à utiliser les bonnes pratiques dans un certain nombre de scénarios typiques de planification des transports et à établir la stratégie de planification des transports la mieux adaptée au contexte et aux besoins de leur organisme.

Le comité directeur du projet apporte actuellement la touche finale à l'appel de propositions et entreprendra le processus de sélection de l'expert-conseil dans les semaines à venir. Ce projet devrait être achevé au printemps 2012.

L'initiative est parrainée conjointement par **Transports Alberta**, **Transports et Renouveau de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse**, le **ministère des Transports de l'Ontario**, le **ministère des Transports du Québec**, **Voirie et Infrastructure Saskatchewan** et les **villes d'Ottawa**, de **Moncton**, de **Montréal** et de **Saskatoon**. 



## Congrès et exposition annuels de 2011 de l'ATC

*Les succès en transports : un tremplin vers l'avenir*

**Du 11 au 14 septembre,  
À Edmonton (Alberta)**

**DÉLÉGUÉS** – L'information concernant la préinscription sera diffusée sur le site Web de l'ATC au début du mois de mai.

**EXPOSANTS** – Pour réserver votre place d'exposant, visitez le site Web de l'Association au début du mois d'avril.

**COMMANDITAIRES** – Pour en savoir davantage sur les offres de commandite, consultez l'information déjà affichée sur le site Web.

[www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca)

Publication trimestrielle de  
l'Association des transports du Canada  
ISSN 0317-1280  
2323, boulevard Saint-Laurent  
Ottawa K1G 4J8  
Téléphone 613-736-1350  
Télécopieur 613-736-1395

[www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca)

Rédactrice : Lynne Parisien ([lparisien@tac-atc.ca](mailto:lparisien@tac-atc.ca))

Collaborateurs : Josée Bisson, Katarina Cvetkovic,  
David Lapp, Sandra Majkic, Dirk Nyland et Sarah Wells

Conceptrice : Debi Woods

[nouvelles@tac-atc.ca](mailto:nouvelles@tac-atc.ca)

L'ATC est une association d'envergure nationale à but non lucratif dont la mission est de promouvoir la sécurité, la sûreté, l'efficacité, l'efficacé et le respect de l'environnement dans le cadre de la prestation de services financièrement durables de transport, le tout à l'appui des objectifs sociaux et économiques du Canada.

L'ATC est une tribune neutre de collecte et d'échange d'idées, d'informations et de connaissances à l'appui de l'élaboration de lignes directrices techniques et de bonnes pratiques.

À l'échelle du pays, l'Association s'intéresse principalement au secteur routier et à ses liens et interrelations stratégiques avec les autres composantes du réseau de transport.

En milieu urbain, l'Association s'intéresse non seulement au transport des personnes et des marchandises, mais encore à la prestation de services à la collectivité et aux incidences de toutes ces activités sur les modèles d'aménagement du territoire.

## Programme canadien des prix en transports

*Proposez la candidature des meilleurs intervenants de l'industrie des transports!*

Le Programme canadien des prix en transports a pour but de **souligner le leadership, l'excellence et les réalisations d'intervenants de tous les modes et segments du secteur des transports**. Si vous connaissez une personne qui a apporté une contribution exceptionnelle au secteur canadien des transports, ce programme vous offre la possibilité de proposer la candidature de cette personne aux prix les plus prestigieux de l'industrie!

Des candidatures sont sollicitées en 2011 au regard des quatre catégories de prix suivantes :

- ◆ Personnalité de l'année dans le domaine des transports,
- ◆ Prix d'excellence (jusqu'à deux prix),

- ◆ Prix de réalisation (jusqu'à deux prix), et
- ◆ Prix du mérite pédagogique (jusqu'à deux prix).

Le Programme canadien des prix en transports est administré par l'ATC, avec l'appui de Transports Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ce programme ou pour soumettre une candidature, **visitez le site Web de l'ATC. Les candidatures en vue des prix de 2011 doivent être présentées en ligne au plus tard le 13 mai.**

Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, ou une personne déléguée par ce dernier, remettra les prix à l'occasion du banquet de clôture du congrès et de l'exposition annuels de 2011 de l'ATC, qui aura lieu à Edmonton, du 11 au 14 septembre.

## Nouveaux visages au sein de l'équipe des Services aux membres et des communications



**Erica Andersen**

Erica Andersen a joint les rangs de l'ATC à titre de directrice, Services aux membres et communications, et Marie-Louise Doyle est la nouvelle gestionnaire, Congrès, réunions et événements.

La nomination d'Erica fait suite au départ de Deb Cross qui déménagera à Londres, en Angleterre, à la fin du mois d'avril. Nous lui souhaitons beaucoup de succès dans ses projets futurs.

Erica dirigera l'équipe des Services aux membres et des communications afin que les clients et membres de l'ATC bénéficient d'une valeur optimale, y compris les initiatives de recrutement et de conservation, les relations avec la clientèle et les services aux membres. Elle supervisera les initiatives stratégiques d'élaboration, de prestation et de commercialisation des produits et services, les publications, le site Web, les affaires publiques, le congrès et principaux événements, ainsi que les prix et initiatives spéciales de l'ATC. Erica sera la personne-ressource principale en ce qui concerne les relations avec les médias, et elle orchestrera la mise en place du cadre requis pour l'amélioration des services en français.

Professionnelle chevronnée possédant une vaste expérience, Erica a entre autres été directrice des Services aux membres pour l'Association du Barreau canadien, directrice générale des adhésions de Tourisme Ottawa et directrice du marketing de l'Association canadienne pour la santé, l'éducation physique, le loisir et la danse. Elle possède une maîtrise en administration de l'éducation physique ainsi qu'un baccalauréat en éducation physique de l'Université d'Ottawa. Erica a été

conseillère auprès du Conseil d'administration du Conseil du tourisme rural d'Ottawa et a représenté le sud de l'Ontario auprès du Conseil d'administration d'Attractions Ontario.

Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, Marie-Louise Doyle assurera la gestion de l'élaboration des concepts, de la logistique et de la prestation des événements périodiques et promotionnels de l'ATC, y compris le congrès et l'exposition annuels, les réunions techniques du printemps et les remises des prix de l'ATC. Elle sera également responsable du déroulement sur place du congrès et des événements et mettra en œuvre des initiatives spéciales pour l'ATC.



**Marie-Louise Doyle**

Marie-Louise a acquis plus de 10 années d'expérience en logistique de congrès et de réunions auprès d'organismes de très bonne réputation comme l'Institut canadien des évaluateurs et la Fondation canadienne de la recherche sur les services de santé. À titre de conseillère principale de sa propre entreprise, elle a géré des événements corporatifs et fourni des services d'évaluation d'outils de communication. Marie-Louise a obtenu un baccalauréat en arts, criminologie et droit de l'Université Carleton et est actuellement inscrite au programme de la maîtrise.

Marie-Louise a été nommée à ce poste suite au départ de Gil Morier, qui a pris sa retraite après 38 ans de service à l'ATC. ☐

## Inscrivez les réunions techniques du printemps à votre calendrier!

Les réunions techniques du printemps 2011 de l'ATC auront lieu du 14 au 18 avril à l'hôtel Delta du centre-ville d'Ottawa (anciennement l'hôtel Crowne Plaza). Vous pouvez obtenir de l'information sur les réunions à l'adresse [www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca).

Les réunions techniques du printemps constituent le deuxième événement annuel de l'ATC en termes d'importance et offrent aux participants d'excellentes occasions de réseautage et d'échange d'informations techniques. Bon nombre des réunions sont ouvertes aux membres de l'ATC en général, sauf indications contraires.

Presque tous les conseils et comités de l'ATC participeront à ces réunions. Un déjeuner-causerie sera conjointement organisé le vendredi 15 avril par l'ATC et la section de la Capitale nationale de l'Institut canadien des ingénieurs en transport. On y fera une présentation sur les défis posés par la conception des carrefours giratoires au Canada. De plus, un événement réunissant tous les participants est également prévu pour le samedi 16 avril. Cette réception sera précédée d'un mot d'ouverture du président de l'ATC. Les membres du Conseil d'administration de l'ATC se réuniront le 18 avril.

Même si aucuns frais d'inscription ne s'appliquent, l'ATC demande aux **membres des conseils et des comités de confirmer leur présence en ligne** afin que les participants aux réunions puissent être bien reçus et bien identifiés. Les membres de l'ATC qui veulent assister aux réunions du printemps, mais qui ne sont membres d'aucun comité doivent confirmer leur présence en envoyant un message électronique à l'adresse [meetings-reunions@tac-atc.ca](mailto:meetings-reunions@tac-atc.ca), peu importe le nombre de réunions auxquelles ils veulent assister.

L'Association canadienne du ciment et Ourston Roundabout Engineering Canada parraineront les réunions techniques du printemps.



Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, dont le calendrier préliminaire des réunions et des renseignements sur les réservations à l'hôtel, consultez la section des événements du site Web de l'ATC.

## La Fondation de l'ATC élargit son mandat

La Fondation de l'ATC a récemment organisé une séance de planification stratégique approfondie qui a été dirigée par un expert-conseil.

Le Conseil d'administration de la Fondation et les membres ont indiqué que le programme des bourses d'études devrait mettre l'accent sur des stratégies visant l'accroissement des fonds des donateurs et la conception de nouveaux programmes appuyant le mandat général de la Fondation.

Les principales conclusions tirées de cet exercice sont les suivantes :

- ◆ continuer d'accorder une grande importance au programme des bourses d'études;
- ◆ confier au comité de mentorat la tâche de créer de nouveaux programmes;
- ◆ accroître le Fonds de dotation de la Fondation pour renforcer la durabilité des finances;
- ◆ nommer de nouveaux directeurs pour faire de la sollicitation auprès de donateurs additionnels;
- ◆ élargir le groupe de bénévoles;
- ◆ reformer le comité des communications pour améliorer la reconnaissance accordée aux donateurs et mieux faire connaître à l'industrie les objectifs et réalisations de la Fondation.

Le programme de financement des bourses d'études de la Fondation pour 2011-2012 bat son plein. Plusieurs donateurs importants ont confirmé qu'ils renouvelaient leurs engagements pluriannuels. L'Alberta Traffic Group of Companies a aussi joint les rangs des donateurs du niveau argent.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités de la Fondation ou pour devenir donateur ou bénévole, communiquez avec la Fondation de l'ATC à l'adresse [fondation@tac-atc.ca](mailto:fondation@tac-atc.ca).

## Le directeur adjoint des événements et des communications de l'ATC prend sa retraite

Après 38 ans de service à l'ATC, le directeur adjoint des événements, des communications et des initiatives spéciales, Gilbert (Gil) Morier, a pris sa retraite en janvier 2011. Gil a entrepris sa carrière à titre d'agent de l'information pour ensuite occuper des postes aux communications, aux services aux membres et à la planification d'événements. Grandement apprécié par les membres de l'ATC pour son rôle d'organisation du congrès annuel et de production des *Nouvelles de l'ATC*, il a assumé des fonctions importantes au sein de l'Association. Il a entre autres été responsable des relations avec les médias, du programme des prix, d'une vaste gamme de services en français, des relations avec l'Association québécoise du transport et des routes, ainsi que de l'organisation d'événements internationaux en collaboration avec divers organismes partenaires. Gil a également fourni du soutien logistique au Conseil d'administration de l'ATC et au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Gil a accepté un poste contractuel à temps partiel à l'ATC et s'occupe principalement de planifier les célébrations du centenaire de l'Association qui auront lieu en 2014.

## Évaluation des risques posés par le climat : première étape d'adaptation aux changements climatiques

*Note de la rédaction - Dans cette contribution aux Nouvelles de l'ATC, David Lapp, gestionnaire, Exercice professionnel, Ingénieurs Canada, et Dirk Nyland, ingénieur en chef, ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, se penchent sur l'évaluation des effets potentiels des changements climatiques sur les infrastructures publiques. Publié au nom du Groupe de travail sur les changements climatiques de l'ATC, cet article s'inscrit dans une série d'articles qui tracent le profil des initiatives des organisations membres en matière de changements climatiques.*

Le Groupe de travail sur les changements climatiques de l'ATC poursuit son travail de collaboration avec les membres des conseils et des comités afin de fournir le leadership requis dans ce domaine et de sensibiliser davantage les Canadiens aux changements climatiques. Dans le cadre de ce processus, le groupe collabore avec divers organismes, dont le Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques. Ce comité, cofinancé par Ressources naturelles Canada (RNC) et Ingénieurs Canada, a été créé afin de réaliser une évaluation d'ingénierie de la vulnérabilité des infrastructures publiques du Canada aux impacts des changements climatiques.

Cet article définit l'approche utilisée par ce groupe afin d'évaluer les effets potentiels des changements climatiques sur les infrastructures publiques. Il s'agit de l'une des nombreuses approches présentées à titre d'information aux membres de l'ATC, et non de la seule approche recommandée.

Les importants changements climatiques qui se sont déjà amorcés ou qui s'amorceront plus tard ont atteint un niveau de certitude scientifique que nous ne pouvons plus nier. Les risques et impacts potentiels de ces changements sur le fonctionnement sécuritaire et efficace de nos infrastructures publiques – ainsi que les incidences sur la vie humaine et la prospérité économique – pourraient être importants.

Jusqu'à récemment, les ingénieurs s'en remettaient aux données climatiques historiques dans leurs travaux de conception, mais l'augmentation projetée de la fréquence et de l'intensité des phénomènes météorologiques extrêmes au cours des prochaines décennies pourrait signifier que la capacité de conception ne suffira pas à répondre aux variables découlant de ces phénomènes. Les coûts de réparation et de remplacement pourraient donc s'avérer majeurs et écrasants.

En août 2005, une chute de pluie localisée à Toronto a engendré la défaillance du ponceau de l'avenue Finch, dont la réparation a coûté environ 10 millions de dollars, selon la ville de Toronto. Ce ponceau avait alors été hors service pendant neuf mois. D'après le Bureau d'assurance du Canada, plus de 500 millions de dollars ont été versés pour des refoulements d'égouts, autres dommages à la propriété et interruption des affaires.

En ce qui concerne les infrastructures de transport, l'interruption du service peut nuire à la sécurité et à la santé publique. Ces interruptions entraînent également des pertes commerciales et sociétales qui peuvent se chiffrer à des dizaines ou des centaines de millions de dollars.

D'après Chantal Guay, chef de la direction d'Ingénieurs Canada, il serait responsable sur le plan financier d'adopter une stratégie axée sur la

planification et la mise en place de processus d'adaptation des infrastructures de transport aux conditions climatiques changeantes par l'entremise d'une évaluation de la vulnérabilité de l'ingénierie et des risques posés par les conditions climatiques. Cette stratégie veillerait à ce que les infrastructures fournissent un niveau de service acceptable et fiable pendant la totalité de leur cycle de vie.

Toujours selon Mme Guay, l'adoption d'une stratégie favorisant l'adaptation des infrastructures à ces phénomènes météorologiques extrêmes et aux changements climatiques permettrait une réduction des risques et des impacts futurs. Les ingénieurs, les urbanistes, les gestionnaires, les exploitants et d'autres professionnels, y compris des experts en science du climat, doivent étudier cette question en collaborant au sein d'une équipe multidisciplinaire.

### Première étape : évaluation des risques

En identifiant les composantes techniques des infrastructures vulnérables ou qui posent des risques, nous pourrions concevoir des solutions techniques et opérationnelles rentables. Bien qu'il existe de grandes incertitudes lorsque nous tentons d'établir les paramètres climatiques futurs pouvant influencer sur les infrastructures, il est essentiel de les évaluer dans le cadre de la première étape d'un processus d'adaptation efficace.

GRAVITÉ DU RISQUE	PROBABILITÉ DU RISQUE							
	Négligeable ou sans objet	Improbable 1:1 000 000	Éloigné 1:100 000	Occasionnel 1:10 000	Modéré 1:1 000	Probable 1:100	Fréquent 1:10	Continu 1:1
7 Catastrophique 0.800	0	7	14	21	28	35	42	49
6 Dangereux 0.400	0	6	12	18	24	30	36	42
5 Grave 0.200	0	5	10	15	20	25	30	35
4 Majeur 0.100	0	4	8	12	16	20	24	28
3 Modéré 0.050	0	3	6	9	12	15	18	21
2 Mineur 0.025	0	2	4	6	8	10	12	14
1 Mesurable 0.0125	0	1	2	3	4	5	6	7
0 Aucun effet	0	0	0	0	0	0	0	0

Faible risque = 0-12  
 Moyen risque = 13-36  
 Risque élevé = 37-49

Figure 1: Matrice d'évaluation des risques pour les infrastructures

Depuis 2005, Ingénieurs Canada travaille à un projet d'évaluation nationale de la vulnérabilité technique des infrastructures publiques existantes et prévues aux impacts des changements climatiques. Ce projet a donné lieu à la création d'un outil formel d'évaluation des risques posés par les changements climatiques, soit le *Protocole technique du Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques*.

Ce protocole repose sur un processus d'examen systématique de l'information sur les changements climatiques et d'identification des vulnérabilités ou de la capacité d'adaptation de chaque infrastructure. Les profils de risque des composantes des infrastructures en fonction du climat existant et futur sont établis à l'aide d'une matrice de risque, illustrée à la figure 1. Ces profils sont utilisés pour établir l'ordre de priorité des composantes qui doivent être adaptées et les méthodes d'adaptation qui doivent être utilisées (p. ex., les modifications à la conception, ainsi que les changements requis aux procédures opérationnelles ou d'entretien).

Le protocole a été appliqué dans plus de 20 études de cas d'infrastructures individuelles au Canada, notamment pour des bâtiments, des systèmes d'eaux pluviales et d'eaux usées, des structures routières et connexes et des systèmes d'approvisionnement en eau et de gestion de l'eau.

Ci-dessous paraissent quelques exemples de conclusions tirées de ces études.

- ◆ Les **routes et les ponts** sont grandement vulnérables aux accumulations de glace et aux cycles de gel-dégel qui en accélèrent l'usure. Les chutes de neige accrues nécessiteront des ajustements aux opérations de déneigement; la vulnérabilité de presque toutes les composantes d'infrastructure grandement vulnérables est attribuable à la fréquence et à l'ampleur accrue des phénomènes météorologiques violents. Des méthodes plus efficaces devront être utilisées pour détecter, prévoir et communiquer ces phénomènes à l'échelle locale.
- ◆ La route **Coquihalla** est en général résiliente aux changements climatiques, sauf l'efficacité des infrastructures de drainage advenant que les chutes de pluie semblables aux dépressions en

provenance d'Hawaï augmentent de fréquence. Ce phénomène météorologique est caractérisé par un flux puissant et persistant d'humidité atmosphérique et est associé aux fortes chutes de pluie produites par les eaux entourant les îles d'Hawaï qui frappent tout emplacement situé sur la côte du Pacifique de l'Amérique du Nord. Les normes techniques utilisées pour la route Coquihalla sont strictes étant donné les changements climatiques qui sont prévus. Il a également été recommandé que la mise à niveau requise des composantes d'infrastructure soit intégrée au programme d'amélioration et d'entretien périodique. L'étude approfondie de la visibilité (brouillard) et des questions liées aux vents forts et aux rafales descendantes nécessitera une meilleure définition et évaluation des impacts des changements climatiques.



**Route Coquihalla en Colombie-Britannique**

Les propriétaires et les gestionnaires doivent planifier et mettre en place un processus d'adaptation de leurs infrastructures de transport aux changements climatiques de manière responsable sur le plan financier. L'infrastructure devrait fournir un niveau de service acceptable et fiable pendant l'ensemble de son cycle de vie. La première étape doit être l'évaluation de la vulnérabilité technique et des risques liés au climat.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les études connexes, consultez le site Web d'Ingénieurs Canada à [www.engineerscanada.ca](http://www.engineerscanada.ca).

## L'ATC publiera le Guide canadien sur la capacité des intersections signalisées

Le Conseil des ingénieurs en chef de l'ATC a approuvé les travaux requis pour publier à nouveau la troisième édition du guide canadien sur la capacité des intersections signalisées (*Canadian Capacity Guide for Signalized Intersections*) au nom de l'ATC et du district canadien de l'Institut canadien des ingénieurs en transport (CITE).

La troisième édition de ce guide avait d'abord été publiée par le CITE en février 2008. Le perfectionnement continu du document est assuré par un comité formé de membres du Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation de l'ATC et du CITE.

Cette publication, qui repose sur les connaissances des intervenants du secteur de la circulation, ainsi que des enseignants et étudiants du secteur des transports dans l'ensemble du Canada, présente la méthodologie qui aide les ingénieurs de la circulation à planifier, à concevoir et à évaluer les intersections routières munies de feux de signalisation.

Un avis de publication sera affiché sur le site Web de l'ATC lorsque l'édition remaniée sera terminée.

## Bientôt disponible : Rapport sur les panneaux de signalisation à DEL

L'ATC publiera bientôt un rapport sur les pratiques recommandées pour l'utilisation des panneaux de signalisation à DEL sur les routes canadiennes.

Les DEL (diodes électroluminescentes) sont installées sur le devant des panneaux immobiles existants pour les mettre en évidence. Les panneaux à DEL sont différents des panneaux de signalisation illuminés de l'intérieur ou rétroéclairés.

Les pratiques recommandées par l'ATC indiquent que l'utilisation des panneaux à DEL devrait être restreinte aux panneaux « Arrêt » et « Cédez », ainsi que sur le côté arrêt de la palette « Arrêtez / Ralentissez ». Ces panneaux de forme unique se distinguent facilement des autres panneaux. Les DEL devraient être placées sur la bordure des panneaux afin de faire ressortir leur forme lorsque le niveau d'éclairage est faible.

Les DEL sont souvent utilisées pour augmenter de manière stratégique la perceptibilité des panneaux de signalisation. Les panneaux à DEL peuvent remplacer les panneaux immobiles à un emplacement où les conducteurs ne s'attendent pas à voir un panneau ou lorsque l'attention des conducteurs n'est pas dirigée vers un panneau important.

L'utilisation des panneaux à DEL devrait être restreinte puisqu'elle peut réduire l'efficacité et la visibilité des panneaux immobiles semblables. Il est donc essentiel de gérer efficacement l'utilisation des panneaux à DEL à l'aide des principes techniques et décisionnels adéquats.

Les nouvelles pratiques recommandées comprennent de l'information sur les conditions dans lesquelles l'utilisation de ces panneaux est justifiée ainsi que des conseils sur l'utilisation, la fréquence de clignotement, le type de clignotement, la couleur, le nombre, l'emplacement et l'intensité des DEL. De plus, des ajouts ont été préparés pour le *Manuel canadien de la signalisation routière* de l'ATC afin de décrire les panneaux à DEL et de fournir des lignes directrices sur leur installation et leur emplacement.

Ce projet a été mis de l'avant par le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation et est exécuté par **Intus Road Safety Engineering Inc.**

Un avis sera affiché sur le site Web de l'ATC au cours des prochains mois pour indiquer la publication du nouveau rapport. La recherche connexe, y compris une analyse documentaire et une enquête auprès des organismes de transport, pourra également être consultée dans la base de données de la bibliothèque de l'ATC. 

## Nouveau guide de gestion des services publics dans les emprises routières des autoroutes

L'ATC a entrepris les dernières étapes de production d'un nouveau guide qui encouragera l'établissement de lignes directrices uniformes qui aideront les administrations routières provinciales à gérer les aménagements de services publics situés dans les emprises routières des autoroutes au Canada.

Les entreprises de services publics qui fournissent des services essentiels au public aménagent souvent des installations dans les emprises de routes publiques. Les responsabilités des administrations routières comprennent la gestion des emprises routières de façon à assurer la sécurité, la capacité d'écoulement de la circulation et l'intégrité physique de leurs installations, ainsi que la réglementation de la présence des services publics.

Le document produit, qui résulte de projets bénévoles supervisés par le Comité permanent de l'entretien et de la construction de l'ATC, s'applique à toutes les routes ne comportant aucun croisement à niveau et est conçu à l'intention des gestionnaires des secteurs

public et privé et des ingénieurs-conseils de l'industrie des routes et des services publics.

Les lignes directrices proposées ne font aucune mention du droit légal d'utilisation ou d'occupation des emprises des autoroutes par les services publics, ni de la responsabilité financière associée à l'adaptation ou à l'installation des services publics dans ces emprises.

Même si le but premier du *Guide de gestion des services publics dans les emprises routières* est d'assurer la sécurité et le bon fonctionnement des routes ainsi que l'uniformité entre les provinces, ce guide reconnaît aussi que dans l'intérêt public, il est préférable d'éviter toute mesure coûteuse d'exploitation ou de déplacement des services publics.

Une annonce sera placée sur le site Web de l'ATC lorsque les versions française et anglaise du guide seront disponibles.

## Appui des premiers commanditaires du congrès annuel

L'ATC est à la recherche de commanditaires nationaux pour son congrès et exposition annuels de 2011, *Les succès en transports : un tremplin vers l'avenir*, qui se tiendra à Edmonton, du 11 au 14 septembre.

Les commanditaires ci-dessous fournissent un appui continu à cet événement de marque du secteur des transports au Canada.

### PLATINE



### OR

Association canadienne du béton préparé

Association canadienne du ciment

Autodesk

Golder Associates Ltd.

HDR | iTRANS

Le Groupe IBI

### ARGENT

Stantec Consulting Ltd.

### BRONZE

Alberta Traffic Supply Ltd.

CH2M HILL Canada Limited

Welton Parent Inc.

Pour en savoir davantage sur les possibilités de commandite du congrès et sur les principaux avantages qui s'y rattachent, consultez le site [www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca) ou communiquez avec Erica Andersen ([eandersen@tac-atc.ca](mailto:eandersen@tac-atc.ca)) au Secrétariat de l'ATC.

## NOUVEAUX MEMBRES

L'ATC est heureuse d'accueillir les nouveaux membres ci-après :

### Town of Antigonish

Antigonish, NS

*Ken Proctor*

### Composites Innovation Centre

Winnipeg, MB

*William Darracott*, Principle Engineer, Civil Infrastructure EIT

### City of Courtenay

Courtenay, BC

*Tyler Madsen*, Engineering Technologist

### Fibrwrap Construction Canada

Surrey, BC

*John Percival*, Vice-president

### IceCheck Instruments Ltd.

Edmonton, AB

*Glen Brown*

### Township of Laurentian Valley

Pembroke, ON

*David Saunders*, Public Works Manager

### City of Sault Ste-Marie

Sault-Ste-Marie, ON

*Andy Starzomski*, Manager of Traffic and Communications

### City of St. Thomas

St.Thomas, ON

*Al Wingrove*, Senior Technician Roads and Traffic

### Telenium Inc.

Winnipeg, MB

*Ray Senez*, President

### Gurjeet Shaheed

Edmonton, AB

## Mises à jour du Guide canadien de conception géométrique des routes

Le Conseil des ingénieurs en chef de l'ATC a récemment approuvé trois modifications au *Guide canadien de conception géométrique des routes*.

Ces modifications, qui portent sur le dégagement horizontal des ponts, les bandes d'avertissement et la distance de visibilité de dépassement, découlent d'efforts bénévoles du Sous-comité des révisions et des ajouts, sous la supervision du Comité permanent de la conception géométrique.

### Dégagement horizontal des ponts

Deux figures paraissant au chapitre 2.2 du guide (éléments transversaux) seront révisées afin d'éviter toute confusion potentielle et de supprimer l'information redondante tout en conservant les conseils requis. Ces figures ont trait au dégagement horizontal des ponts sur les artères routières et les autoroutes urbaines (passage supérieur).



### Bandes d'avertissement

De l'information sera ajoutée au chapitre 2.2 du guide portant sur les bandes d'avertissement des lignes médianes et les renseignements désuets sur la conception des bandes d'avertissement des accotements seront supprimés. La liste des documents de référence comprend maintenant les deux publications suivantes : le rapport de 2009 du National Cooperative Highway Research Program intitulé (*Guidance for the Design and Application of Shoulder and Centreline Rumble Strips*) et le document des bonnes pratiques sur la mise en place de bandes d'avertissement de 2001 de l'ATC (*Best Practices for the Implementation of Shoulder and Centreline Rumble Strips*).

### Distance de visibilité de dépassement

Cette mise à jour, qui sera apportée au chapitre 1.2 (contrôles de conception), se rapporte à l'écart existant en ce qui concerne les méthodologies d'établissement de la distance de visibilité de dépassement qui sont décrites dans le guide et dans le *Manuel canadien de la signalisation routière* de l'ATC.

Le guide indique qu'un conducteur peut effectuer un dépassement sécuritaire si le véhicule qui vient en sens inverse semble être à la fin de la phase 1 de la manœuvre de dépassement. On recommande l'utilisation de la visibilité fondée sur une hauteur des yeux de 1,05 mètre et une hauteur d'un objet de 1,3 mètre. Le manuel indique qu'un conducteur peut mettre fin à un dépassement en toute sécurité si le véhicule qui vient en sens inverse semble être à la fin de la phase 1 de la manœuvre de dépassement, et recommande l'utilisation d'une hauteur des yeux et d'un objet de 1,15 mètre. La modification proposée ajoutera le modèle du manuel au guide en tant qu'option et décrira comment les deux approches diffèrent.

On effectue actuellement la mise au point des modifications qui seront apportées au guide et qui seront publiées au cours des prochains mois. 

## DU CÔTÉ DES MEMBRES

**Delcan Corporation**, une société multidisciplinaire d'experts-conseils en ingénierie, en planification, en gestion et en technologie a annoncé la création d'un nouveau groupe de transport par rail et de transport en commun. Cette nouvelle formation offrira des services combinés pour les réseaux de transport par rail et de transport en commun, y compris des services d'experts-conseils en ce qui concerne les véhicules, les travaux de voie, la signalisation, les communications, les centres de contrôle, la matériel à traction, l'ingénierie et l'intégration des systèmes, les essais et la mise en service, ainsi que l'assurance de la sécurité.

**Opus International Consultants Limited** a acquis Dayton & Knight Ltd., une société d'experts-conseils en ingénierie dont le bureau central est situé à Vancouver Nord. Opus, une société internationale et multidisciplinaire d'experts-conseils comptant plus de 2 300

employés à travers le monde, fournit des services en gestion de l'actif en transport, en conception architecturale, en gestion de l'eau et des eaux usées et en aménagement d'infrastructures. Par cette fusion, Opus intensifiera sa présence sur les marchés du Canada et de la Colombie-Britannique et augmentera sa force ainsi que sa capacité et ses ressources dans le secteur du génie municipal.

**Transoft Solutions Inc.** a lancé un nouveau logiciel de planification et de conception de carrefours giratoires qui permet aux ingénieurs et aux planificateurs des transports d'effectuer une modélisation en trois dimensions de la surface de la couche de roulement afin d'analyser les modèles de drainage. Transoft, qui conçoit des logiciels pour le milieu de l'ingénierie, a également lancé une technologie avancée pour la planification et l'aménagement d'intersections routières pour les nouveaux projets de construction et de modernisation.

## Modifications au Manuel canadien de la signalisation routière

Le Conseil des ingénieurs en chef a récemment approuvé les modifications devant être apportées au *Manuel canadien de la signalisation routière* de l'ATC en ce qui concerne la signalisation et le marquage des carrefours giratoires multivoies.

Une nouvelle section contenant les modifications récemment approuvées a été ajoutée au manuel et comprendra des renseignements détaillés sur les lignes indiquant l'obligation de céder le passage, les lignes des voies de routes circulaires, les flèches de chaussée, les panneaux réglementaires de désignation des voies de carrefours giratoires, un panneau d'avertissement d'empiètement de camion et de nouveaux panneaux indicateurs, notamment un panneau schématique avancé de carrefour giratoire, un panneau suspendu de carrefour giratoire et un panneau de sortie d'un carrefour giratoire.

De plus, le panneau d'obligation de céder le passage dans un carrefour giratoire et l'application typique de ces panneaux seront supprimés du manuel.

Ce projet a été mis de l'avant par le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation (CTGC) et a été exécuté par **Ourston Roundabout Engineering Canada**.

Le sous-comité de la révision et de l'édition du CTGC effectue les mises à jour qui seront apportées au manuel.

Le rapport décrivant les activités de recherche et de développement des recommandations sera ajouté aux documents de référence de la bibliothèque en ligne de l'ATC. 

## Quatrième rapport d'enquête sur les indicateurs de transport urbain en ligne

La version française du quatrième rapport d'enquête sur les indicateurs de transport urbain peut maintenant être téléchargée gratuitement dans le centre des ressources du site Web de l'Association.

Le rapport d'enquête est fondé sur les données recueillies pendant le recensement canadien de 2006 pour 33 régions métropolitaines de recensement (RMR). Il contient des données supplémentaires sur les 31 RMR qui ont répondu à l'enquête de l'ATC, qui portait sur l'état des initiatives de transport et d'aménagement du territoire, le financement des transports, ainsi que l'aménagement du territoire et les transports. Ce rapport comprend aussi des données de Kent Marketing sur les ventes de carburant ainsi que des statistiques sommaires provenant de l'Association canadienne du transport urbain.

## Parution prochaine : Rapport sur les panneaux de limite de vitesse dans les bretelles



L'ATC publiera bientôt un nouveau rapport sur les pratiques recommandées pour l'affichage des vitesses maximales sécuritaires dans les bretelles d'accès et de sortie.

Les automobilistes sont informés des vitesses appropriées à adopter dans les bretelles de raccordement grâce à des panneaux indicateurs de vitesse prescrite ou recommandée. Toutefois, il est rarement possible de fournir des vitesses maximales de conception dans les bretelles de même amplitude que celles des routes principales auxquelles les bretelles se raccordent. Les bretelles constituent un risque inhérent au déplacement sécuritaire en raison du manque d'uniformité de leur vitesse maximale admissible.

La vitesse maximale de conception d'une bretelle est fondée sur de nombreux facteurs, notamment les environs, la longueur des voies d'accélération et de décélération, le traitement des bretelles et la composition de la circulation.

Les conditions sur le terrain et les contraintes imposées aux projets entraînent souvent la modification de la conception des échangeurs et de leurs bretelles, ce qui crée des risques potentiels pour les automobilistes.

Les *Pratiques recommandées sur l'affichage des limites de vitesse dans les bretelles* fournissent des conseils sur l'établissement et l'affichage des limites de vitesse des véhicules dans les bretelles, y compris des limites de vitesse différentes pour différents types de véhicules.



Le rapport illustre la version révisée du panneau de limite de vitesse recommandée pour les bretelles qui paraît dans le *Manuel canadien de la signalisation routière* de l'ATC. Afin d'encourager l'uniformité dans l'ensemble du Canada, on ajoutera une nouvelle section au manuel qui fournira des conseils sur le panneau de limite de vitesse dans les sorties, qui est souvent utilisé pour attirer davantage l'attention des automobilistes lorsque la vitesse maximale est exceptionnellement peu élevée ou lorsque la limite de vitesse recommandée dans une bretelle ne peut être indiquée à l'emplacement voulu.

Ce projet a été mis de l'avant par le Comité permanent des techniques et de la gestion de la circulation de l'ATC et est exécuté par **Intus Road Safety Engineering Inc.**

Une annonce sera placée sur le site Web de l'ATC dès que le rapport paraîtra. La version française sera publiée à une date ultérieure. 

## Un moment dans l'histoire – Événements importants du secteur des transports

En prévision du centenaire de l'ATC en 2014, les Nouvelles de l'ATC lancent la rubrique *Un moment dans l'histoire*, qui relatara des anecdotes historiques sur les événements importants du secteur des transports. Montréal sera l'hôte des célébrations du centenaire de l'ATC, soit l'occasion de se remémorer les réalisations importantes du Canada dans le secteur des transports.

Les origines de l'ATC remontent à **1914**, lorsque l'Association canadienne des bonnes routes a été fondée.

**Le 7 avril 1914**, le chemin de fer Grand Trunk Pacific, qui reliait Winnipeg à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, en passant par Melville et Edmonton, fut achevé.

Ce réseau de 4 800 kilomètres fit l'objet d'une compétition féroce de la part du Chemin de fer Canadien Pacifique et du Chemin de fer Canadien du Nord. En 1920, les coûts de construction, les conditions de financement en temps de guerre et l'absence d'un réseau rentable de lignes secondaires acculèrent à la mise sous séquestre le chemin de fer Grand Trunk Pacific. Les opérations ferroviaires furent fusionnées à celles du Chemin de fer Canadien du Nord en 1923 pour former le réseau des Chemins de fer nationaux du Canada. 



**Personnel de restauration et bagagiste, chemin de fer Grand Trunk Pacific, 1914**

Photo : Bibliothèque et Archives du Canada

## EN VEDETTE

**Fred Cummings** a été nommé président et directeur général de la British Columbia Rapid Transit Co. Ltd., la société qui exploite le SkyTrain et le West Coast Express à Vancouver.

Chez Delcan Corporation, **Joanne McCall** a été promue au poste de vice-présidente de la division des structures. Elle sera responsable de tous les secteurs qui font partie de la division des structures, y compris l'exploitation, la planification stratégique et le développement commercial.

**Nathan Higgins** a joint les rangs de HDR Corporation à titre de vice-président associé et dirigera le groupe d'ingénierie du transport par rail et du transport en commun de la société pour l'ensemble du Canada. Il travaillera au sein du bureau de Calgary.

**Jason Dunn** a remplacé **Raheem Dilgir** à titre de vice-président responsable du bureau de Calgary d'Opus International. Raheem est maintenant directeur des transports au sein du service d'ingénierie de la Corporation of Delta.

**Chris MacEachern** a été nommé directeur de l'exécution des affaires stratégiques au sein de la division de l'infrastructure et de l'environnement de Tetra Tech.

À la société McCormick Rankin Corporation, **Geoff Millen** a été nommé directeur du bureau d'Halifax, et il dirige maintenant le service de la sécurité routière de MMM Group Limited. Il succède à **John Robinson**, qui a quitté la société pour rejoindre les rangs de Flood Murray International, Inc. à titre d'associé principal.

## Disponible en ligne : Cadre de gestion des connaissances

Un rapport intitulé *Cadre de gestion des connaissances* peut maintenant être téléchargé gratuitement au Centre des ressources en ligne de l'ATC.

La gestion des connaissances est une pratique qui compte plusieurs facettes, et comprend une vaste gamme de techniques axées sur les nombreux éléments qui peuvent aider un organisme à maximiser l'utilisation des connaissances existantes et disponibles. Ce concept est grandement axé sur la nécessité établie de maintenir la mémoire institutionnelle du nombre croissant de travailleurs qualifiés qui approchent de l'âge de la retraite.

Ce rapport fournit de l'information de base et des définitions clés, présente le cadre des activités de gestion des connaissances et décrit le processus de mise en œuvre. 

## ÉVÉNEMENTS À VENIR ~ 2011

### CONEXPO-CON / AGG

Du 22 au 26 mars,  
à Las Vegas (Nevada)  
Sans frais : 800-867-6060  
[www.conexpoconagg.com](http://www.conexpoconagg.com)

### Conférence de 2011 sur la conception-construction en transports

Du 28 au 30 mars,  
à Kansas City (Missouri)  
Tél. : 202-686-6614  
[www.dbtransporto.com/](http://www.dbtransporto.com/)

### Conférence technique de l'Institute of Transportation Engineers

Du 3 au 6 avril,  
à Lake Buena Vista (Floride)  
Tél. : 202-785-0060  
[www.ite.org/meetcon/index.asp](http://www.ite.org/meetcon/index.asp)

### 9<sup>e</sup> sommet des transports urbains

Les 6 et 7 avril,  
à Toronto (Ontario)  
Tél. : (416) 944-9200  
[www.urbantransportation.ca](http://www.urbantransportation.ca)

### Congrès annuel de l'Association québécoise du transport et des routes

Du 11 au 13 avril,  
à Montréal (Québec)  
Tél. : 514-523-6444  
[www.aqtr.qc.ca](http://www.aqtr.qc.ca)

### Réunions techniques du printemps de l'ATC

Du 14 au 18 avril,  
à Ottawa (Ontario)  
Tél. : (613) 736-1350  
[www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca)

### Congrès annuel de l'Association canadienne du transport urbain

Du 29 mai au 1<sup>er</sup> juin,  
à Regina (Saskatchewan)  
Tél. : 416-365-9800  
[www.cutaactu.ca](http://www.cutaactu.ca)

### Congrès annuel du Groupe de recherches sur les transports au Canada

Du 29 mai au 1<sup>er</sup> juin,  
à Gatineau (Québec)  
Tél. : 519-421-9701  
[www.ctrf.ca/](http://www.ctrf.ca/)

### Congrès annuel de l'Institut canadien des ingénieurs en transport (CITE)

Du 29 mai au 1<sup>er</sup> juin,  
à Halifax (Nouvelle-Écosse)  
Tél. : 202-289-0222  
[www.cite7.org/Halifax2011/index.php](http://www.cite7.org/Halifax2011/index.php)

### Congrès annuel de la Fédération canadienne des municipalités

Du 3 au 6 juin,  
à Halifax (Nouvelle-Écosse)  
Tél. : 613-907-6212  
[www.fcm.ca/](http://www.fcm.ca/)

### Congrès annuel et assemblée générale de la Société des systèmes de transport intelligents du Canada

Du 12 au 15 juin,  
à Vancouver (Colombie-Britannique)  
Tél. : 905-471-2970  
[www.itscanada.ca](http://www.itscanada.ca)

### Congrès annuel de la Société canadienne de génie civil

Du 14 au 17 juin,  
à Ottawa (Ontario)  
Tél. : 514-933-2634  
[www.csce.ca/2011/annual/](http://www.csce.ca/2011/annual/)

### Congrès annuel de l'Institut canadien des urbanistes

Du 10 au 13 juillet,  
à St-Jean (Terre-Neuve)  
Tél. : 613-237-7526  
[www.cip-icu.ca](http://www.cip-icu.ca)

### Assemblée et exposition annuelles de l'Institute of Transportation Engineers

Du 13 au 16 août,  
à St. Louis (Missouri)  
Tél. : 202-785-0060  
[www.ite.org/meetcon/index.asp](http://www.ite.org/meetcon/index.asp)

### 5<sup>e</sup> foire commerciale Intertraffic de la Chine

Du 7 au 9 septembre,  
à Beijing, Chine  
[www.intertraffic.com](http://www.intertraffic.com)

### Congrès et exposition annuels de l'ATC

Du 11 au 14 septembre,  
à Edmonton (Alberta)  
Tél. : (613) 736-1350  
[www.tac-atc.ca](http://www.tac-atc.ca)

### XXIV<sup>e</sup> congrès mondial de la route (AIPCR)

Du 26 au 30 septembre,  
à Mexico (Mexique)  
[www.piarcmexico2011.org](http://www.piarcmexico2011.org)

### 2<sup>e</sup> congrès international sur les enrobés bitumineux tièdes

Du 11 au 13 octobre,  
à St. Louis (Missouri)  
Tél. : 888-468-6499  
[www.hotmix.org/warmmix](http://www.hotmix.org/warmmix)

### 5<sup>e</sup> forum sur le recyclage des bardeaux d'asphalte

Les 27 et 28 octobre,  
à Dallas (Texas)  
Tél. : 202-493-3097  
[www.shinglerecycling.org](http://www.shinglerecycling.org)

### Congrès de l'automne et exposition Trans-Expo de l'Association canadienne du transport urbain

Du 5 au 9 novembre,  
à Toronto (Ontario)  
Tél. : 416-365-9800  
[www.cutaactu.ca](http://www.cutaactu.ca)