

C3.2 GESTION DES RISQUES LIÉS AUX ROUTES

Recommandations aux décideurs

Afin de réduire les pertes de vie, le nombre de blessés ainsi que l'ampleur des dommages causés par les désastres, chaque pays devrait :

- Adopter des stratégies de gestion du risque compréhensives et intégrées tout en gardant l'équilibre entre les particularités de la sécurité et de la sûreté. Les stratégies de gestion intégrées devraient servir de piliers dans un contexte de gestion du risque qui, à son tour, est étroitement liée aux politiques, aux pratiques de gestion des terres ainsi qu'à la résistance aux désastres et la réduction des dommages par tous les intervenants intéressés. Les recommandations spécifiques sont les suivantes :
 - Intégrer les mesures structurelles et non structurelles, telles que la géomatique des risques, le zonage, la vérification des désastres, la lutte contre les désastres, la prévision et l'alerte, la formation et les activités d'intervention rapide.
 - Renforcer l'encadrement des organismes et des politiques de la gestion du risque, les lois ainsi que la réglementation en matière de mesures préventives et de la gestion des urgences, dans l'optique que les désastres ne peuvent être totalement éliminés.
 - Promouvoir le partage et l'échange d'informations ainsi que la compilation de données nécessaires à l'amélioration des capacités pour l'entretien et le fonctionnement optimal des installations de contrôle des désastres tout en reconnaissant qu'une gestion inappropriée de ces installations peut, en fait, aggraver un désastre.
 - Développer des lignes directrices ainsi que des manuels à propos de la gestion du risque afin de faciliter l'implantation et l'opération de la gestion du risque dans le domaine routier. L'objectif principal étant de permettre l'introduction d'interventions efficaces et appropriées afin de réduire les pertes sociales essentielles.
 - Développer des méthodes éducationnelles qui incorporent l'amélioration des capacités d'intervention dans la gestion du risque pour les routes.
 - Considérer l'importance de l'implication du public et de la participation des communautés dans l'amélioration des connaissances concernant l'impact des désastres par l'application de politiques appropriées ainsi que par la tenue d'activités reliées au domaine.
- Allouer des ressources adéquates pour mettre en œuvre des projets nécessaires de gestion de désastres en accord avec les recommandations de ce document.
- Collaborer avec les pays avoisinants ainsi que tous les programmes intergouvernementaux et non gouvernementaux qui visent à réduire l'impact des désastres, en incluant leur participation dans les systèmes de réseautage et l'occasion de dialoguer sur le sujet comme lors du Congrès mondial de l'AIPCR.

Aspects techniques

Boîte à outils

Le C3.2 a développé une boîte à outils qui est, en fait, une base de données qui incorpore plusieurs technologies utiles à la gestion du risque, c'est-à-dire lors de la planification, la conception, la construction et de l'opération (entretien), elle consiste en une série de fiches d'inventaires qui sont accompagnées d'annexes pertinentes. Les fiches d'inventaire ont pour objectif de faciliter la budgétisation et l'application de technologies de gestion du risque par les autorités routières. La boîte à outils peut être utilisée afin de démontrer toute une série d'analyses qualitatives permettant l'établissement d'une matrice de risque nécessaire à l'évaluation du risque. Enfin, cette boîte à outils peut être très utile afin de faciliter l'échange entre, non seulement les pays en développement, mais également les pays développés.

Guide du processus de gestion du risque

Ce Guide du processus de gestion du risque est publié par l'organisation *Transit New Zealand* qui est responsable de la gestion des autoroutes en Nouvelle-Zélande. L'objectif visé par ce Guide est de fournir des outils qui aident à minimiser les dangers pour la viabilité économique de *Transit* tout en maximisant les opportunités d'améliorer ce niveau économique. Ce Guide comporte quatre sections (généralités, responsabilités, outils essentiels et application) ainsi que quatre annexes.

Gestion du risque pour les routes

Le processus de gestion du risque comporte les étapes suivantes : identification du risque, évaluation du risque, et application de mesures correctives. L'identification et l'évaluation du risque comportent des éléments tels que le temps, les coûts, les fonctions, la propriété (appartient au projet ou est externe), humains (employé, utilisateur et tierce partie), biens non tangibles (image, ressources humaines, etc.) et l'environnement. L'évaluation du risque est basée sur une matrice qui tient compte de la probabilité et des conséquences de ces risques. L'évaluation du risque ainsi que tous les aspects mentionnés ci-dessus doivent tous être pris en considération.

Gestion du risque pour les projets

La gestion du risque pour les projets implique des composantes telles que la planification, la conception et la construction. Les aspects opérationnels doivent être considérés pendant les étapes de planification et de conception. Certains pays ont établi des lignes directrices pour la gestion du risque pour les sous-activités suivantes : projets, gestion des réseaux, sécurité interne, et gestion de crise.

Gestion du risque pour la sûreté des systèmes routiers

Cette partie est liée à l'exploitation des réseaux routiers et tient particulièrement compte des principes de gestion des risques associés à la sûreté des systèmes routiers. Suite aux événements terroristes de septembre 2001, les aspects liés à la sûreté des systèmes routiers sont devenus de plus en plus importants tout comme le niveau de conscientisation

qui est plus répandu qu'autrefois. Pour ces raisons, plusieurs organisations sont devenues très impliquées et ont développé une expertise ainsi que différentes approches et méthodologies dans ce domaine. Ces dernières servent d'outils afin d'aider les autorités responsables dans l'identification des infrastructures essentielles ainsi que pour l'évaluation de la vulnérabilité de leur infrastructure.

Nouvelle approche établie par les normes européennes dans le secteur des routes

Exigences minimales et performance : les Euro codes établis par l'Europe ont énoncé cet objectif en 1976 dans les "Lignes Directrices pour les entrepreneurs et propriétaires d'infrastructures publiques". Plusieurs exigences de base obligent les propriétaires publics à considérer les risques et l'environnement, l'intérêt public, les aspects socio-économiques ainsi que les conséquences juridiques. En ce qui concerne les infrastructures publiques et leurs composantes, les exigences se concentrent sur la résistance structurelle, la sûreté (risques liés à la construction, risques liés aux services, résistance aux incendies), la protection (conditions de travail hygiéniques, santé, bruit, environnement), et les économies (énergie, isolation). Cette nouvelle approche de normalisation se déplace d'une approche descriptive pour devenir plutôt une approche basée sur la performance.

Le cadre de travail de Hyogo par la ISDR (*International Strategy for Disaster Reduction*)

En janvier 2005, 168 gouvernements ont adopté un plan de 10 ans pour rendre le monde plus sécuritaire face aux dangers naturels lors de la *World Conference on Disaster Reduction* qui s'est tenue à Kobe (Japon). Le cadre de travail de Hyogo est un plan global des efforts de réduction des risques de désastres pour la prochaine décennie.

Son objectif est de substantiellement réduire les pertes reliées aux désastres d'ici 2015 en termes de vies, et l'impact sur les biens économiques, environnementaux et sociaux. Ce cadre de travail offre de plus des principes d'orientation, des actions prioritaires, et des moyens pratiques afin d'atteindre un niveau de résilience aux désastres pour les communautés et les pays vulnérables. La coopération est cruciale pour la réduction des risques causés par les désastres : les états, les institutions et les organisations régionales, ainsi que les organisations internationales ont tous un rôle à jouer afin d'atteindre cet objectif. La société civile, incluant les bénévoles et les organismes communautaires, la communauté scientifique, les médias, ainsi que le secteur privé sont tous des participants essentiels.

Recommandations à l'AIPCR

La gestion des risques devient de plus en plus présente dans le secteur des routes et une attention grandissante est portée à la sûreté des systèmes routiers. En revanche, les méthodologies de gestion de risques ne sont pas appliquées de façon systématique dans plusieurs pays, sauf pour quelques pays avancés dans ce domaine comme la Nouvelle-Zélande. Le C3.2 s'est attaché particulièrement à trois sujets d'intérêt : les techniques de gestion de risques, la gestion de risques pour les mégaprojets et la sûreté des systèmes routiers. La mission principale du C3.2 est de promouvoir la connaissance et l'utilisation de la gestion des risques dans le secteur routier.

Les points suivants sont recommandés comme activités futures :

- Études supplémentaires de manuels/lignes directrices au sujet de la gestion des risques pour les routes afin de contribuer à la création de manuels de procédures de la gestion des risques.
- Études supplémentaires des meilleures pratiques de gestion des risques pour les désastres naturels et technologiques, les mégaprojets et les organisations ainsi que les méthodologies de la gestion des risques afin d'améliorer l'expertise des membres du C3.2.
- Création de stratégies de partage d'informations en coopération avec les États, les institutions et organisations régionales ainsi que les organisations internationales.
- Développement d'une boîte à outils de techniques de gestion des risques pour améliorer la coopération technique avec les pays en développement.
- Organisation de séminaires internationaux afin d'aider à la promotion de la gestion des risques non seulement dans les pays en développement, mais également dans les pays développés.