

EuroTest 3e année de test pour les passages piétons européens : encore des progrès à faire

Les accidents mortels impliquant des piétons sont en hausse dans la plupart des pays européens, c'est pourquoi les Automobile Clubs ont décidé de tester les passages piétons pour la 3e année consécutive.

Après avoir testé les passages piétons des principales capitales d'Europe l'année dernière, les Automobile Clubs, dans le cadre du programme Eurotest, ont décidé cette année de se rendre dans 18 villes majeures de 15 pays d'Europe.

A raison de 15 passages piétons par pays, 270 passages ont été testés au total, à Belgrade, Brême, Bruxelles, Florence, Innsbruck, Lisbonne, Ljubljana, Lugano, Luxembourg, Malaga, Nimègue, Nuremberg, Oslo, Paris, Prague, Split, Turin et Valence.

Bilan de ces 3 années de test

Les Automobile Clubs, sous l'égide de la FIA, testent les passages piétons depuis 2008, et les résultats montrent que de plus en plus de passages ratent ce test : 1 sur 8 en 2008, 1 sur 6 en 2009 et 1 sur 5 en 2010.

Ces tests ont néanmoins permis des améliorations notables dans certains pays, et une sensibilisation des usagers de la route.

Méthodologie

Les inspecteurs de l'Université de Rome ont effectué les tests du 9 juin au 13 octobre 2010, parcourant plus de 210 km à pied, de jour comme de nuit, avec les critères suivants : état général du passage (durée du feu rouge, marquage au sol, panneaux,...), la visibilité de jour et de nuit et l'accessibilité (en particulier pour les personnes handicapées, en prenant en compte cette année les personnes en fauteuil roulant, les personnes déficientes visuelles et les malentendants).

Après 2 ans passés à effectuer les tests au centre-ville, les Automobile Clubs ont décidé cette année d'analyser les passages piétons dans 3 zones différentes de chaque ville : le centre (commerces, zones touristiques, transport public étendu), la semi-périphérie (nombreuses écoles, transport public plus restreint), la périphérie (quartiers résidentiels, peu de transport public). 121 ont été testés dans le centre-ville, 113 en semi-périphérie et 36 en périphérie.

Dans chaque zone, 15 passages piétons ont été inspectés, en tentant de couvrir toutes les situations possibles : passage signalé/non signalé, route à 1 ou 2 voies, sens unique/double sens, etc...

27 paramètres de sécurité ont été définis et classés dans 4 catégories :

Aménagement spatial et temporel (contribution au classement total : 23%)

- distance à traverser (d'un trottoir à l'autre)
- points de rencontre piétons véhicules
- ilots centraux
- cycle de feux exclusivement réservé aux piétons
- efficacité d'une phase de transition entre feu vert et rouge pour piétons
- durée du feu rouge piétons
- compte à rebours pour le signal piétons
- entretien du revêtement
- entretien du marquage au sol
- entretien des feux

Visibilité de jour (contribution au classement total: 26 %)

- distance visuelle minimale (distance nécessaire à un conducteur pour voir un piéton sur le point de s'engager au niveau du passage)
- visibilité de la signalisation du passage piétons (pour les conducteurs)
- visibilité du marquage au sol (pour les conducteurs).
- largeur du passage piétons.
- marquages spécifiques d'indication du trafic (exemple: panneaux « Regardez à gauche » ou « Regardez à droite »)

Visibilité de nuit (contribution au classement total : 32 %)

- conditions d'éclairage
- distance visuelle minimale de nuit (distance nécessaire à un conducteur pour voir un piéton sur le point de s'engager au niveau du passage)
- visibilité nocturne de la signalisation du passage piétons (pour les conducteurs)
- visibilité nocturne du marquage au sol (pour les conducteurs)

Accessibilité (contribution au classement total: 19 %)

- Présence d'un abaissement de la bordure du trottoir au niveau du passage piétons
- Présence de mesures adéquates pour les déficients visuels
- Présence d'un revêtement tactile pour les déficients visuels (avertissement d'approche et de direction)
- Présence de dispositifs acoustiques et de vibrations (pour les personnes malvoyantes ou déficientes visuelles)
- Présence d'obstacles (véhicules stationnés, trous, signalisation, etc...) pouvant représenter un risque pour les piétons ou pouvant les dissuader d'utiliser le passage piétons
- Largeur de la bordure de trottoir
- Angle de 90° entre la route et le passage piéton

- Evaluation spécifique quant aux besoins des personnes en fauteuil, malentendantes ou déficientes visuelles (comme les panneaux « Regardez à gauche/Regardez à droite » pour les personnes malentendantes)

Résultats globaux

Les 270 passages piétons ont été classés en 5 catégories allant de « très insuffisant » à « très bon ».

Environ la moitié ont été jugés positivement, avec 120 « bons » et 8 « très bons », tandis que 90 sont « acceptables » et 50 (soit 1 sur 5) « insuffisants » ou « très insuffisants ».

Le pire passage piéton se trouve en Suisse, à Lugano, en semi-périphérie : quasiment tous les critères

de sécurité ont reçu une appréciation négative, en particulier la visibilité de jour et de nuit.

Au contraire, le meilleur passage piéton se trouve à Bruxelles, en périphérie : une très bonne visibilité de jour et surtout de nuit, un bon état général, une accessibilité optimale pour tous les usagers, etc. Globalement c'est donc Bruxelles qui ouvre la marche de ce classement, suivie par Oslo, Innsbruck et Lisbonne, tandis que les pires se situent à Split et Lugano.

Résultats français

Les passages piétons parisiens ont été testés du 16 au 18 août 2010, de jour et de nuit, avec un résultat mitigé : 7 passages ont été notés « bons », 6 sont « acceptables » et 2 « insuffisants ».

Le meilleur passage piéton de Paris se situe à la 14^e place de ce classement, tandis que le pire est à la 267^{ème} position (sur 270 !) Leurs points forts sont la bonne visibilité de nuit, un bon état général (marquage au sol, feux de signalisation,...), des signaux lumineux prévenant les automobilistes de la présence d'un piéton sur le passage, des balises empêchant les automobilistes de se garer aux abords du passage, etc. Les points négatifs les plus couramment rencontrés sont un manque d'accessibilité, en particulier pour les personnes malentendantes et déficientes visuelles, et une visibilité obstruée par des véhicules garés à proximité du passage.

Recommandations : pour des passages piétons plus sûrs

Recommandations aux urbanistes et aux administrations

- Une bonne visibilité pour tous les passages piétons est une des grandes priorités : il faut éviter les obstacles limitant la visibilité entre les piétons et les voitures
- Une ligne d'arrêt implantée à une distance de 6 à 15 mètres avant le passage piéton, rendrait l'arrêt plus facile pour les véhicules et augmenterait la visibilité
- Installer des îlots centraux lorsque les passages piétons sont très longs pour éviter les situations dangereuses
- Des panneaux très réfléchissants ainsi que d'autres éléments augmentant la visibilité de nuit devraient être mis en place
- Les passages piétons devraient systématiquement être maintenus en bon état et faire l'objet d'un bilan de sécurité régulier
- Aux passages piétons disposant de feux, les différentes phases devraient être calculées de façon à laisser traverser les piétons en toute sécurité.
- L'accessibilité des passages piétons aux personnes handicapées devraient être assurée par des trottoirs rabaissés au niveau de la route ou des pentes (maximum 8%) et par des signaux ou des dispositifs tactiles installés sur les feux

Recommandations aux législateurs

- Il est urgent d'introduire une série de règles communes au niveau européen. Les grosses différences qui existent entre les pays dans les relations piétons/conducteurs peuvent être déroutantes et dangereuses pour les touristes et visiteurs étrangers.

- Une uniformisation est souhaitable concernant la phase de transition entre le feu piéton vert et rouge (par exemple un feu vert qui passe au feu vert clignotant avant de passer au rouge)
- Une uniformité concernant le marquage au sol est également nécessaire, le plus visible de jour comme de nuit est le blanc, sur le noir de l'asphalte

