

# EuroTest Passages piéton en Europe : des améliorations indispensables !

Chaque année en Europe, plus de 8 000 piétons sont tués dans les accidents de la route. Un quart d'entre eux meurt sur un passage piéton, alors qu'il s'agit théoriquement d'un endroit où la traversée de la chaussée devrait être particulièrement sûre.

C'est pourquoi 18 Automobiles Clubs européens, dans le cadre de leur programme Eurotest ont analysé les passages piétons de 17 des principales villes européennes.

Pas moins de 215 passages piétons ont été testés à Amsterdam, Barcelone, Berlin, Bruxelles, Copenhague, Helsinki, Ljubljana, Londres, Madrid, Munich, Oslo, Paris, Rome, Stockholm, Vienne, Zagreb, Zurich.

Dans chaque ville, un minimum de 12 passages piétons a été soumis aux inspecteurs dirigés par les experts de l'Automobile Club d'Italie. Chaque passage piéton a été testé de jour et de nuit, en analysant toutes ses caractéristiques en termes de signalisation, d'accessibilité.

## Comment s'est effectué le test ?

Afin de pouvoir comparer valablement les équipements des différentes villes, les passages piétons ont été tous choisis avec les mêmes critères : zone touristique, trafic important à proximité, dimensions similaires des zones de test.

Dans chaque zone, un minimum de 12 passages piétons a été inspecté, en tentant de couvrir toutes les situations possibles: passage signalé ou pas, voies à une ou deux voies, sens unique et double sens, etc.....

Les passages piétons ont été testés d jour et de nuit par une équipe d'inspecteurs, qui ont parcouru au total plus de 140 kms..... La méthodologie a été batie par une équipe de l'Université de Rome, qui a retenu 22 paramètres de sécurité qui ont été définis et classés dans quatre catégories

## Aménagement spatial et temporel

### Contribution au classement total : 19% (20% si pas de feu tricolore)

- Distance à traverser (d'un trottoir à l'autre)
- Points de rencontre piétons véhicules
- Ilots centraux
- Cycle de feux exclusivement réservée aux piétons
- Efficacité du feu vert pour piétons
- Efficacité d'une phase de transition entre phase vert et rouge piétons
- Durée du feu rouge piétons
- Compte à rebours pour le signal piétons

## Visibilité de jour

### Contribution au classement total: 24% (22% si pas de feu tricolore)

- Distance visuelle minimale (distance nécessaire à un conducteur pour reconnaître la présence d'un piéton sur le point de s'engager au niveau du passage)
- Visibilité de la signalisation du passage piéton (pour les conducteurs)
- Visibilité du marquage au sol (pour les conducteurs).
- Largeur du passage piéton.
- Marquages spécifiques d'indication du trafic (exemple: signal de danger).

## Visibilité de nuit

### Contribution au classement total : 41%

- Conditions d'éclairage
- Distance visuelle minimale de nuit (distance nécessaire à un conducteur pour reconnaître la présence d'un piéton sur le point de s'engager au niveau du passage)
- Visibilité de la signalisation nocturne du passage piéton (pour les conducteurs)
- Visibilité nocturne du marquage au sol (pour les conducteurs).

## Accessibilité

### Contribution au classement total: 16% (17% si pas de feu tricolore)

- Présence d'un abaissement de la bordure du trottoir au niveau du passage piéton
- Présence d'un revêtement tactile (pour les déficients visuels)
- Présence de signaux acoustiques (pour les déficients visuels)
- 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.

Les passages piétons ont été notés sur la base d'un système de points aboutissant aux mentions suivantes : «Très bon, Bon, Acceptable, Insuffisant, Très insuffisant »

## Résultats globaux

Juste un peu plus de la moitié des passages piétons testés (118 sur 215) ont été jugés positivement, obtenant un classement « acceptable ou bon » et 2 et seuls 2 passages piétons se sont vus décerner la mention « très bon ».

Le pire passage piéton en termes de visibilité et d'accessibilité a été trouvé à Bruxelles, ville qui rassemble pourtant de nombreuses instances impliquée dans la sécurité routière, alors que le meilleur a été trouvé dans la ville de Londres : très grande visibilité, excellent marquage au sol, présence d'un îlot central, incitation visuelle au ralentissement pour les véhicules, signaux lumineux spécifiques, etc...

Les 215 passages piétons testés ont été classés en 5 catégories allant de « très insuffisant » à « très bon ». Globalement, c'est Londres qui prend la première place, suivi d'Oslo et Copenhague. Paris obtient la 5ème meilleure place des 17 villes testées avec des passages piétons tous classés entre acceptables et bons et aucun dans la catégorie insuffisant et très insuffisant. A la fin du classement, ce sont les villes de Munich, Rome et Bruxelles qui ferment la marche.

## Résultats de Paris

Le test a été mené à Paris les 18 et 19 septembre 2008 dans le secteur « Place de la Concorde-Opéra » afin de prendre en compte une zone où circulent à pied de nombreux touristes.

Parmi les points forts de ces passages piétons parisiens, on peut noter une très bonne visibilité de jour permettant une bonne appréciation visuelle des distances piétons-automobiles, une signalisation lumineuse adéquate et un bon marquage au sol.

A noter également que de très bonnes solutions ont été adoptées sur certains passages piétons avec la mise en place de signaux lumineux additionnels clignotants pour informer les automobilistes tournant dans l'intersection du passage possible de piétons.

De très bonnes notes ont également été obtenues en matière d'accessibilité pour les usagers avec des trottoirs abaissés ainsi que des informations tactiles et auditives.

La visibilité de nuit a été jugée globalement bonne, excepté dans certaines situations où l'illumination forte de monuments proches « noie » quelque peu la visibilité sur le passage piéton.

Il faut également mentionner une indiscipline certaine des piétons quant à l'appréciation du moment exact où ils devraient commencer à traverser. Ce phénomène peut être également lié à l'absence d'une phase de transition entre le feu vert et le feu rouge pour les piétons, alors qu'une telle phase de transition existe dans d'autres pays.

Enfin, on a également pu remarquer que quelques pavés utilisés sur certains passages piétons peuvent représenter un risque de chute.

