

Méthodologie: La manière dont nous avons testé !

Pour la deuxième année consécutive, les 17 clubs de mobilité européens participant au programme EuroTest ont testé les passages piétons sous la conduite de l'Automobile Club d'Italie (ACI). Le grand nombre de piétons tués lors d'accidents de la route en Europe a conduit à la mise en place d'un programme d'évaluation ciblé sur les passages piétons. Comme d'habitude dans le cadre des activités EuroTest, une méthodologie a été développée spécifiquement pour effectuer cette évaluation de la sécurité individuelle de chaque passage piétons. L'évaluation et la comparaison des systèmes de traversée de route en Europe offrent l'opportunité d'identifier des lacunes et de proposer des améliorations, ainsi que des modèles de solutions.

310 passages piétons ont été testés dans les 31 grandes villes européennes suivantes: Barcelone, Belgrade, Berlin, Bratislava, Bruxelles, Bucarest, Budapest, Copenhague, Dubrovnik, Francfort, Genève, Helsinki, Istanbul, Linz, Londres, Ljubljana, Luxembourg, Madrid, Milan, Munich, Naples, Oslo, Paris, Prague, Rome, Rotterdam, Séville, Stockholm, Strasbourg, Vienne et Zagreb. Afin de rendre l'évaluation comparable entre les différentes villes, tous les passages piétons ont été sélectionnés dans des zones bien définies de chaque ville, suivant les lignes directrices suivantes:

- Fort intérêt touristique
- Bonne infrastructure de transport
- Problèmes de trafic à proximité
- Taille des zones similaires

Dans chaque zone, 10 passages piétons au minimum ont été inspectés, tout en essayant de couvrir tous les différents types de passages (avec/sans signalisation lumineuse, intersection/jonction de routes, sens unique/bidirectionnel, une voie/plusieurs voies dans chaque direction). Les inspections ont été effectuées directement par les experts de l'ACI (2 équipes de 3 personnes), parfois accompagnés par des représentants des clubs nationaux, qui ont voyagé à travers ces villes entre le 3 juin et le 24 septembre 2009, marchant au total sur les 240km que représentent les 310 passages piétons. Chaque passage piétons a été testé de jour et de nuit.

L'ACI, en charge de la direction du projet, a développé une méthodologie pour l'évaluation de la sécurité des passages piétons.

Sur la base des résultats de recherches bibliographiques, 25 facteurs de sécurité ont été définis puis répartis dans 4 catégories. Le processus de pondération a été défini en 2008 par le CTL (Centre de recherche sur les Transports et la Logistique) selon le processus de hiérarchie analytique (AHP) et soutenu par les résultats d'études en profondeur sur les accidents graves impliquant des piétons. Le processus de pondération a été affiné en 2009 par l'ACI sur la bases des retours obtenus lors de la campagne de test de 2008.

Ensuite, 2 check-lists ont été développées pour les passages piétons situés à des intersections et à des jonctions de routes. L'utilisation de cette liste permet de vérifier les quatre thèmes suivants:

Systeme de traversée

Pondération: 23%

- Distance de traversée (de trottoir à trottoir)
- Points de conflits piétons-véhicules
- Ilots pour les piétons
- Phase de feux exclusivement dédiée aux piétons
- Efficacité de la phase verte et de la phase de transition (entre vert et rouge)
- Durée de la phase rouge
- Signal de compte à rebours pour les piétons
- Maintenance du revêtement routier
- Entretien des marquages de la traversée
- Entretien de la signalisation de la traversée

Visibilité diurne

Pondération: 26%

- Distance minimale de perception (distance nécessaire pour que le conducteur reconnaisse la présence d'un piéton qui attend de traverser à un passage piéton)
- Visibilité de la signalisation du passage piétons (pour les conducteurs)
- Visibilité du marquage (pour les conducteurs)
- Largeur du passage piétons
- Marquage particulier (p.ex. triangles, flèches, marquage "regardez à gauche / à droite").

Visibilité nocturne

Pondération: 32%

- Conditions d'éclairage
- Distance minimal de perception de nuit (distance nécessaire pour que le conducteur reconnaisse la présence d'un piéton qui attend de traverser à un passage piéton)
- Visibilité de la signalisation du passage piétons de nuit (pour les conducteurs)
- Visibilité du marquage de nuit (pour les conducteurs)

Accessibilité

Pondération: 19%

- Présence de bordure de trottoir abaissée ou au niveau du sol
- Présence de revêtement/marquage tactile (pour malvoyants)
- Présence d'installation acoustique (pour malvoyants)
- Présence d'obstacles (véhicules garés, poteaux électriques, signaux, trous, etc.) qui peuvent constituer un danger pour des piétons aux abords ou les poussent à traverser en dehors du passage.
- Largeur du trottoir.

Les différences entre les passages équipés de signaux lumineux et ceux qui en sont dépourvus ont été considérées dans le processus d'évaluation. (différents niveaux d'évaluation)

Les passages piétons ont été notés sur la base d'un système de points avec les appréciations suivantes: très bon, bon, suffisant, insuffisant et très insuffisant.

Les résultats de chaque passage piétons dans chacune des villes ont finalement été analysés, afin de mieux comprendre le nombre de passages piétons évalués dans chaque catégorie et la variabilité observée entre les passages piétons. Ceci permet de mettre en évidence les villes avec le plus grand nombre de passages piétons positivement évalués ainsi que celles avec le plus grand nombre de situations négatives. Ce type d'agrégation est d'autant plus pertinent que la variabilité par rapport à la moyenne des résultats est faible.