

Programme européen d'évaluation des passages piétons

Résultats: 31 grandes villes européennes testées

Les passages piétons en Europe ont besoin d'améliorations significatives. Les citoyens européens doivent être prêts à faire face à des situations où les conducteurs et les piétons vivent souvent des difficultés à se partager la chaussée aux traversées. Ceci est le résultat de l'EuroTest "programme d'évaluation des passages piétons". Pour la seconde année consécutive, les 17 clubs de mobilité européens participant au programme international EuroTest, situé dans le cadre de la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), ont testé les passages piétons sous la conduite de l'Automobile Club d'Italie (ACI). Encore davantage que l'année précédente, une large palette de variantes de conceptions ont été trouvées: des schémas de feux aux marquages routiers, la conception des passages piétons et leur organisation est sans l'ombre d'un doute articulé sur des réglementations et usages nationaux, quand ce n'est pas locaux. Les passages zébrés par exemple, bien qu'ils soient utiles pour procurer une perception du passage au conducteur, sont néanmoins bannis de certaines villes (Berlin, Munich, Francfort) aux passages équipés de feux. Des systèmes de compte à rebours qui aideraient fortement les piétons à traverser en sécurité restent interdits dans plusieurs pays d'Europe.

Chaque année, en Europe, plus de 8000 piétons sont tués dans des accidents de la route. Un quart de ces accidents a lieu sur des passages piétons, un endroit qui doit théoriquement permettre une traversée sécurisée de la route. Dans beaucoup de pays européens, les accidents impliquant des piétons suivent une tendance d'accroissement, en dépit de chiffres globaux sur la sécurité routière qui s'améliorent. Cet état de fait a poussé les partenaires EuroTest à s'engager pour une deuxième année en faveur de l'évaluation de cette rencontre critique entre piétons et véhicules.

Les résultats du test rendent possible la comparaison de différentes solutions mise en application à travers toute l'Europe et de promouvoir des améliorations quand la situation rencontrée est insatisfaisante. Les mêmes fonctionnalités sont de fait gérées de manières très diverses dans les différentes villes. Les marquages, les temps des phases de feux, la signalisation rencontrées sur les passages piétons existent dans tant de variantes qu'un appel à un minimum de standardisation est urgent.

Le test a été mené dans les 31 grandes villes européennes suivantes, situées dans 22 états différents: 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.

Dans chacune de ces villes, 10 passages piétons ont été inspectés, en faisant attention à prendre en compte tous les types de passages piétons possibles dans une zone bien définie. Les tests ont été effectués directement par des experts techniques de l'ACI. Chaque passage piétons a été testé de jour et de nuit. La sécurité de chaque passage piétons a été évaluée sur la base du système de traversée, de la visibilité diurne, de la visibilité

nocturne et de l'accessibilité pour tous les usagers de la route. Un indicateur a été construit afin d'évaluer le niveau de sécurité de chaque passage.

Les résultats

En 2009, le résultat général montre que sur 310 passages piétons, 53 (environ 1 sur 6) présentent un niveau de sécurité insuffisant ou très insuffisant. D'autre part, 60% des passages testés sont évalués positivement, dont 14 "très bon" en tête de liste et 170 évalués avec une appréciation "bon". 73 passages piétons (environ un quart) ont obtenu une évaluation "suffisant". Il est surprenant de constater, que pour cette deuxième année, une plus grande proportion de passages piétons a été évaluée négativement que l'année précédente. Il s'agissait alors d'un passage sur huit qui échouait au test.

Le pire passage piéton a été découvert à Milan, à la sortie du très populaire parc municipal à proximité de la Via Palestro. Il a totalement échoué à ce test en obtenant une évaluation négative dans chaque catégorie testée, avec des critiques toutes particulières quant à sa visibilité, aussi bien de jour que de nuit, et à son accessibilité. La mauvaise évaluation tient du fait de la présence de véhicules stationnant derrière et sur le passage piétons, ainsi que d'une marche de 12 cm entre le trottoir et la chaussée des deux côtés du passage. Durant le test, les examinateurs ont vécu une situation très curieuse en constatant qu'un conducteur a garé sa voiture exactement sur le passage piétons grâce à l'assistance d'une personne qui l'a aidé à se garer illégalement.

La distinction du meilleur passage piétons testé est décernée à un passage de Bratislava au carrefour entre Klemensova et Dostojevského rad. Ce passage piétons a obtenu l'appréciation maximale pour tous les critères: un agencement très bien conçu et un entretien parfait lui ont permis d'obtenir une note maximale concernant le système de traversée. Des marquages excellents combinés avec une signalisation très visible ainsi que des conditions d'éclairage optimales ont mené à une note maximale pour les critères de visibilité diurne et nocturne. L'accessibilité à tous les usagers était garantie par un trottoir abaissé au niveau de la chaussée et des chemins tactiles également le long du passage piétons. Le soin tout particulier adopté pour la conception générale de l'aménagement ainsi que pour ses détails donne au passage "Bratislava02" la palme de "meilleur usage" de l'année, ce qui doit être considéré comme une référence pour les futures activités d'améliorations dans toute l'Europe.

Vu que tous les 310 passages piétons ont été classés en 5 catégories, à savoir très bon, bon, suffisant, insuffisant, très insuffisant, il est très intéressant d'évaluer et de comparer les 31 villes examinées, et ceci en fonction du nombre de passages piétons présents dans chaque catégorie. Cette année c'est Rotterdam qui monte sur la première marche du classement avec 10 passages piétons évalués comme "bon". La seconde place revient à la ville autrichienne de Linz avec 9 passages évalués avec une appréciation "bon" et un passage évalué suffisant. Après sa performance au sommet l'année passée, Londres confirme cette année son statut de référence européenne avec 9 passages évalués positivement. L'un de ceux-ci, situé à Charing Cross Road, a même été évalué "très bon" et classé comme le second meilleur passage du test.

La présence de 2 passages piétons seulement suffisants n'a pas permis aux villes d'Oslo et de Copenhague de conquérir une place plus haute que la 4^{ème} cette année. La ville française de Strasbourg a montré le plus grand nombre de passages évalués "très bon" (4). La présence d'un passage jugé insuffisant ne lui permet cependant d'atteindre que la 5^{ème} place.

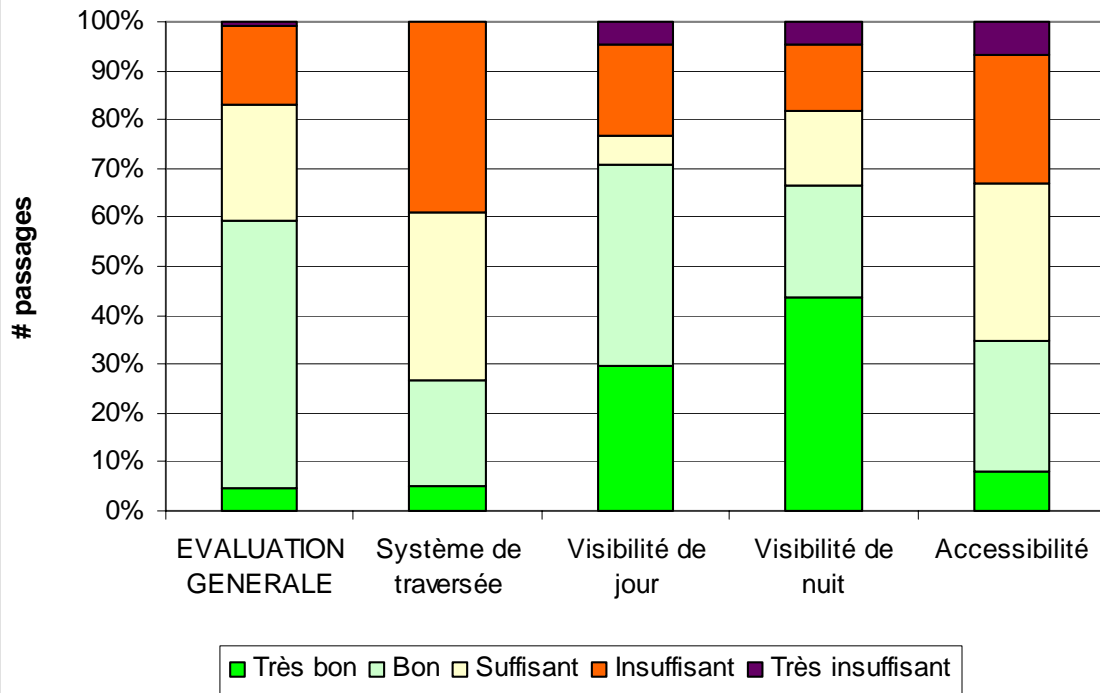
De l'autre côté du classement, la ville italienne de Naples est le seul exemple européen où il n'existe aucun passage piétons évalué positivement. La moitié des passages ont échoué au test étant évalués quatre fois "insuffisant" et une fois "très insuffisant". Les deux avant-derniers passages piétons au classement se trouvent dans cette ville et confirment le résultat négatif souligné dans les catégories visibilité diurne et nocturne, où la ville italienne tient la lanterne rouge. Rome, la capitale italienne, se retrouve pour la deuxième année en avant-dernière position du classement avec seulement deux passages évalués comme "bon".

Il faut souligner la grande variabilité du test. Dans toutes les villes, la méthodologie d'évaluation a fait ressortir un classement hétérogène, plus ou moins évident dans les 31 villes. De ce point de vue, Milan présente la plus grande variabilité avec cinq passages évalués "bon" qui côtoient quatre passages évalués négativement (y compris le pire passage du test 2009). A l'opposé, Rotterdam montre une dispersion faible, ce qui donne une légitimité à son bon classement. Madrid, Stockholm et Oslo ont également une faible variabilité dans les résultats, bien que le niveau moyen ne se trouve pas à la même hauteur.

Le test a également mis en lumière le faible usage de solutions techniques qui pourraient éviter des accidents entre des véhicules et des piétons. Des marquages additionnels tels que ceux trouvés à Rotterdam, qui détectent automatiquement la présence de piétons s'approchant d'un passage piétons et donnant un avertissement visuel aux conducteurs devraient être encouragés. Des systèmes de compte à rebours tels que ceux trouvés dans quelques villes cette année (Belgrade, Istanbul, Ljubljana, Rotterdam et Séville) aideraient clairement les usages à décider s'ils sont en mesure de traverser en toute sécurité.

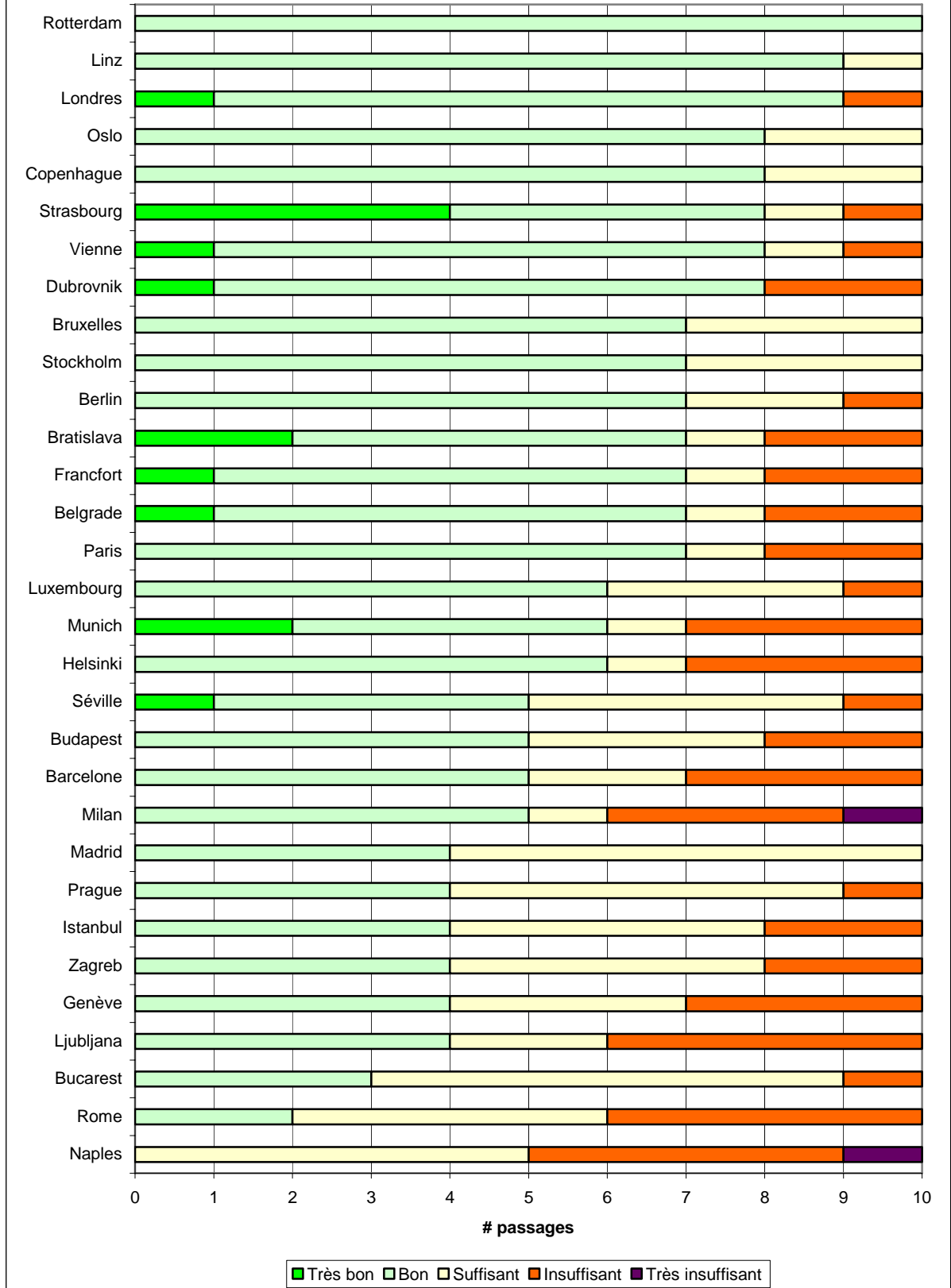
Nombre de passages piétons et catégories de résultats

RÉSULTATS GÉNÉRAUX

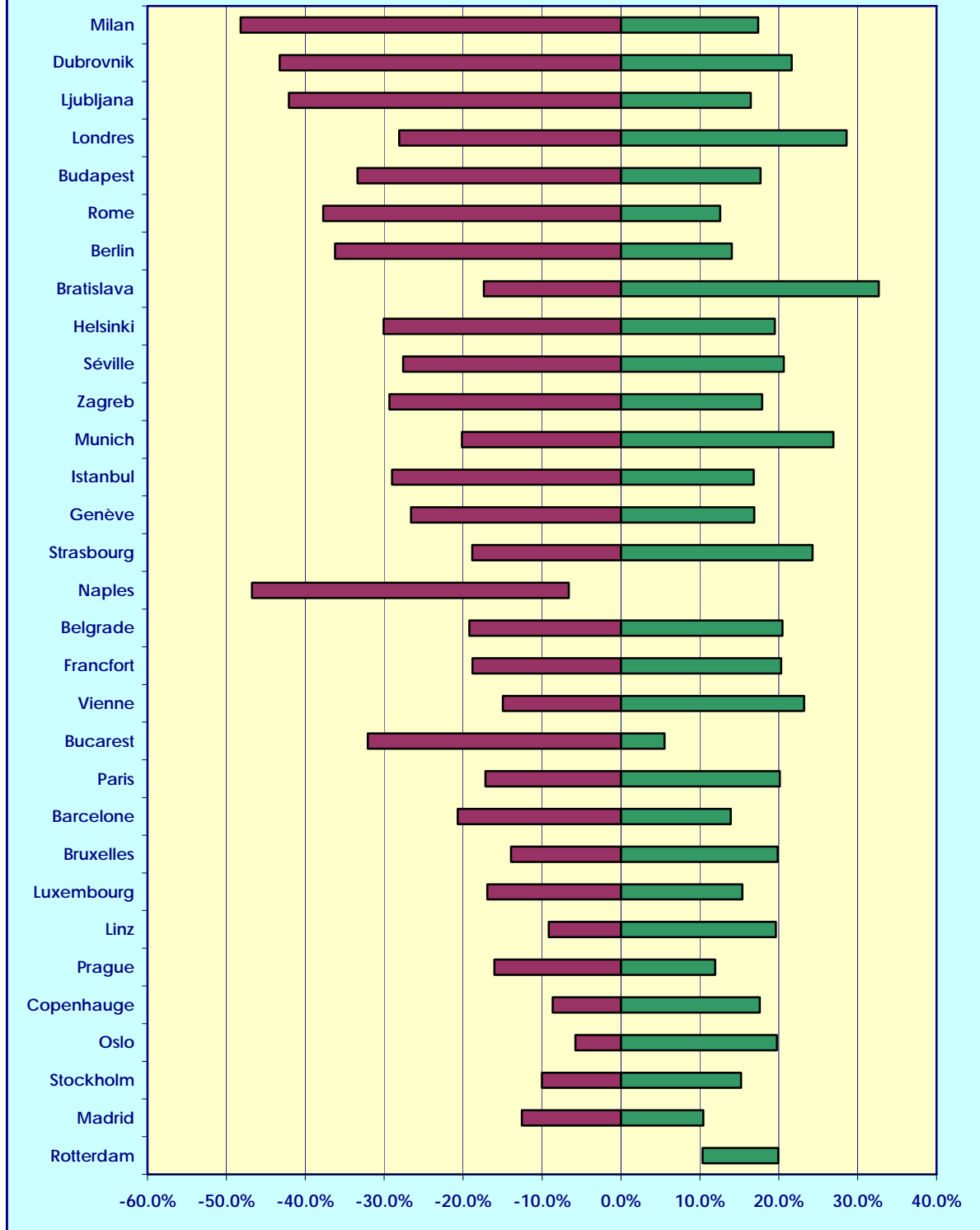


Nombre de passages piétons et évaluations

ÉVALUATION GÉNÉRALE



Variabilité entre le meilleur et le pire résultat autour de l'évaluation moyenne (0,647247)



Système de traversée: Est-ce que je peux réussir à traverser ?

Lorsque l'on traite des catégories de sécurité, y compris les caractéristiques relatives à la conception spatiale et temporelle, les résultats appellent souvent des critiques: près de 40% des passages testés ont échoué à atteindre une évaluation suffisante dans cette catégorie, dû à plusieurs faiblesses tels que l'efficacité des feux (phase rouge trop longue, phase verte ou de transition trop courte), le manque d'îlots sur de longs passages, des phases vertes, où outre les piétons, d'autres usagers bénéficient du feu vert, des points de conflit entre les piétons et les véhicules, etc. Dans cette catégorie, les meilleurs passages ont été trouvés à Belgrade, Bratislava, Linz, Munich et Vienne. Les pires situations ont été rencontrées à Prague suivie de Linz et Luxembourg.

Visibilité de jour: Ai-je été remarqué ?

Si l'on traite de la visibilité diurne, c'est Londres qui excelle avec le meilleur passage grâce à une signalisation très bonne et une visibilité des marquages assurant une visibilité adéquate entre les conducteurs et les piétons. La présence de marquages spéciaux indiquant les directions du trafic venant en sens inverse (Look right, Look left) ont renforcé le score londonien dans cette catégorie. De l'autre côté du tableau, Naples, Rome, Madrid et Milan font mauvaise figure à cause de véhicules garés, obstruant la visibilité entre les piétons et les conducteurs.

Visibilité de nuit: Est-ce qu'ils me voient ?

La visibilité nocturne est une exigence très importante pour qualifier la sécurité d'un passage piétons. Cette catégorie avait la plus grande pondération dans ce processus d'évaluation. Malheureusement, près d'un passage piéton sur cinq a été évalué négativement dans cette catégorie, avec 42 "insuffisant" et 15 "très insuffisant". Les experts de l'ACI ont découvert les passages les mieux visibles de nuit à Rotterdam, Bruxelles, Londres et Séville, où un très bon éclairage public et des marquages et signaux excellents ont permis une évaluation positive de cette catégorie dans 9 cas sur 10. Des résultats très positifs ont aussi été observés à Copenhague, où les passages zébrés sont éclairés de manière très ciblée, ce qui les rend clairement perceptibles pour les conducteurs. Au bas de la liste nous retrouvons Naples avec 5 passages qualifiés de "très insuffisant" ainsi que Ljubljana, où quatre passages ont été jugés "très insuffisant". Ces passages piétons étaient tous insuffisamment éclairés et présentaient des marquages et une signalisation peu visibles.

De manière générale, les signaux lumineux basés sur la technologie LED présentaient de meilleures performances concernant la visibilité nocturne.

Accessibilité: Est-ce que tous les usagers peuvent traverser ?

Tous les usagers devraient pouvoir traverser un passage piétons sans pour autant avoir à mettre leur vie en péril. Cet aspect s'est révélé être très sensible dans la construction de la méthodologie d'évaluation. C'est ainsi que les inspecteurs ont vérifié la présence des équipements et mesures les plus communs qui permettent à l'ensemble des usagers d'accéder et de traverser la chaussée en toute sécurité (bord de trottoir abaissé ou trottoir au niveau de la chaussée, revêtement tactile et équipements acoustiques pour les malvoyants, présence d'obstacles tels que véhicules garés, poteaux des services publics, signaux, trous, ce qui pourrait constituer un danger pour le piéton où le pousser à traverser en dehors du passage piétons, trottoir larges). Encore plus que l'année précédente, ce sont cette fois le tiers des passages testés qui n'ont pas été en mesure d'obtenir une évaluation positive dans la catégorie d'accessibilité: 82 passages ont été jugés "insuffisant" et 21 "très insuffisant". 10 passages ont obtenu l'évaluation maximale dans cette catégorie: 3 d'entre eux se trouvent à Berlin et 2 à Bratislava. De l'autre côté 4 passages se retrouvent en dernière position: 2 à Dubrovnik, 1 à Bucarest et 1 à Istanbul. Des voitures garées sur les passages, l'absence de tout équipement pour malvoyants ainsi que pour personnes handicapées, la présence d'obstacles durs empêchant l'accès au passage piétons sont les tristes caractéristiques communes à ces passages. Un exemple à Bucarest, une voiture était parquée exactement sur l'îlot.



Bucarest - Passage n° 8

Conclusion: des passages plus sûrs pour des comportements plus sûrs

Le résultat de cette seconde année de test laisse une large place aux inquiétudes. Il a été montré qu'une proportion plus importante de passage piéton a échoué au test par rapport à l'année précédente, et ceci bien que les tests aient été réalisés dans des quartiers relativement aisés des centres-villes. Un programme de remise à neuf devrait être mis sur pied de manière urgente pour les 53 passages insuffisants, et ceci afin d'améliorer le

niveau de sécurité des situations critique rencontrées et d'atteindre le niveau de sécurité offert par les meilleurs passages de ce test.

Très souvent, des passages piétons bien aménagés ont été pénalisés par la présence (légale ou non) de véhicules garés avant ou après. L'accessibilité à tous les usagers doit être améliorée. Un nombre beaucoup trop élevé de situations insatisfaisantes ont été découvertes dans ce domaine, particulièrement envers les personnes handicapées. Ceci peut créer des situations très dangereuses car une mauvaise accessibilité risque de mener à des comportements dangereux.

Les voyageurs européens devraient également être informés de la foule d'aménagements et d'équipements (marquages, couleurs, règles des feux) existant, afin d'être mieux préparés à traverser un passage piétons lorsqu'ils se trouvent à l'étranger.

Les 10 meilleurs passages piétons

Top 10	Ville	Numéro et Passage piétons		Système de traversée	Visibilité de JOUR	Visibilité de NUIT	Accessibilité	EVALUATION GENERALE
1	Bratislava	2	Klemensova intersection Dostojevského rad	++	++	++	++	++
2	Londres	6	Charing Cross Road intersection Charing Cross Road	+	++	++	++	++
3	Munich	8	Brunnstraße intersection Kreuzstraße	++	++	++	+	++
4	Munich	10	Ledererstraße intersection Orlandostraße	++	++	++	-	++
5	Strasbourg	10	Rue du Noyer intersection Rue du Vieux Marché aux Vins	+	++	++	++	++
6	Vienne	8	Mariahilfer Straße intersection Neubaugasse	+	++	++	++	++
7	Dubrovnik	10	Andrije Hebranga intersection Čilipska	++	+	++	-	++
8	Strasbourg	7	Rue de Sébastopol intersection Quai Kléber	+	++	++	+	++
9	Strasbourg	9	Quai Kellermann intersection Pont de Paris	++	+	++	-	++
10	Bratislava	10	Štúrova intersection Dunajská	+	++	++	++	++

Les 10 pires passages piétons

Worst 10	Ville	Numéro et Passage piétons		Système de traversée	Visibilité de JOUR	Visibilité de NUIT	Accessibilité	EVALUATION GENERALE
301	Ljubljana	10	Gregorčičeva Ulica intersection Igriška Ulica	-	-	--	+	-
302	Budapest	7	Andrássy út intersection Oktogon	-	-	--	0	-
303	Ljubljana	3	Kongresni Trg intersection Wolfova Ulica	0	--	--	0	-
304	Berlin	11	Dirkenstrasse	-	--	--	++	-
305	Rome	1	viale Giulio Cesare intersection via Fabio Massimo	-	-	--	-	-
306	Ljubljana	4	Vegova Ulica intersection Trg Francoske Revolucije	-	--	--	0	-
307	Dubrovnik	4	Obala Stjepana Radiča intersection Od Škara	-	--	-	--	-
308	Naples	11	piazza Carolina intersection piazza Plebiscito	-	--	-	--	-
309	Naples	8	via San Carlo intersection piazza Trieste e Trento	-	--	--	-	--
310	Milan	9	Via Palestro près de l'entrée du parc	-	--	--	--	--

Légende:

++	Très bon
+	Bon
0	Suffisant
-	Insuffisant
--	Très insuffisant