



Position 2015/06

Erreurs fréquentes concernant les passages piétons

www.mobilitepietonne.ch



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Impressum

Éditeur	Mobilité piétonne Suisse Klosbachstrasse 48 8032 Zurich Tél. +41 (0)43 488 40 30 Fax +41 (0)43 488 40 39 info@mobilitepietonne.ch www.mobilitepietonne.ch
Auteur	Thomas Schweizer, géographe dipl., SVI
Rédaction	Thomas Schweizer, géographe dipl., SVI
Image de couverture	Mobilité piétonne Suisse
Design	Mobilité piétonne Suisse
Traduction	Jenny Leuba
Proposition de citation	Schweizer, Thomas, Erreurs fréquentes concernant les passages piétons Mobilité piétonne Suisse, Zurich, position, juin 2015



Position 2015/06

Erreurs fréquentes concernant les passages piétons

Mobilité piétonne Suisse est régulièrement confrontée à des affirmations dépourvues de fondement au sujet des passages piétons. Il est courant que ces affirmations soient formulées du point de vue du conducteur et omettent par conséquent les besoins et les caractéristiques des piétons. Les affirmations erronées les plus courantes sont listées et démenties ci après.

Erreur n°1: Les passages piétons ne procurent aucune sécurité. Ils règlent uniquement la priorité.

Les passages piétons constituent clairement une mesure de sécurité. Il faut partir du principe que les piétons ne renonceront pas à traverser en l'absence de passage piéton. Si aucun passage n'est en vue à proximité immédiate, le piéton traversera en général en suivant sa ligne de désir. Les questions relatives à la sécurité des passages piétons ont été documentées dans diverses études, dont voici les principaux résultats:

- Les passages piétons montrent aux personnes à pied où se trouvent les endroits pour traverser qui leur accordent la priorité et qui sont les mieux conçus du point de vue de l'aménagement routier. La conscience de traverser « au bon endroit » procure une sécurité tant objective que subjective. Sans cette indication, il est probable que les piétons traversent au mauvais endroit, c'est-à-dire à un endroit dangereux.

Les passages piétons indiquent aux conducteurs qu'il y a une traversée pour les piétons à l'emplacement du passage et annoncent qu'il faut s'attendre à y rencontrer des piétons. La loi sur la circulation routière (LCR) mentionne à l'article 33 alinéa 2: « Avant les passages pour piétons, le conducteur circulera avec une prudence particulière et, au besoin, s'arrêtera pour laisser la priorité aux piétons qui se trouvent déjà sur le passage ou s'y engagent. » C'est pourquoi les conducteurs doivent par définition faire preuve d'une attention accrue aux passages piétons, en rapport avec les endroits où la probabilité que des personnes traversent n'est pas signalée.

- Les passages piétons obligent les conducteurs à accorder la priorité aux piétons. Cette obligation est valable pour les deux voies (ou toutes les voies quand il y en a plus) de circulation et est respectée par la majorité des conducteurs (malheureusement pas de tous).
- Les véhicules arrêtés procurent une protection pour traverser en sécurité. Aux endroits dépourvus de passage piéton, et donc sans obligation de laisser passer les piétons sur les deux voies de circulation, le piéton est souvent contraint d'attendre longtemps, soit que des véhicules s'arrêtent (volontairement) sur les deux voies pour le laisser passer, soit qu'une fenêtre

temporelle suffisamment grande entre deux véhicules lui permette de traverser en sécurité. Plus le temps d'attente est long, plus le piéton a tendance à prendre un risque en s'engageant sur la chaussée de manière souvent dangereuse, alors que l'intervalle entre deux véhicules est trop bref.

- Il est interdit de dépasser d'autres véhicules aux passages piétons. Les passages piétons évitent donc le danger que constituent les véhicules en train de dépasser, contrairement aux autres endroits où l'on peut traverser.
- Les passages piétons incluent pour les véhicules l'interdiction de stationner ou de s'arrêter. Les passages piétons garantissent donc au conducteur de voir les piétons, sans être gêné par des véhicules arrêtés ou stationnés. À l'inverse, les traversées sans passages piétons ne bénéficient pas de cette interdiction de s'arrêter ou de stationner.
- Les passages piétons sont plus qu'un coup de peinture jaune, ils constituent des infrastructures conformément à la norme VSS, et doivent par conséquent être planifiés, projetés et réalisés de manière aussi sérieuse que les autres éléments de l'espace routier. Il n'existe à ce jour pas de norme concernant les traversées de chaussée sans priorité. Or, pour procurer le même degré de sécurité que les passages piétons, les traversées de chaussée sans priorité devraient garantir les mêmes conditions techniques de sécurité routière que celles fixées dans les normes.
- Enfin, les passages piétons constituent des repères d'orientation importants pour les mal-voyants et les aveugles. Les chiens d'aveugles sont d'une part entraînés à reconnaître les passages piétons et conduisent les personnes aveugles au bon endroit pour traverser. D'autres part, les personnes souffrant de fortes déficiences visuelles peuvent reconnaître les contours des passages piétons, alors qu'elles ne distinguent peut-être pas le côté de la chaussée opposé à celui où elles se trouvent. Les passages piétons indiquent en outre aux personnes mal-ou non-voyantes qu'un endroit sûr les attend de l'autre côté de la chaussée, où elles ne courent pas le risque de buter contre un véhicule stationné ou une platebande.

Erreur n°2: Les passages piétons peu fréquentés sont dangereux

La norme VSS 640 241 indique que les passages piétons doivent être fréquentés par au minimum 50 personnes par heures de pointe, ou être fréquentés par un nombre équivalent de piétons durant plusieurs heures de suite. Cette affirmation induit, à tort, la déduction que les passages piétons qui n'atteignent pas cette fréquentation sont dangereux et devraient être évités (hormis pour les cas exceptionnels à argumenter). De nombreux passages piétons qui n'atteignent pas la fréquentation requise sont actuellement effacés dans toute la Suisse en vertu de cette disposition. Les autorités refusent également de nombreuses demandes de création de passages piétons pour les mêmes raisons.

Or, on peut opposer les faits suivants à la suppression (ou à la non création) de passages piétons « peu fréquentés » :

- Il n'existe pas d'étude qui démontre que les passages piétons peu fréquentés soient dangereux. Le rapport d'étude de l'association VSS conclut : « la nécessité qu'une route soit fréquentée par un nombre minimal de véhicules et traversée par un nombre minimal de personnes pour garantir sa sécurité et par conséquent autoriser la présence d'un passage piéton

n'a jusqu'à présent pas pu être démontrée par la recherche. »¹ Et d'ajouter « Il n'existe aucun résultat de recherche probant à ce sujet. Un vaste consensus existe, que le marquage de passages piétons revêt une importance majeure pour certains groupes d'usagers particuliers (enfants, écoliers, personnes âgées ou handicapées), indépendamment de la charge de trafic et des fréquences de piétons observées. »²

Le besoin de traverser des piétons demeure identique, indépendamment du fait qu'un passage piéton soit peint ou non. La vraie question est la suivante : est-ce que supprimer un passage piéton, et donc le droit de priorité pour traverser ainsi que le signal aux conducteurs qu'il faut s'attendre à ce que des piétons traversent, peut augmenter la sécurité sur une route où le nombre de piétons qui traversent est relativement faible ? La réponse est non. On peut douter que le simple fait de supprimer le marquage du passage piéton augmente le degré de sécurité d'une traversée. La localisation de la traversée découle logiquement du plan du réseau piéton. Dans les petites communes, il est évident que certains passages piétons sont relativement peu fréquentés. Mais pour quelles raisons les piétons devraient-ils être défavorisés par l'absence de passages piétons dans les petites communes ? La loi sur les chemins de randonnée pédestre et les chemins pour piétons (LCPR) procure une base légale pour exiger que les réseaux de cheminements piétons soient reliés entre eux de manière cohérente. Le passage piéton fait partie intégrante du réseau piéton. Toutes les infrastructures importantes (quartiers d'habitation, jardins d'enfants et écoles, pôles d'emplois, arrêts de transport publics, équipements publics, aires de loisirs, commerces etc.) doivent être reliés entre elles par le réseau.³ La fréquence de piétons ne joue ici aucun rôle. Dans sa réponse à une intervention parlementaire, le Conseil fédéral a affirmé que les réseaux piétons doivent être interconnectés et qu'il n'est envisageable de supprimer des passages piétons qu'à condition que les autorités compétentes pourvoient à un remplacement convenable, en tenant compte des conditions locales (obligation de remplacement)⁴.

- Il existe un consensus que la présence d'un passage piéton, même si sa fréquentation est faible, est nécessaire pour les groupes d'usagers spécifiques que sont les enfants et les personnes âgées ou handicapées. Ceci confirme le constat que la présence d'un passage piéton peut augmenter le degré de sécurité pour ces usagers. Et il n'y a pas de raisons que cela ne soit pas également le cas pour les autres piétons. Les fréquences minimales ne constituent pas un critère de sécurité. Le nombre de personnes qui traversent à un endroit dans l'heure, ou le même jour, n'est pas déterminant pour la sécurité de chaque piéton pris individuellement. Ce qui compte, c'est l'interaction entre le conducteur et le piéton au moment précis où la personne traverse.

¹ Ivan Belopitov, Marc Laube, Steffen Niemann, Lukas Ostermayr, Gianantonio Scaramuzza, Forschungsarbeit VSS 2008/302, 2011, page 11 (uniquement en allemand, traduction par les auteurs)

² Ivan Belopitov, Marc Laube, Steffen Niemann, Lukas Ostermayr, Gianantonio Scaramuzza, Forschungsarbeit VSS 2008/302, 2011, page 85 (uniquement en allemand, traduction par les auteurs)

³ Art. 2 LCPR

⁴ 14.3720 – Interpellation Thomas Hardegger Suppression de passages pour piétons
http://www.parlament.ch/fi/suche/Pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20143720

Erreur n°3: Les piétons débouchent par surprise sur la chaussée lorsqu'il y a un passage piéton, les conducteurs ne sont pas en mesure de freiner à temps

Il peut arriver que des piétons s'engagent de manière inattendue sur la chaussée. Les faits suivants ne sont toutefois pas contestés :

- la part des accidents graves impliquant sur les passages piétons pour lesquels le conducteur est reconnu comme seul responsable de l'accident est supérieure aux autres cas dans les statistiques d'accidents⁵.
- Une analyse détaillée des accidents montre également qu'environ la moitié des piétons sont victimes d'un accident sur la deuxième moitié de la traversée. Dans de tels cas, il n'est pas concevable de parler de piétons qui débouchent de manière inattendue sur la chaussée.
- Le déroulement de la traversée ne doit pas uniquement être observé du point de vue du conducteur, mais également de celui du piéton. L'engagement inattendu sur la chaussée est une perception du conducteur. Du point de vue du piéton, son intention de traverser n'a rien d'inattendu. Il ou elle ne s'engage pas sur la chaussée par surprise, et n'a pas non plus l'intention de surprendre le conducteur. D'autre part, les piétons aussi peuvent être surpris par des véhicules, notamment lorsqu'ils ne concentrent pas leur attention sur la chaussée au moment de traverser.

Erreur n° 4: Les piétons font davantage attention à la circulation lorsqu'il n'y a pas de passage piéton

Encore une fois, tant le point de vue du conducteur que celui du piéton doivent être pris en compte. Sans passages piétons, les conducteurs font moins attention aux piétons. Le passage accroît l'obligation pour le conducteur d'être attentif à la présence de piétons, et de s'arrêter si ceux-ci manifestent l'intention de traverser. Or, si un passage est supprimé, cette obligation tombe. La responsabilité de s'assurer que la traversée ait lieu en toute sécurité passe alors du conducteur au piéton et il incombe au piéton de veiller à sa propre sécurité. Cependant, les enfants et les personnes âgées ne sont souvent pas en mesure d'évaluer correctement le contexte routier. Ils ont besoin d'avoir un droit de priorité. Alors que tous s'accordent aujourd'hui sur le fait que des mesures doivent être prises pour encourager et rendre possible les déplacements à pied, la suppression de la priorité qu'accorde les passages piétons à ces derniers péjore indubitablement les conditions de déplacement à pied.

Erreur n°5: Les piétons devraient concéder à faire des détours pour garantir leur propre sécurité

La Confédération, les cantons et les communes définissent des lignes directrices et des objectifs en matière de mobilité piétonne dans le cadre d'un développement durable de la mobilité. Le caractère direct, attractif et sûr des chemins piétons constitue une condition indispensable pour atteindre ces objectifs et tout détour constitue au contraire un frein pour y parvenir.

En effet, les piétons acceptent mal les détours et sont fréquemment tentés de traverser sans respecter les règles de circulation. Un passage piéton situé à plus de 30 mètres de l'emplacement où l'on souhaiterait traverser induit un détour de 60 mètres, c'est à dire une temps de marche d'une

⁵ Sicherheitsdossier N°. 11 du bpa, 2013, page 51 (uniquement en allemand)

minute. Les détours ne sont pour cette raison souvent pas acceptés, en particulier lorsqu'ils impliquent des dénivellations supplémentaires, par exemple par un passage inférieur ou supérieur.

Erreur n°6: Le signe de la main au passage piéton améliore la sécurité et devrait être réintroduit

Les acteurs de la sécurité routière sont unanimes au sujet du signe de la main: l'obligation de faire un signe de la main au passage piéton ne constitue pas une mesure judicieuse en matière de sécurité routière. L'OFROU, le bpa, le TCS et l'ATE se prononcent d'ailleurs contre l'obligation du signe de la main en recourant aux mêmes arguments. La priorité au passage piéton est par ailleurs valable sur le plan international sans qu'aucune autre mesure (comme de faire un signe de la main) n'y soit liée.

Pour plus d'information à ce propos, consulter la FicheInfo.

Signe de la main au passage piéton?

http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen_f/PP_2009_04_Handzeichen_f.pdf

Juin 2015