



10.12.2015 - 15:00 Uhr

Grâce à ses membres, le TCS identifie 6 passages piétons dangereux

Bern (ots) -

En 2015, le Touring Club Suisse a lancé un appel à ses membres, afin qu'ils signalent des passages piétons potentiellement dangereux. Sur la base de ce sondage, nous avons identifié 176 situations vues comme problématiques par le public. Seules 11 imposaient un examen approfondi. 6 traversées ont reçu la note "insuffisant". L'écart considérable entre le sentiment d'insécurité et la conformité des infrastructures laissent penser que ce sentiment est aussi induit par le comportement des usagers de la route.

Fin 2014, un appel a été lancé aux membres du TCS par le biais du magazine Touring, afin qu'ils nous signalent des passages piétons potentiellement dangereux. Sur la base de ce sondage, nous avons identifié 176 situations vues comme problématiques par le public. Ces situations étant dispersées sur tout le territoire suisse, un premier tri fut nécessaire pour pouvoir examiner de manière approfondie les situations les plus problématiques. « Dans de nombreux cas, seul un petit détail faisait défaut, explique Oliver Caspar, responsable des tests. D'autres témoignages mentionnaient que la totalité des traversées d'une commune étaient dangereuses ou qu'ils s'avéraient inexistant. Des problématiques intéressantes, mais qui ne pouvaient pas faire l'objet d'une évaluation ». Finalement, seuls 11 passages piétons ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Manque de visibilité première cause de dangerosité Entre août et septembre 2015, le TCS a ainsi procédé à l'examen de 11 traversées dans toute la Suisse. 3 passages piétons ont été évalués comme « bon » à Genève (GE), Liestal (BL) et Neuhausen (SH). 2 obtiennent la mention « suffisant » à Köniz (BE) et à Steinen (SZ). 6 sont considérés comme « insuffisants » : Adliswil (ZH), Aigle (VD), Bulle (FR), La Neuveville (BE), Oberuzwil (SG) et Sion (VS). La méthodologie utilisée est la même que pour les tests précédents. Les éléments examinés sont groupés en quatre catégories, à savoir : l'aménagement et la conception, la visibilité de jour et de nuit, ainsi que l'accessibilité. Aucun des 6 passages insuffisants ne parvient à obtenir une note suffisante au niveau de la visibilité de jour, comme de nuit. Dans plusieurs cas l'accessibilité n'est pas garantie (voir tableau).

Sur la bonne voie

Le très faible nombre de passages évalués comme étant insuffisants sur l'ensemble du panel est une bonne nouvelle. C'est une indication de l'attention portée par les communes et les cantons à ces aménagements. Cette évolution positive avait déjà été relevée dans notre test en 2014 et semble se confirmer en 2015. Elle se traduisait également par des chiffres de mortalité en forte baisse en ce qui concerne le nombre de tués sur les passages piétons en 2014. Il reste malgré cela des situations critiques. Nous ne pouvons donc qu'encourager les autorités à ne pas relâcher l'effort fourni ces dernières années afin d'améliorer encore la sécurité de l'usager le plus vulnérable dans le trafic.

Normes et comportements

Les attentes en matière de sécurité sur les passages piétons sont très élevées, à tel point que certains aménagements tout à fait standards et corrects sont considérés comme dangereux par les membres. « Souvent, la situation est ressentie comme catastrophique, alors que seuls quelques détails ne sont pas conformes, résume Olivier Caspar. Le sentiment d'insécurité peut être renforcé par des comportements inadéquats des usagers de la route, tandis que l'infrastructure n'est pas en cause et répond aux normes ».

Méthodologie du test

Chaque passage piétons a été testé à travers 27 critères divisés en quatre catégories : -aménagement et conception, -visibilité de jour, -visibilité de nuit et -accessibilité. Une note est attribuée à chaque catégorie : "très bien", "bien", "suffisant", "insuffisant" ou "très insuffisant". Cela se fait entre autres en fonction de critères tels que la distance de visibilité, l'éclairage, la signalisation, la longueur, les marquages, les îlots, les signaux lumineux et le niveau d'entretien. Pour l'accessibilité, la présence d'obstacles et l'accès pour les personnes à mobilité réduite sont considérés. Cette méthodologie a été développée par l'université « La Sapienza » à Rome.

Documentation

Résultats du test des 11 passages piétons en annexe

Sur demande : illustration et détail de l'évaluation pour chaque traversées

Contact:

Yves Gerber, porte-parole du TCS, 058 827 27 16, 079 249 64 83,
yves.gerber@tcs.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100781739> abgerufen werden.