



Vlaanderen
is wegen en verkeer

Evaluation de deux concepts alternatifs de passages pour piétons

Kristof Mollu

29/11/2023

wegenenverkeer.be

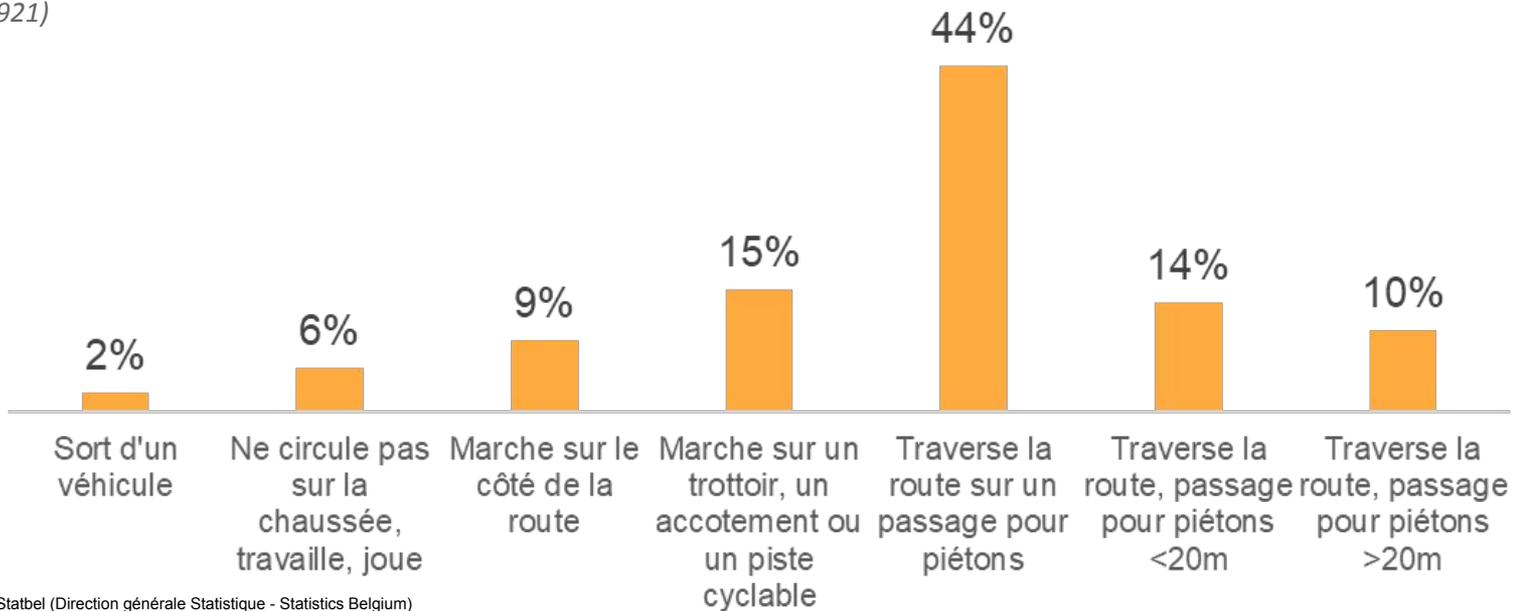
Sondage

Quel est le pourcentage d'accidents de la route en Belgique impliquant des piétons et survenant sur les passages pour piétons ou à proximité immédiate?

- a) 30%
- b) 40%
- c) 50%
- d) 60%

Accidents corporels impliquant des piétons, Belgique, 2018-2020

(N= 9921)



Projets pilotes AWW

- Passages pour piétons 3D
- Passages pour piétons ailés sur voies 2 X 2

Passages pour piétons 3D

Avant



Après



Passages pour piétons ailés

Avant

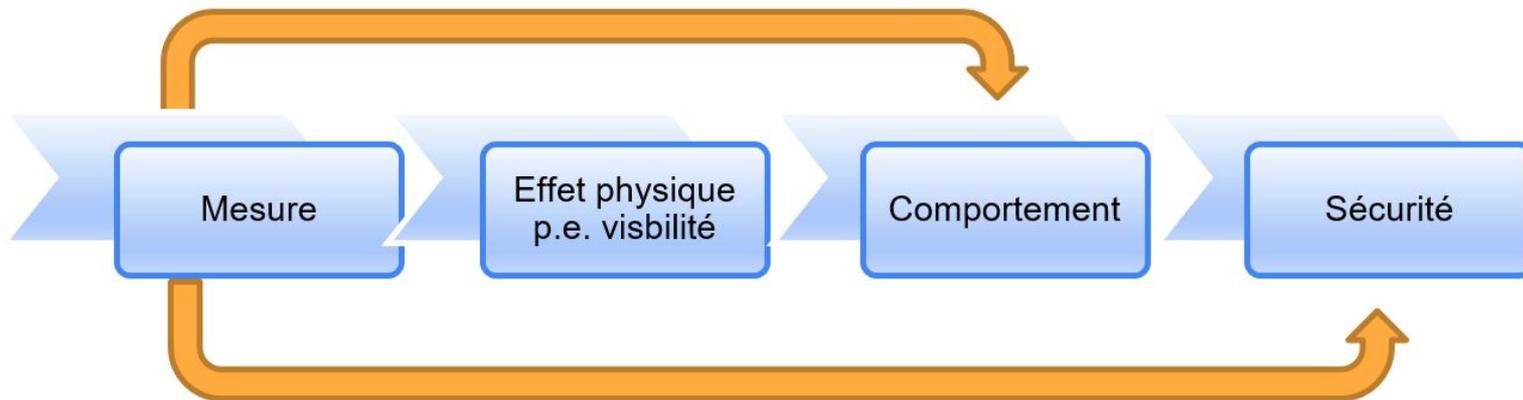


Après



Comment savoir si une mesure fonctionne?

Faisable, court terme, peu d'emplacements, donne un aperçu

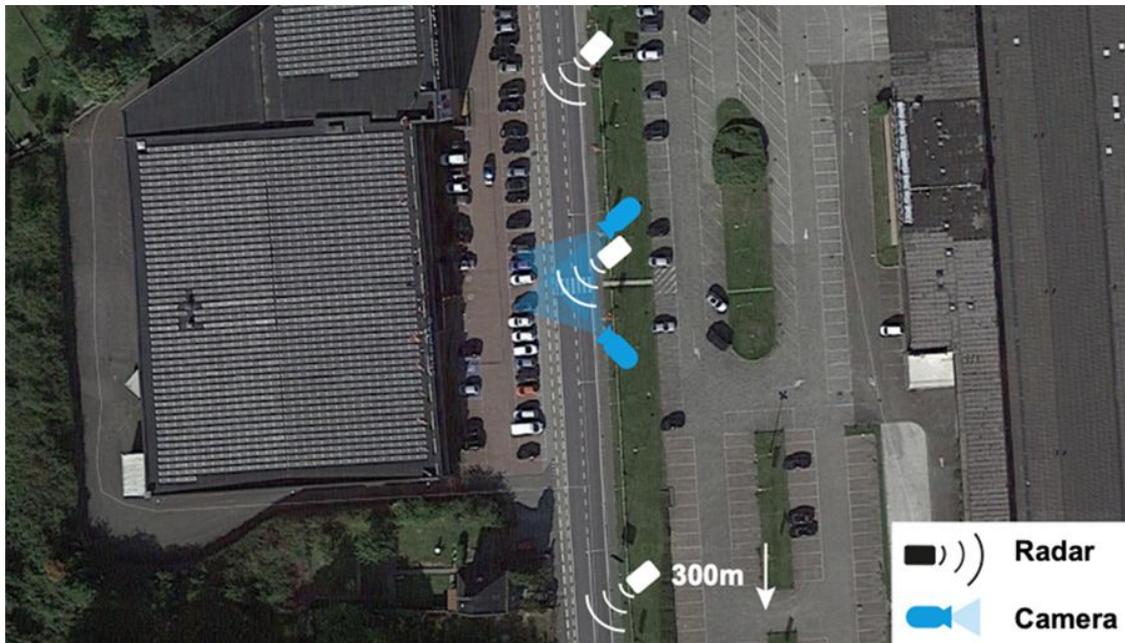


Idéal = long terme, beaucoup d'emplacements, haute qualité

Méthodologie pour les deux études

- Etude avant-après
 - 3 endroits tests passages pour piétons 3D (Alseberg, Munsterbilzen et Hoboken)
 - 2 endroits tests passages pour piétons ailés (Eeklo – Leuven)
- Variables de mesure : comportement – conflits – accidents
- Données :
 - Images vidéo avant et après
 - Mesures de la vitesse (3D)
 - Données d'accidents (en collaboration avec la police locale)

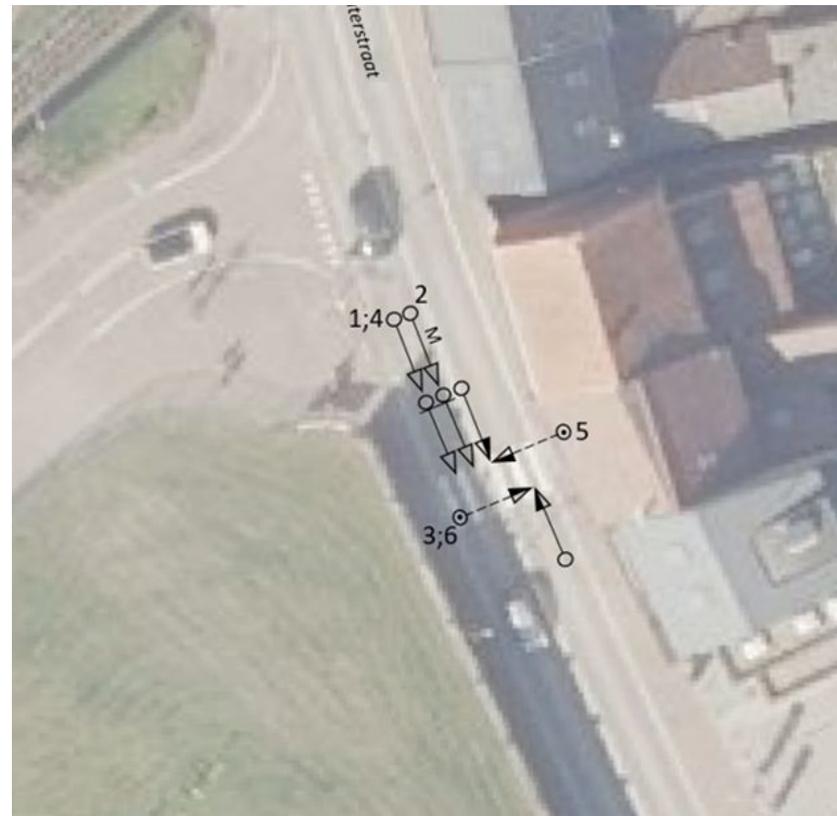
Collecte de données – configuration (Passages pour piétons 3D)



Passage piétons 3D

Analyses d'accidents

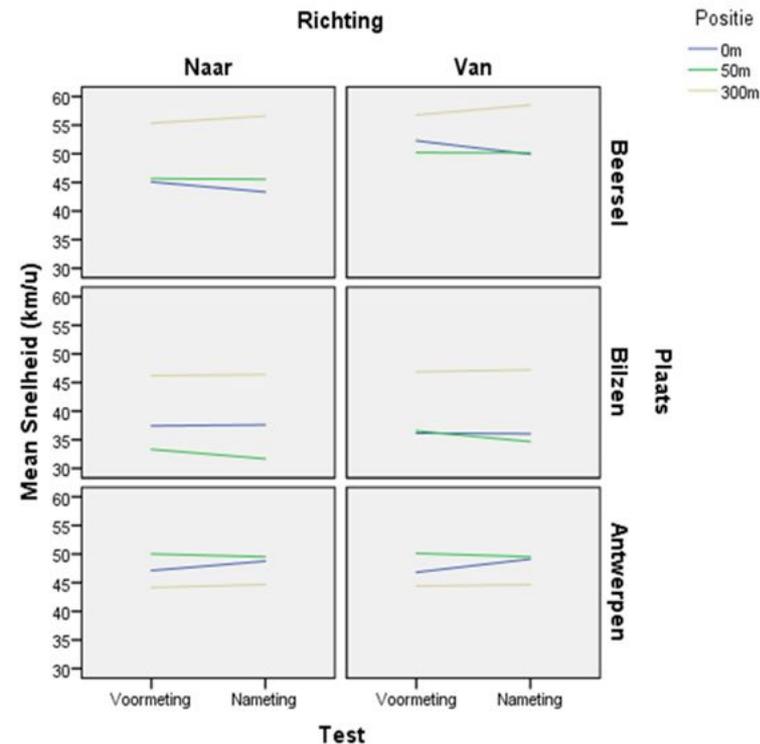
- Alseberg : 0 accident
- Hoboken : 1 collision par l'arrière
- Munsterbilzen:
 - 3 collisions par l'arrière
 - 3 collisions avec piétons sur le passage pour piétons, à chaque fois dans la pénombre et sur la « deuxième » bande de circulation
 - + accident grave en janvier 2020
- Conclusion :
 - 2 types d'accidents :
 - Collisions par l'arrière
 - Collision avec piéton qui traverse
 - Données insuffisantes pour mesurer l'effet 3D



Passage piétons 3D

Analyses vitesse

- 6 points de mesure par emplacement (0m, 50m, 300m dans les deux directions)
 - 300m = emplacement du contrôle
- Hypothèse: la vitesse à proximité du passage pour piétons diminue davantage qu'à l'emplacement du contrôle (position * test)
- Pas d'effet significatif sur la vitesse

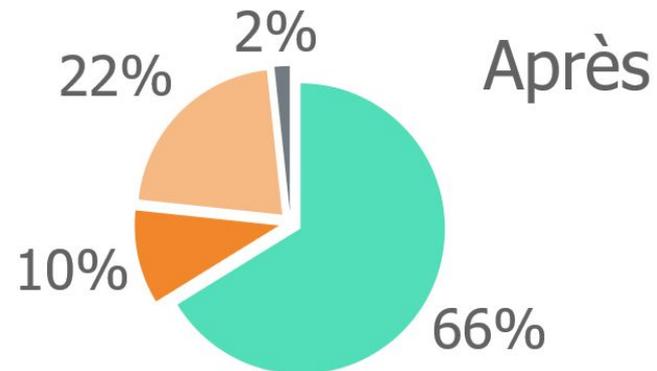
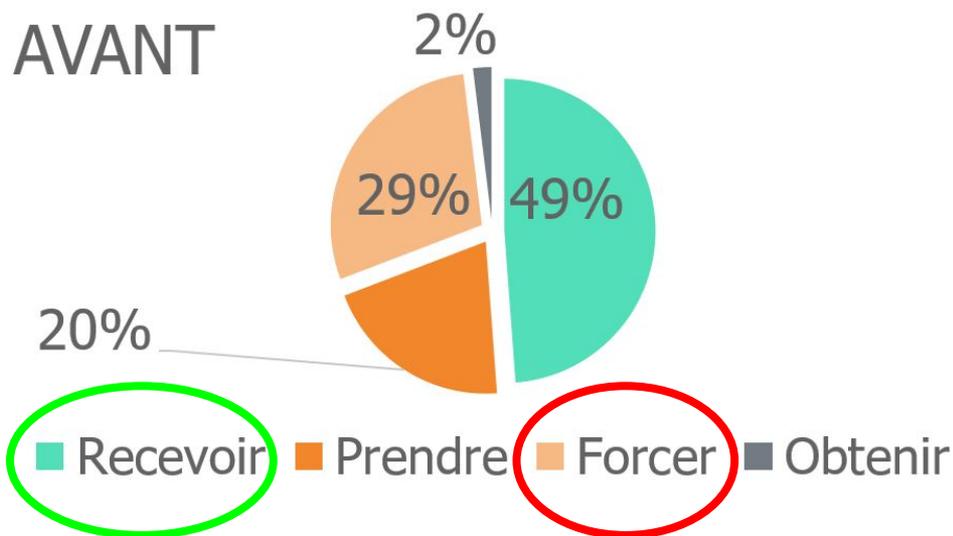


Interactions possibles lors des mouvements de traversée

	Conforme au code de la route	Non conforme au code de la route
Défensif	RECEVOIR	OBTENIR
Assertif	PRENDRE	FORCER

Passage piétons ailé

Eeklo – Interactions avec les piétons qui traversent



Passage piétons ailé

Observations de conflits

Leuven_TA_cam1

Project Data Record Display Help

Deletions

ID 15 Media Video

Time 2019-10-15 08:26:37

Status not checked

Type Type 3

Comment

Add New

Delete

3 of 28

Trajectories

Trajectory 1 Type Edit

Trajectory 2

Length, m

Width, m

Height, m

Weight, kg

Key 1 Key 2

User-defined fields

demo text demo number

demo yes/no

demo list

00048 x1 show graphs

2019-10-15 08:26:43

KIC - 2.5%

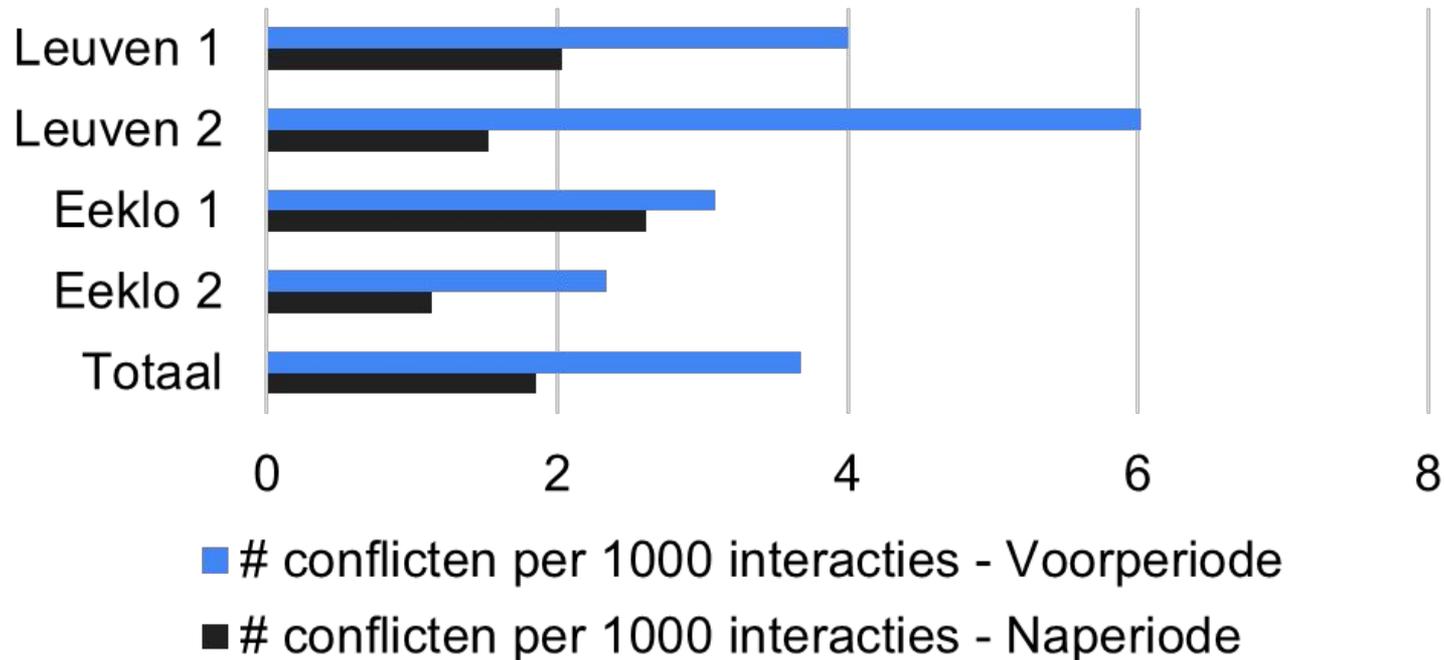
2019-10-15 08:26:43

0:00:03 0:00:14

X: 4,1 m, Y: -2,2 m, Z: 0,0 m | X: 37 px, Y: 335 px | 1 pixel = 0,05 m

Passage piétons ailé

Observations de conflits



Passage piétons ailé

Conclusions

- On passe de « prendre sa priorité » à « se voir céder la priorité » lors d'interactions véhicules à moteur-piétons
- Meilleures trajectoires de traversée si les barrières Oméga sont mieux installées
- Les véhicules à moteur s'arrêtent plus loin du piéton/cycliste qui traverse
- Le nombre de conflits graves diminue
- Part de conflits avec obstruction de la vue en baisse

- **Conclusion finale: effet favorable**

Passage piétons 3D

Conclusions

- Les passages pour piétons 3D n'ont pas d'effet significatif sur la vitesse de conduite
- Légère amélioration au niveau du comportement en matière de priorité
- Pas d'effet significatif du passage pour piétons 3D sur les trajectoires
- Peut-être une baisse du nombre de conflits graves mais faibles nombres
- Conclusion finale :
 - Rien n'indique qu'un passage pour piétons 3D a des effets négatifs sur la sécurité routière
 - Les effets observés sont trop faibles et trop incertains pour pouvoir conclure que les passages pour piétons 3D ont un effet positif sur la sécurité routière

Cadre de lignes directrices adapté AWV

- Passages pour piétons 3D
 - Pas d'application sur les routes régionales
- Passage pour piétons ailés
 - Cadre de lignes directrice de 2019 adapté (assoupli)
 - Déploiement proactif sur voies 2x1 aux abords des écoles et sur les voies 2x2 (si < 50 km/h)
 - Aménagement à la demande par l'administration locale sur voies 2x1 en dehors des abords des écoles
 - Aspects importants
 - Ilot central physique
 - Séparation physique (ex. : barrières Ω)

Merci pour votre attention
Des questions?

