

Accidents sur les passages piétons en ville de Zurich

Analyse détaillée de la statistique des accidents de la circulation 2003 – 2010

Résumé

Depuis 2003, la ville de Zurich gère une statistique détaillée sur les accidents ayant lieu sur les passages piétons. En plus des données de la statistique officielle fédérale, les aspects supplémentaires suivants sont relevés:

- Direction de marche du piéton du point de vue du conducteur du véhicule
- Nombre de voies de circulation de la route
- Sens de circulation des voies (dans le cas de chaussées à sens unique ou à plusieurs voies)
- Lieu de la collision par rapport aux voies de circulation
- Présence d'un îlot
- Lien avec un arrêt de transports publics
- Présence de rails de tram

Ces aspects ont été pour la première fois analysés systématiquement dans le présent rapport. De cette manière, 800 passages piétons ont pu être analysés.

Il en ressort notamment que les accidents surviennent surtout entre 16h et 18h les jours de semaine, notamment durant les mois d'hiver. Les facteurs de risque en sont une circulation importante et des conditions lumineuses et météorologiques mauvaises. Le comportement des conducteurs et des piétons n'est manifestement pas assez adapté à ces mauvaises conditions de visibilité.

Aucun passage piéton de la ville de Zurich ne se démarque par une fréquence d'accidents hors du commun. Les lieux ayant été le cadre de plus de deux accidents sont des croisements de flux importants de piétons et de véhicules. L'absence de « points noirs » parmi les lieux d'accidents indique que la cause des accidents n'est pas à chercher dans une infrastructure déficiente des aménagements de traversées pris un à un.

Des déficits systématiques en matière d'infrastructure ne peuvent être que partiellement déduits des données à disposition, étant donné qu'aucune statistique n'existe sur l'ensemble des passages piétons (présence d'un îlot, nombre et sens des voies de circulation). Il manque également des données sur les fréquences de piétons et de véhicules de même que sur la vitesse des véhicules. En comparant différentes situations, certains résultats intéressants ont néanmoins pu être mis en évidence:

- Sur l'ensemble des accidents, 61% ont eu lieu sur des passages piétons équipés d'un îlot.
- Dans 72% des cas, il s'agit d'accidents en tronçon (c'est-à-dire sur une ligne droite ou dans un virage), alors que 28% des cas sont des accidents en intersection (c'est-à-dire au droit de débouchés ou de carrefours)
- Dans 50% des cas, le piéton entre en collision directement depuis le trottoir, et dans respectivement 22% et 28% des cas depuis la chaussée ou un îlot, à savoir sur la deuxième moitié de la chaussée du point de vue du piéton.
- Du point de vue du conducteur, 41% des piétons accidentés viennent de la gauche, contre 59% de la droite.

- Étonnamment, aucune différence n'a pu être mise en évidence par une comparaison des accidents en tronçon et en carrefour. La répartition des lieux de collision y est presque identique, que ce soit selon le sens de marche du point de vue du conducteur (gauche/droite) ou selon le point de départ du piéton (depuis le trottoir, la chaussée ou un îlot).
- Dans 23% des cas étudiés, des feux de signalisation étaient en fonction, alors que dans 77% des cas, ceux-ci n'étaient pas en service ou simplement absents.
- L'accident typique sur passage piéton (66% des cas) est un accident en tronçon sans réglementation par des feux de signalisation.
- L'accident « classique », où le piéton arrive depuis le trottoir de la droite du point de vue du conducteur sur la chaussée, ne concerne que 44% des cas.

Les analyses spécifiques par situation (analyses par scénario) dénotent un risque plus élevé d'accident sur les voies de circulation de même direction, notamment sur la deuxième voie (celle de gauche dans le sens du trafic).

De manière générale, l'analyse des accidents présente une importante dispersion sur l'ensemble des paramètres analysés, et ceci également du point de vue de l'infrastructure. Il n'y a pas de paramètre infrastructurel qui puisse être mis en lien de manière déterminante avec les accidents.

Le nombre non négligeable d'accidents dits extra-ordinaires, ayant lieu lors de manœuvres de marche arrière ou de dépassement au passage piéton, est également étonnant. Ces accidents constituent les 3% des cas, que ce soit sur les chaussées à deux ou à plusieurs voies.

Dans le cas de l'accident « standard », à savoir sur une route non réglementée par des feux de signalisation et avec de la circulation en sens inverse, le conducteur est désigné comme responsable dans 90% des cas. En revanche, en présence de feux de signalisation, le piéton est désigné comme responsable dans la moitié des cas. La part de piétons accidentés en raison d'un manque d'attention au feu rouge s'élève à 14% chez les moins de 20 ans contre seulement 6% chez les plus de 60 ans.

L'analyse des personnes impliquées montre une différence très marquée du point de vue du genre. 59% des piétons accidentés sont des femmes. Lors d'un accident typique sur un passage piéton, une femme se déplaçant à pied est heurtée par un homme au volant d'un véhicule. Cette réalité pourrait par contre être attribuée à l'exposition spécifique au genre, les hommes étant plus souvent au volant d'un véhicule et les femmes se déplaçant plus souvent à pied. La part des 20 – 29 ans parmi les piétons impliqués dans des accidents est étonnamment élevée, ceci s'expliquant probablement aussi par l'exposition (étudiants, jeunes dans leurs loisirs).

Une comparaison avec les accidents par tamponnement montre que les accidents sur les passages piétons, contrairement aux collisions par tamponnement, sont causés par une part plus importante de conducteurs âgés. En guise d'explication peut être invoqué le fait que les accidents par tamponnement sont davantage causés par des vitesses trop élevées et des distances trop courtes entre véhicules, ce qui correspond au comportement typique des jeunes conducteurs. A contrario, dans le cas des accidents sur passage piéton, les capacités de perception et de réaction sont nécessaires, ce qui peut notamment faire défaut aux conducteurs âgés.