



# Belgisch **Wegen**congres Congrès belge de la **Route**

LEUVEN · 4-7.04.2022

## Evaluation de deux concepts alternatifs de passages pour piétons

Stijn Daniels, institut Vias

Kristof Mollu, Agentschap Wegen en Verkeer





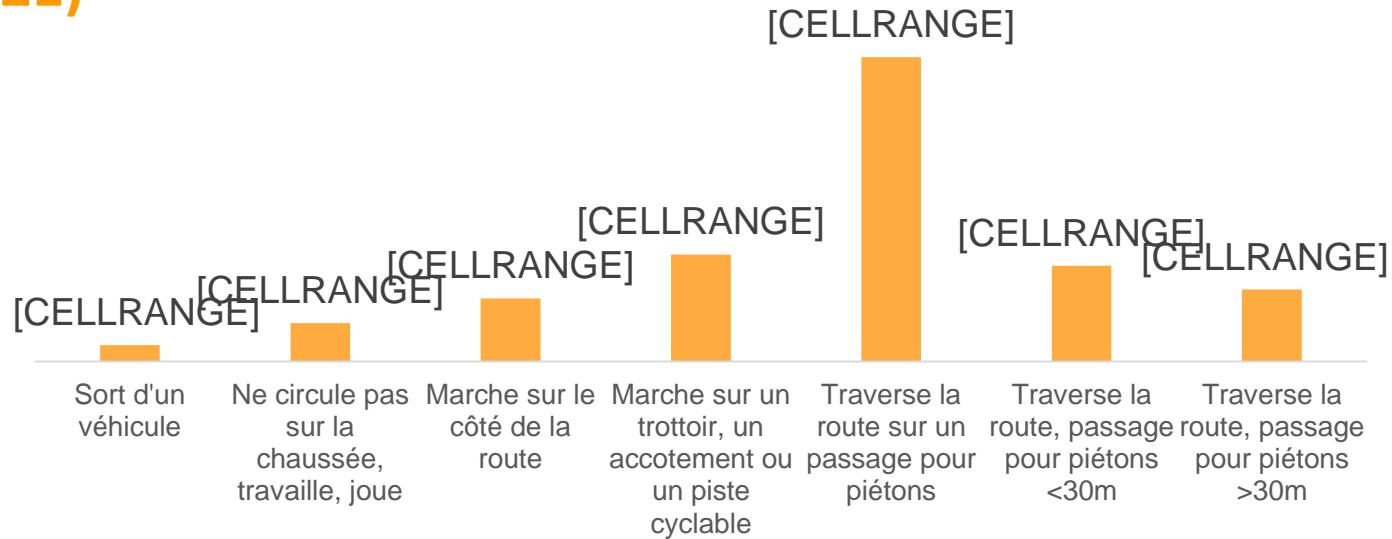
## Sondage

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 AWV

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



## Passages pour piétons 3D

Avant



Après





## Passages pour piétons ailés

Avant



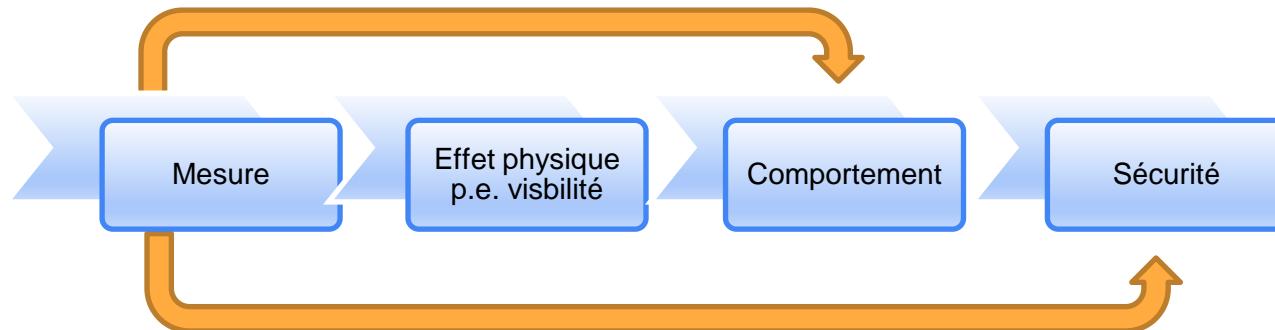
Après





## Comment savoir si une mesure fonctionne ?

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



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

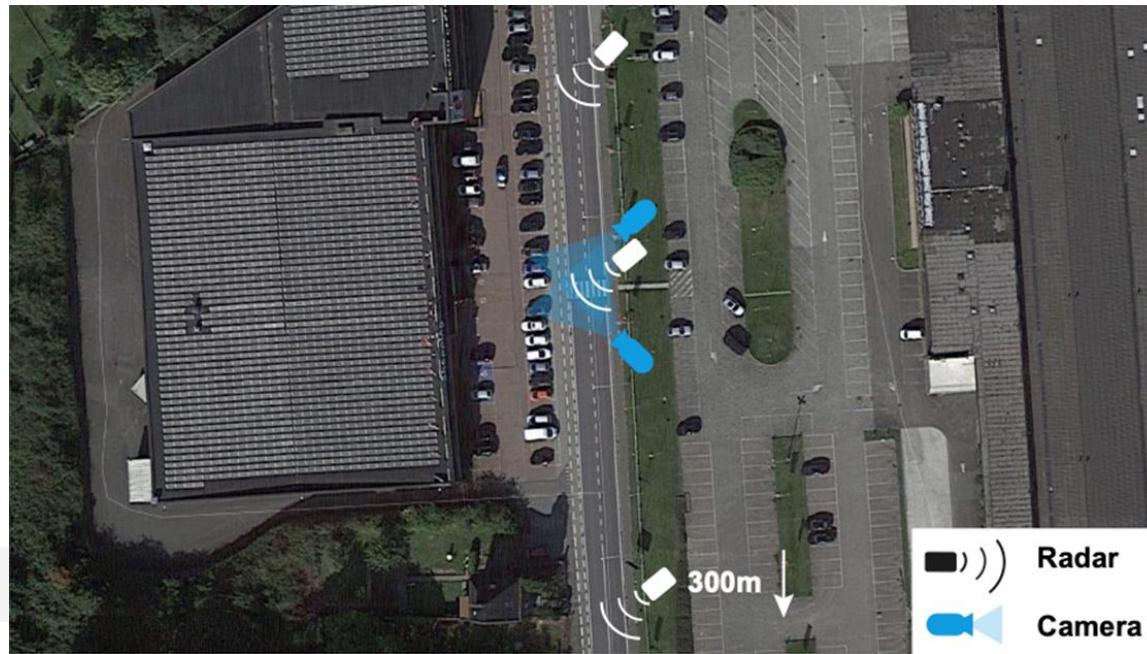


## Méthodologie pour les deux études

- **Etude avant-après**
  - 3 endroits tests passages pour piétons 3D (Alsemberg, 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)





## Analyses d'accidents passagers pour piétons 3D

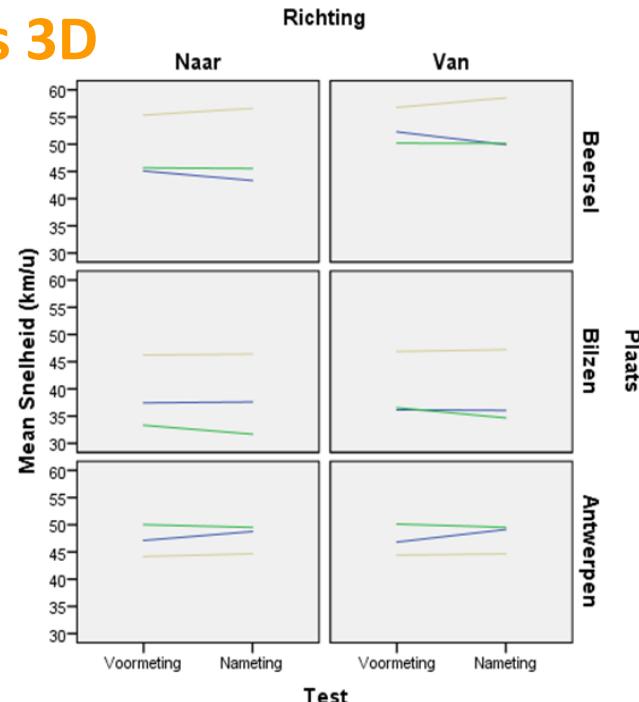
- **Alsemberg : 0 accident**
- **Hoboken : 1 collision par l'arrière**
- **Munsterbilzen:**
  - 3 collisions par l'arrière
  - 3 collisions avec piétons sur le passage pour piétons, à chaque fois dans la pénombre et sur la « deuxième » bande de circulation
  - + accident grave en janvier 2020
- **Conclusion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





## Analyses vitesse passages pour piétons 3D

- **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





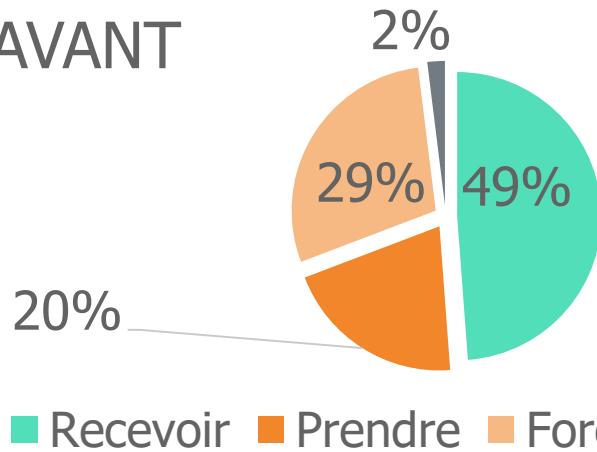
## Interactions possibles lors des mouvements de traversée

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

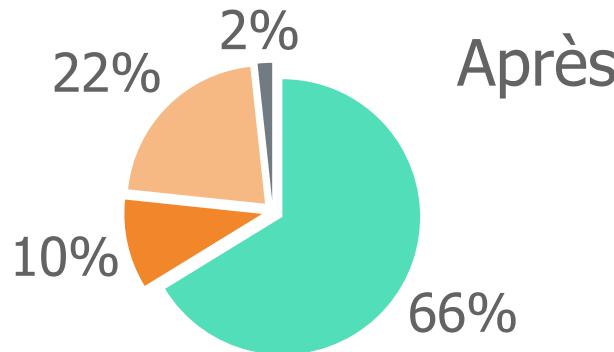


## Eeklo – passage pour piétons ailé Interactions avec les piétons qui traversent

AVANT

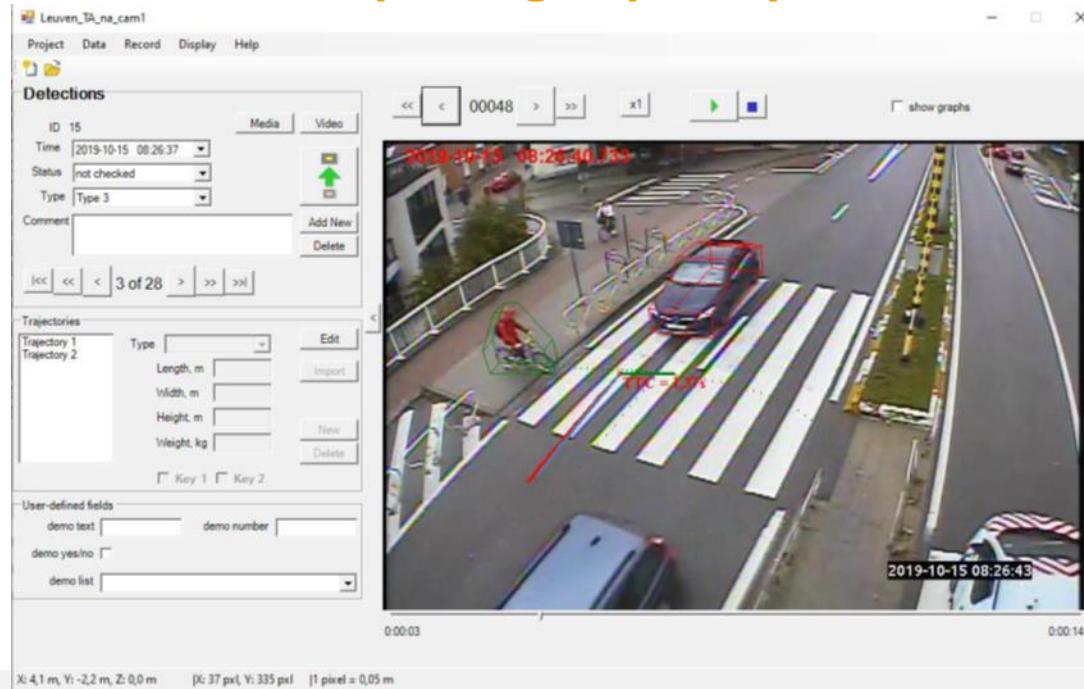


Après



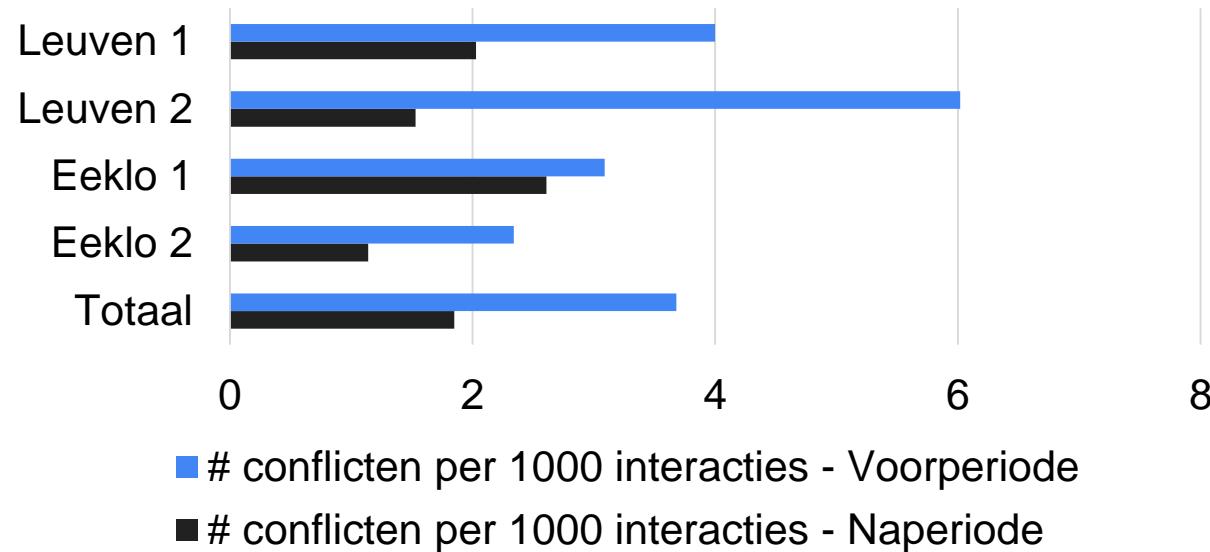


## Observations de conflits – passages pour piétons ailés





## Observations de conflits – passages pour piétons ailés





## Conclusions passages pour piétons 3D

- **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



## Conclusions passages pour piétons ailés

- **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**



## 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?

## Contact

Stijn Daniels (Vias)

02 244 14 23

stijn.daniels@

vias.be

Kristof Mollu (AWV)

02 553 78 19

kristof.mollu@

mow.vlaanderen.be





Belgisch **Wegen**congres  
Congrès belge de la **Route**  
LEUVEN • 4-7.04.2022



EEN ORGANISATIE VAN



MET DE STEUN VAN



Opzoekingscentrum  
voor de Wegenbouw



BRUSSEL MOBILITEIT  
GEWESTELIJKE OVERHEIDS Dienst BRUSSEL

Wallonie  
mobilité infrastructures  
SPW



BFAW  
Belgische Federatie van Aannemers van Wegenwerken vzw