



## Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 19 novembre 2024

### Test des passages piétons : un sur deux n'est pas conforme en ville

**Un audit de 105 passages piétons non régulés à proximité des gares de Fribourg, Montreux, Bienne, Olten, Baden/Ennetbaden, Zoug et St-Gall révèle que 50 d'entre eux ne sont pas conformes et présentent des lacunes importantes, notamment en ce qui concerne la visibilité. Le Touring Club Suisse met ces résultats à disposition des villes respectives et propose des recommandations concrètes pour améliorer la sécurité routière des piétons. En 2023, 974 personnes ont été victimes d'un accident en Suisse alors qu'ils traversaient un passage piéton.**

Les gares attirent chaque jour des centaines de milliers de piétons, qui empruntent les passages piétons à leurs alentours. Malheureusement, les piétons paient un lourd tribut avec 974 victimes dont 212 blessés graves et 24 personnes tuées en 2023 alors qu'ils traversaient un passage piéton en Suisse.

Concrètement, le TCS a analysé 15 passages piétons aux abords des gares de Fribourg, Montreux, Bienne, Olten, Baden/Ennetbaden, Zoug et St-Gall. Le TCS a fait le choix d'agglomération moyennes pour être plus représentatif de la réalité de nombreuses gares de plus petites localités. Les passages piétons audités sont tous non régulés (c'est-à-dire dépourvus d'un feu) et sont les plus proches de chacune de ces gares. Ils ont tous été inspectés sur la base de mêmes critères issus et définis par les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), parmi lesquels la distance de visibilité sur le passage piéton et ses zones d'approche depuis un véhicule ou un cycle, la largeur et le nombre de voies de circulation à traverser.

#### Le manque de visibilité pointé du doigt

Les passages piétons audités ont été évalués selon une échelle de critères allant de « entièrement conforme » à « insuffisant ». Au final, sur les 105 passages piétons, seuls 19 sont conformes ou avec des déficits mineurs, alors que 36 sont tout juste « suffisants » et 50 sont « insuffisants ». À proximité de la gare de Bienne, 11 passages insuffisants ont été relevés sur les 15 testés, contre 8 à Montreux, Olten et Baden/Ennetbaden. À l'opposé, 8 passages piétons sur les 15 testés sont conformes ou présentent des déficits mineurs près de la gare de Zoug.

Globalement, ces résultats mettent en évidence des lacunes pour une proportion importante de passages piétons à proximité de 7 gares suisses majeures. En y regardant de plus près, il s'avère que la visibilité est la raison principale de ces mauvais résultats. En effet, 48 des 50 passages piétons notés insuffisants présentent des problèmes de conformité liés à une distance de visibilité insuffisante depuis un véhicule ou un cycle. La distance de traversée trop élevée et le fait de devoir traverser plus d'une voie de circulation contribuent également à la mauvaise notation de 21 traversées piétonnes sécurisées.

#### Les villes font parfois face à des obstacles structurels et historiques

Il est important de placer ces résultats dans le contexte urbain auquel ils appartiennent. En effet, les gares ont été construites entre la fin du XIX<sup>ème</sup> et le début du XX<sup>ème</sup> siècle, même si certaines ont subi des réhabilitations importantes, à proximité immédiate des centres-villes, caractérisés par une forte densité de constructions urbaines. Or, le succès du train et l'essor de l'automobile ont transformé et fortement sollicité l'usage des rues adjacentes aux gares. Les passages pour piétons dans les villes à forte densité de population ont ainsi souvent dû être intégrés dans la planification urbaine existante avec ses bâtiments et ses rues. En conséquence, la traversée piétonne est le résultat d'un compromis entre plusieurs contraintes (environnement construit, transports publics, etc.) et facteurs déterminants (nombre de piétons, place à disposition, etc.). Afin d'améliorer la sécurité des passages piétons audités, le TCS a mis les résultats à la disposition des villes respectives sous forme de rapport technique détaillé ainsi que des recommandations concrètes pour améliorer la sécurité sur les passages piétons audités.

#### Contact

Laurent Pignot, porte-parole du TCS  
Tél. 058 827 27 16 | 076 553 82 39 | laurent.pignot@tcs.ch  
www.pressetcs.ch, www.flickr.com



## Méthodologie

Les passages piétons ont été audités en collaboration avec le bureau Swisstraffic. Les observations sont basées sur des critères issus de la liste de contrôle de l'ancienne norme VSS SN 640 241 des passages piétons, éditée par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS en allemand, ou Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute).

Le processus méthodologique des audits des passages piétons est le suivant :

1. Définition du périmètre autour de la gare comme point central comprenant 15 passages piétons non régulés.
2. Relevé sur site de chaque passage piéton.
3. La conformité du passage piéton est évaluée selon les critères édités par la VSS.
4. Chaque passage piéton fait l'objet d'une fiche descriptive comportant les déficits observés.
5. Chaque passage piéton fait l'objet de propositions de mesures.
6. Un rapport technique par gare est envoyé aux autorités à toutes fins de transparence.

	Fribourg	Montreux	Bienne	Olten	Baden/ Ennetbaden	Zoug	St-Gall	Total CH
<b>Passages piétons</b>								
Entièrement conforme	0	0	0	0	1	2	2	<b>5</b>
Entièrement conforme sauf pour les personnes à mobilité réduite	2	0	0	0	1	3	0	<b>6</b>
En ordre	1	0	0	2	0	3	2	<b>8</b>
Suffisant	7	7	4	5	5	3	5	<b>36</b>
Insuffisant	5	8	11	8	8	4	6	<b>50</b>
Total	15	15	15	15	15	15	15	<b>105</b>

**Touring Club Suisse** – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers ses 1900 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs à ses quelque 1,6 millions de membres. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 359'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectue en moyenne 57'000 interventions, dont près de 3200 évaluations médicales et 1200 rapatriements par an. TCS Swiss Ambulance Rescue est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 50 véhicules, 17 bases logistiques et plus de 35'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 42'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour la sécurité routière en Suisse en développant des outils pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, en testant les infrastructures de mobilité et en conseillant les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 110'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 33 campings et environ 950'000 de nuitées touristiques, le TCS est le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 40'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.