



# Exemples d'aménagements bon marché et efficaces

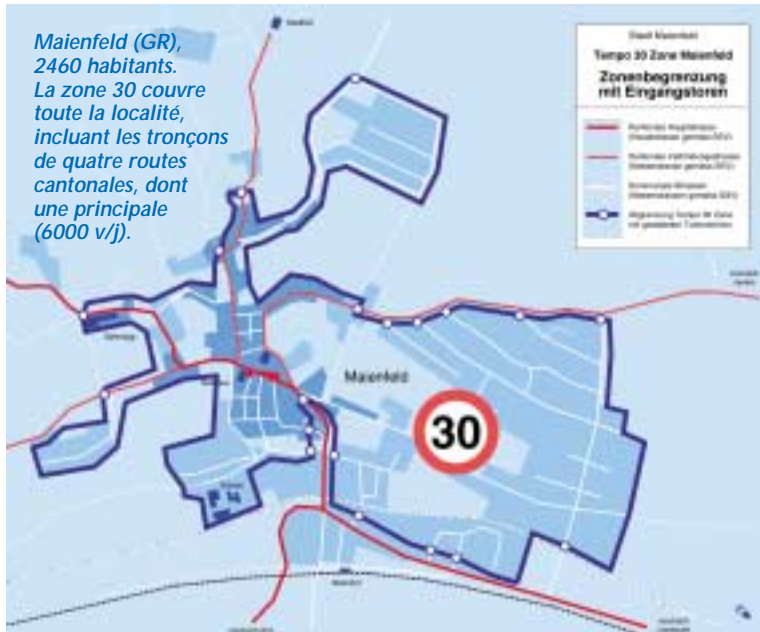


A Bâle, pour autant que la chaussée atteigne une largeur de 4 m, les portes d'entrée des zones 30 sont équipées de gendarmes couchés amovibles. De part et d'autre de ceux-ci, des passages de 1 m de large sont laissés libres pour les cyclistes. Du fait que les gendarmes couchés sont générateurs de bruit, ils seront peu à peu et aussi souvent que possible remplacés par des trottoirs traversants. Les coûts ne sont toutefois plus les mêmes!

**Maienfeld – Zones 30 – Oberried – Journée d'étude 2005**

# Maienfeld, GR

Cet exemple est intéressant à plusieurs titres: la zone 30 instaurée en 2003 s'étend sur l'ensemble de la localité, incluant deux routes cantonales dont une principale, et elle s'accompagne de mesures légères, pour un coût total de 80'000 francs.



Les mesures sont légères: rétrécissement aux entrées, rétablissement de la priorité de droite aux carrefours, marquages au sol, pour un coût total (planification et réalisation) de 80 000 francs.

Le bourg de Maienfeld (2460 habitants), dans le canton des Grisons, est connu pour son vin et ses courses de chevaux, mais aussi et peut-être surtout comme la patrie de Heidi (Johanna Spyri). C'est un lieu de passage de randonneurs et de promeneurs qui, pratiquement toute l'année, le traversent entre la gare et le village de Heidi, avec arrêt au retour dans le centre ancien.

Maienfeld est aussi un carrefour sur la route principale du Luziensteig, et différentes routes cantonales se croisent dans le centre du bourg. La plupart de ces rues sont dépourvues de trottoir et sur de larges tronçons elles sont bordées de bâtiments ou de hauts murs. Les piétons ne disposent que de peu d'espace entre bâti et voitures, et les déplacements à pied sont peu sûrs.

## Instauration de la zone 30

La Municipalité de Maienfeld a décidé de mettre en place une zone 30 qui comprend entre autres une part importante de la route principale en traversée (6000 v/j, dont la moitié en transit). Les mesures ont été définies en collaboration avec la police cantonale et le Département des travaux publics du canton. Elles sont très simples: marquage des entrées par des rétrécissements (éléments provisoires pour

essai, réalisation définitive voir photo), rétablissement de la priorité de droite aux carrefours, marquages au sol (logo 30).

Le projet n'a pas suscité d'opposition lors de la publication des mesures – ce qui peut paraître surprenant puisque Maienfeld avait à l'époque rejeté largement l'initiative «Rues pour tous». La zone 30 a été instaurée en juin 2003, et la «redécouverte de la lenteur» semble appréciée par la grande majorité des habitants.

Au total, les coûts de planification et de réalisation se sont élevés à 80'000 francs. La Confédération ne subventionnant plus les zones 30, ce montant a été entièrement pris en charge par la commune.

## Politique du canton des Grisons

L'exemple de Maienfeld n'est pas exceptionnel aux Grisons, des zones 30 incluant des routes cantonales ont aussi été réalisées ou vont l'être cette année à Flims, Haldenstein, Laax, Arosa, Schiers et Ausserferrera. Le canton a par contre défini des conditions assez restrictives, qui semblent répondre d'abord à un souci d'ordre financier. Une zone 30 ne peut être instaurée sur une route cantonale que quand la vitesse y est déjà relativement basse (V85 42 km/h sur une route principale, 44 km/h sur une route secondaire):



en l'absence d'une politique de contrôles réguliers, le canton cherche à éviter d'avoir à investir dans des aménagements le cas échéant coûteux. Les cas existants se limitent ainsi – pour le moment – à des centres anciens. Ils sont néanmoins intéressants.

Dominique von der Mühl

Texte repris du dossier concours «A pied c'est sûr», avec des informations complémentaires du bureau chargé de l'étude concernant la politique du canton des Grisons.



# Oberried, FR, traversée du village

**L**e village d'Oberried est traversé par une route communale, telle un long ruban. Malgré l'étroitesse de la chaussée (largeur comprise entre 4,0 et 5,2 m'), les véhicules roulaient avant son réaménagement à une vitesse inadaptée due à la régularité de la route, à sa forte déclivité à certains endroits et au manque d'éléments marquants du paysage.

## Objectif du réaménagement

L'objectif principal du réaménagement a consisté à trouver des solutions incitatives et peu onéreuses visant à modérer la vitesse des véhicules à l'intérieur de la localité. Les mesures préconisées devaient s'intégrer dans le village, de manière à ne pas diminuer l'attractivité du site.

Il fallait donc atténuer la linéarité de la route au moyen de mesures constructives adaptées à la configuration de l'endroit, tout en conservant une harmonie et une cohérence entre elles. On a donc prévu des aménagements ponctuels visant à rétrécir la route de manière optique et physique et à améliorer la sécurité des piétons, tout en garantissant la mixité de l'espace routier pour ses différents usagers. Le but de la démarche a été de permettre à terme de mettre la route communale d'Oberried sous le régime de la zone 30 km/h pour les véhicules automobiles.

## Description des mesures réalisées

Deux portes externes, placées aux deux entrées du village signalent à l'automobiliste qu'il quitte un espace exclusivement routier et accède à un espace mixte où voitures et piétons cohabitent. Ces portes se composent de six potelets de délimitation en bois de sapin qui rétrécissent la chaussée à une largeur de 380 cm. Quatre arbres marquent géographiquement l'emplacement des portes et en signalent l'existence au loin.

Des portes internes disposées à intervalles réguliers à l'intérieur du village rappellent à l'automobiliste qu'il partage la chaussée avec d'autres usagers et qu'il n'en est donc pas le seul utilisateur. Ces portes se composent de deux potelets de délimitation seulement et de deux arbres.

Aux intersections, des marquages de réglementation de priorité indiquent que la route communale n'est pas prioritaire, mais soumise au régime de la priorité de droite.

Une bande polyvalente aménagée au moyen de potelets de délimitation disposés à intervalles réguliers et renforcée par une ligne de guidage de couleur blanche



### Avant

Un village traversé par une route telle un long ruban qui entraînait des vitesses inadaptées...



### Après

Variations de la largeur de la chaussée pour conférer à celle-ci un aspect plus mouvementé et améliorer la sécurité des piétons.



### Avant



### Après

Deux portes externes signalent à l'automobiliste qu'il quitte un espace exclusivement routier et accède à un espace mixte où voitures et piétons cohabitent. Des potelets de délimitation en bois de sapin rétrécissent la chaussée à une largeur de 380 cm. Quatre arbres marquent l'emplacement des portes et en signalent l'existence au loin.

# Oberried, FR, traversée du village *Suite*

## Avant



## Après



**Aux intersections, des marquages de réglementation de priorité indiquent que la route communale n'est pas prioritaire mais soumise au régime de la priorité de droite. Au pied de la remise, un petit îlot de végétation a été créé pour diminuer l'importance du tronçon rectiligne.**

marquée sur la chaussée permet un cheminement sécurisé pour les piétons. Cette bande polyvalente est également utilisable par les véhicules. Les piétons cheminent à l'extérieur de la ligne de guidage. L'alignement des potelets de délimitation leurs offre de surcroît un supplément de sécurité. Les véhicules circulent normalement sur la chaussée rétrécie par les potelets. Lorsque deux véhicules se rencontrent, ils peuvent franchir la bande polyvalente entre les potelets car l'espacement de ces derniers est suffisant pour le croisement. La particularité de la bande polyvalente est donc d'empêcher les véhicules de croiser où bon leur semble. Ces der-

niers doivent réguler leur vitesse pour croiser aux bons endroits. Instinctivement ils roulent moins vite.

La plantation de 60 arbres-tige rythme l'espace routier. Ces arbres resserrent optiquement la route et la compartimentent. Associés aux potelets de délimitation, ils en signalent la présence. Ces mêmes potelets protègent les arbres contre les dégâts mécaniques de tout genre, particulièrement les blessures à l'écorce des troncs.

Pour donner un aspect plus mouvementé à la route du village, on a accentué la variation de sa largeur à certains endroits. Ces irrégularités confèrent à la route un aspect plus naturel. Ainsi, au pied des murs

de soutènement, on a enlevé le bitume pour le remplacer par une bande herbeuse carrossable. En rétrocedant ces surfaces à la nature, on a aménagé des espaces latéraux qui resserrent optiquement la largeur de la route.

## Déroulement du projet

Le projet des aménagements routiers à Oberried a été élaboré selon la philosophie de l'Agenda 21 local et a fait l'objet d'un processus participatif grâce à une large consultation de la population.

Un groupe de sécurité a été constitué avec des membres représentatifs des différents quartiers et des diverses professions concernées (notamment l'agriculture), ainsi que des trois commissions du législatif (commissions financière, scolaire et de l'aménagement).

Après avoir été agréé par le groupe de sécurité, le projet et son crédit y relatif ont été acceptés en assemblée communale. Le groupe Valtraloc du Service des ponts et chaussées du canton de Fribourg a également donné son approbation au projet. Le Conseil communal d'Oberried a finalisé le projet en septembre 2002.

Suite à la consultation préalable auprès des différents services de l'Etat, le projet a été mis à l'enquête publique. Le permis de construire a été délivré en juin 2003 après le traitement de l'opposition d'un agriculteur. Les travaux ont débuté en avril 2004 et se sont achevés en juillet de la même année.

## Conclusion

Ces aménagements simples ont coûté au total moins de CHF. 150'000.- (contre CHF. 800'000.- pour un précédent projet non réalisé!). Ils modèrent le trafic, sécurisent les piétons et s'insèrent harmonieusement dans le tissu rural paysager et bâti.

Cependant, la commune d'Oberried a entretemps fusionné avec 5 autres communes périphériques et les aménagements routiers commencent à faire des remous. Au sein de la nouvelle commune du Mouret, les aménagements ne suscitent pas le même engouement qu'auprès de la population de l'ancienne commune. Les habitants de la nouvelle commune reprochent à l'ancienne commune d'Oberried d'avoir égoïstement dépensé son argent avant le mariage, pour des aménagements qualifiés de dangereux. L'objectif initial de mise en zone 30 n'est plus à l'ordre du jour. A l'évidence, les aménagements routiers d'Oberried dérangeant.

**Philippe Vorlet**

# Zones 30: retour sur quelques idées fausses

## Zones 30 et routes cantonales: pas incompatible

Les villages se sont à l'origine développés le long de routes ou au carrefour de routes, et pratiquement toujours ces routes se trouvent aujourd'hui être des routes cantonales – éventuellement remises aux communes, mais soumises à l'autorité du canton.

Avec l'augmentation du trafic motorisé, de très nombreux villages sont confrontés à des problèmes de sécurité. Si les mesures de modération du trafic commencent à être tolérées (notamment rehaussements en entrée de village, p.ex.), les zones 30 dans les villages restent exceptionnelles. L'idée semble assez largement répandue qu'il n'est pas possible de réaliser une zone 30 sur une route cantonale. C'est faux, sauf pour les routes principales (et encore).

Voici les informations obtenues après vérification auprès d'un responsable de l'OFROU:

- selon l'art. 2, al. 5 de l'OSR, «les zones 30, les zones de rencontre et les zones piétonnes ne sont admises que sur des routes secondaires»;
- sont considérées comme routes secondaires toutes les routes qui ne sont pas désignées par un signal «Autoroute», «Semi-autoroute» ou «Route principale», et qui ne figurent pas parmi les routes grand transit (voir Ordonnance sur les routes de grand transit et listes annexées);
- toutes les routes qui ne figurent pas dans les listes ci-dessus sont des routes secondaires, sur lesquelles peuvent être prises toutes les mesures de réglementation selon art. 3 e 4 de la Loi sur la circulation routière – parmi lesquelles les zones 30.

Conclusion: rien n'empêche selon les dispositions fédérales d'instaurer une zone 30 dans un village traversé par une route cantonale secondaire – dans le canton de Vaud, notamment, c'est le cas de la grande majorité des villages.

L'obstacle semble donc plutôt se situer au niveau de la volonté politique, éventuellement de dispositions légales complémentaires de certains cantons (ce n'est pas le cas du canton de Vaud), et peut-être aussi de l'information des responsables cantonaux et de leurs relais sur le terrain.

A noter que selon l'OSR (art. 2a) il est possible d'intégrer exceptionnellement un tronçon de route principale dans une zone 30 (quelques cas, existants ou en projet, ont été recensés en Suisse allemande par le biais du réseau des conseillers ATE).



Genève, rue Dancet, 15'000 v/j. Photo Roland Wetter

## Villages entièrement à 30: rien ne l'empêche...

Pour autant qu'il ne soit pas traversé par une route principale (sauf exception), rien n'empêche non plus dans la loi de mettre l'entier d'un village en zone 30, même si les exemples restent encore rares.

Quelques cas nous ont été signalés: Guntmadingen/SH (exemple cité dans la brochure de l'OFROU «Modérer le trafic à l'intérieur des localités»), Maienfeld/GR (voir article dans ce bulletin), Allaman/VD (excepté la route du lac). Il en existe certainement d'autres.

## Zones 30 – et zones de rencontre – avec des volumes de trafic importants: ça existe

Autre point sensible: la question du volume de trafic «compatible» avec l'instauration d'une zone 30. Aucun chiffre limite précis n'étant articulé dans les documents de référence officiels (ce qui est par ailleurs plutôt une bonne chose), l'évaluation semble se faire selon des critères assez flous. L'idée que les zones 30 sont plutôt réservées aux quartiers d'habitation, avec des volumes de trafic pas trop importants, reste fortement ancrée.

Pourtant il existe maintenant des exemples de rues accueillant un volume de trafic moyen à important (plus de 4000, et jusqu'à 15'000 v/j) qui ont été mises en zones 30, voire en zones de rencontre, dont plusieurs avec présence de lignes de transport public (bus ou tram)<sup>1</sup>.

### Zones 30<sup>2</sup>

- Genève: rue Dancet (15'000 v/j, ligne de bus en projet), rue de Carouge (6000 v/j, 2 lignes de tram), rue de St-Jean (10'000 v/j, ligne de bus), rue des Pâquis (8000 v/j, ligne de bus).
- Uster (ZH): Bahnhofplatz/Bankstrasse (> 7600 v/j, plusieurs lignes de bus, gare et gare routière).
- Horw (LU): route actuellement encore cantonale (13'000 v/j avant, 7000 après).
- Schwyz (SZ): centre du village, essai en cours (Herrengasse 6000-7000 v/j, Schmidgasse 13'000-14'000 v/j).
- Maienfeld (GR): voir article (6000 v/j).

### Zones de rencontre

- Bienne: place Centrale (10-12'000 v/j, plus de 1000 passages de bus/jour) – à visiter lors de la journée RdA 2005.
- Burgdorf/Berthoud (BE): quartier de la gare (6000-7000 v/j à la Lyssachstrasse).
- Yverdon: place de la Gare (6000 v/j, nombreuses lignes de bus).
- Granges (SO): tronçon de la Solothurnstrasse (12'000 v/j avant, 4850 v/j après) – à visiter lors de la journée RdA 2005.
- Romanshorn (TG): centre (4500 v/j à la Bahnhofplatz).
- Sion: place du Midi (4200 v/j).

Dominique von der Mühl

<sup>1</sup> La présence d'une ligne de transport public n'est pas incompatible avec une zone 30, l'Ordonnance sur les zones 30 et zones de rencontre précisant simplement qu'il faut «veiller à ce que les routes puissent être empruntées par tous les véhicules autorisés à y circuler» (art. 2).

<sup>2</sup> Liste non exhaustive, établie après consultation du réseau des conseillers RdA et ATE. Plusieurs autres exemples ont été signalés, mais sans mention des volumes de trafic précis (mais dans tous les cas supérieurs à 4500 v/j): Spiez (BE), Unterseen (BE), Crans-Montana (VS), Arlesheim (BL), Windisch (AG), Sursee (LU), Zurich, Bulach (ZH) et Limberg/Küsnacht (ZH).



# Arrêt de bus «Indiennes» à Marin, NE



*Un réaménagement peu coûteux de l'arrêt de bus qui a permis d'améliorer considérablement la sécurité.*

Cet arrêt de bus sur chaussée est situé sur la route principale reliant le centre de St-Blaise au centre de Marin, peu avant le carrefour rue Louis-de-Meuron - rue des Indiennes. A cet endroit, la charge en trafic est d'environ 6'000 véh./jour. Le carrefour est réputé dangereux, plusieurs accidents s'y sont produits. L'une des sources de danger était la possibilité de dépasser le bus à l'arrêt. Cet aménagement a permis d'y remédier, à peu de frais.

L'aménagement, réalisé en 2000, est simple: un îlot central faiblement dénivélé, d'environ 1,50 m de largeur sur 30 m de long, sépare la route en deux voies de 3 m chacune au droit de l'arrêt de bus. A chacune des extrémités de l'îlot se trouve un passage pour piétons de 3 m de largeur, protégé par une borne lumineuse posée sur un socle métallique amovible. Cet arrêt de bus étant situé sur l'une des principales conduites d'eau alimentant la commune de Marin, il était indispensable d'assurer un démontage facile de l'aménagement au cas où une intervention sur la conduite s'avère nécessaire. L'îlot central est mis en évidence par quelques bacs à fleurs.

Cet aménagement est efficace: il a permis une grande amélioration de la sécurité à cet endroit. La présence de l'îlot central et surtout sa longueur dissuade toute velléité de dépasser le bus à l'arrêt; il facilite la traversée des piétons, ce qui a permis l'installation d'un seul abri-bus, pour les deux directions. L'aménagement a en outre un effet modérateur sur les vitesses, même en l'absence de bus à l'arrêt.

## Walk21

La 6ème conférence internationale des piétons aura lieu à Zurich, du 22-23 septembre 2005, sur le thème «Everyday Walking Culture».

Elle traitera la façon dont les déplacements piétons peuvent être mieux intégrés au quotidien par des mesures techniques, politiques et structurelles, le but étant une plus grande attention portée à la mobilité douce dans le public ainsi que dans les milieux politiques et professionnels concernés.

Pour d'autres renseignements:  
[www.walk21.ch](http://www.walk21.ch)

# 21e journée Rue de l'Avenir

## Zones de rencontre: trois ans d'expérience, quel bilan ?

Vendredi 30 septembre 2005, Bienne et Grenchen/Granges



**Bienne.** Zone de rencontre à la place Centrale, important carrefour au cœur du centre-ville réaménagé suite à un concours, traversé quotidiennement par 10-12 000 véhicules et plus de 1000 bus.  
Photos: Thomas Schweizer.



**Granges.** A la Solothurnstrasse, une zone de rencontre instaurée sur un tronçon de 60 m marque le croisement avec l'axe piétonnier reliant la gare à la place du Marché et remplace avantageusement l'ancien passage sous-voies.

L'ordonnance sur les zones 30 et zones de rencontre et l'art. 22b de l'OSR sont entrés en vigueur au 1er janvier 2002, il y a un peu plus de trois ans. La grande nouveauté était évidemment la zone de rencontre, ouvrant la possibilité de créer des zones à priorité piétonne et vitesse lente des véhicules, dans les quartiers résidentiels mais également dans des quartiers commerciaux.

L'expérience pilote de la Flanierzone de Burgdorf dès fin 1996, qui est à l'origine de cette évolution de la législation suisse, avait à l'époque suscité un grand intérêt. Trois ans après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, qu'en est-il de l'utilisation de cette nouvelle possibilité: combien y a-t-il de zones de rencontre, dans quels contextes, avec quelles mesures d'accompagnement (constructives ou autres)? C'est le thème de cette 21e Journée Rue de l'Avenir.

Comme d'habitude, la journée comportera des présentations et des visites commentées. Le début de la journée permettra de visiter deux exemples distingués dans le cadre du concours «A pied c'est sûr» 2004: le centre-ville de Granges et la zone de rencontre à la Solothurnstrasse (Prix de l'innovation 2004), et la zone de rencontre de la place Centrale à Bienne (distinction).

### Zones de rencontre en Suisse

L'après-midi permettra de faire un état des lieux de la situation en Suisse, trois ans après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions légales. A ce jour il y a près de 200 zones de rencontre en Suisse (dont une

trentaine étaient antérieurement des rues résidentielles), et plus d'une centaine sont projetées. Ces zones sont réalisées dans des contextes divers (centres anciens, secteurs commerciaux, rues de quartier, places de gare) et pour des périmètres d'importance variable, même si les surfaces concernées restent encore relativement modestes. Les mesures d'accompagnement sont aussi très variables, allant des mesures d'aménagement légères et ponctuelles à la zone de rencontre «de luxe», avec réaménagement complet et coûteux.

Quelles sont les mesures d'accompagnement mises en place, comment fonctionnent les zones de rencontre réalisées, quels sont les critères de «bon fonctionnement», quel bilan peut-on tirer des expériences faites: les différents exposés et les exemples présentés devraient permettre d'apporter des éléments de réponse à ces questions et d'alimenter les échanges entre les participants.

### Le cas de la ville de Berne

Certaines villes de Suisse sont en train de mettre en place une conception d'ensemble concernant les zones de rencontre (notamment les villes de Zurich et de Bâle). Le cas de la ville de Berne qui sera présenté plus en détail est intéressant par la politique que cette ville a commencé d'appliquer dès la fin des années 90 en réponse à des demandes d'habitants. Cette expérience a commencé avec la démarche de «reconquête de la rue» (Begegnungsstrassen/

rues de rencontre), entreprise au milieu des années 90 par un groupe d'habitants dans un quartier, relayée ensuite dans plusieurs quartiers.

La ville a donné suite à ces demandes en autorisant des rues résidentielles «légères» – «Wohnstrassen light» – aménagées avec des moyens simples par les habitants eux-mêmes sur la base d'un plan défini en commun avec les services concernés (voir RdA 3/2000). Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance, ces rues sont signalisées comme zones de rencontre (Begegnungszonen); il y en a actuellement une vingtaine.

A terme chaque quartier pourrait bénéficier d'une ou plusieurs zones de rencontre.

### Quelques exemples

Entre les exposés principaux, des présentations courtes permettront d'aborder certains aspects particuliers ou thèmes sensibles. Sur ce point, le programme pourrait encore subir quelques modifications, le cas échéant, être complété.

### Expériences en Europe

La journée devrait également permettre de donner un aperçu d'expériences en Europe et de leur évolution récente, notamment en France (aire piétonne), en Hollande (woonerf), en Allemagne (rues résidentielles et secteurs commerciaux modérés) et en Belgique (zone de rencontre).



# 21e journée Rue de l'Avenir

Zones de rencontre: trois ans d'expérience, quel bilan ?

Vendredi 30 septembre 2005 (Bienne et Granges)

## Programme

(Il peut encore subir quelques modifications ou compléments)

Départ des trains: Genève 8h13, Lausanne 8h45, Sion 7h05, Delémont 8h42, Fribourg 8h34.

**Dès 9h15** Accueil gare de Bienne.

**9h50** Déplacement vers la place Centrale.

**10h00** Visite commentée de la **place Centrale** (zone de rencontre, 10-12000 v/j)

**11h15** *Départ train pour Grenchen/Granges (arr. 11h23, Granges-Sud).*

**11h30** Visite commentée du **centre de Grenchen**: zone de rencontre à la Solothurnstrasse (5000 v/j), autres mesures dans le centre (conception d'ensemble).

**12h30 - 13h45** Repas (buffet).

**13h45** Salutation et Introduction

**De la rue résidentielle à la zone de rencontre, bref rappel.** (Serge BEUCHAT, président de Rue de l'Avenir).

**Le point sur les zones de rencontre en Suisse:** contextes, conditions, mesures d'accompagnement, synthèse et exemples (Dominique VON DER MÜHLL, Chôros EPFL).

**Un exemple dans un lieu touristique Crans-Montana (VS).**

**Expériences européennes** (Belgique, Hollande, Angleterre) (Isabelle JANSSENS, Institut belge pour la sécurité routière).

**Place de la Gare à Yverdon: des avis divergents...**

**L'expérience de la ville de Berne:** des «rues de rencontre» aux zones de rencontre, en passant par les «rues résidentielles légères» (Jürg STAHLI, Service d'urbanisme de la ville de Berne).

**Un quartier en zone de rencontre ? Démarche d'un groupe d'habitants dans un quartier à Lausanne .**

**16h35 - 16h50** Bilan de la journée et conclusion.

Départ des trains (Granges-Nord) pour Delémont 17h00, Fribourg, Lausanne, Genève et Sion 17h01.

**Prix de la journée**

CHF 150.- (CHF 120.- pour les abonnés de RdA, y compris repas et documentation). Le billet de train n'est pas compris dans le prix.

**Inscription**

Jusqu'au 31 août 2005, par retour du coupon d'inscription ou électroniquement sur [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

La journée est organisée avec le soutien financier de l'Office fédéral des routes (OFROU).

## Bulletin d'inscription

Je m'inscris à la journée d'étude Rue de l'Avenir du 30 septembre 2005 à Bienne et Granges

Membre RdA (CHF 120.-)     Non membre RdA (CHF 150.-)

Nom, prénom

Rue, n°

NPA/Localité

Représentant (commune, département, bureau, association)

Tél. professionnel

Courriel



Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant.

### Ses objectifs:

- promouvoir l'écomobilité (la marche, le vélo et les transports publics)
- améliorer la sécurité des déplacements, en particulier des enfants et des personnes âgées et/ou handicapées
- soutenir un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton.

### Ses moyens d'action:

- l'information auprès des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains
- les conseils techniques et juridiques
- le bulletin trimestriel
- la journée d'étude annuelle.

Informations détaillées sur le site:

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**  
Association suisse des piétons
  - **ATE**  
Association Transports et Environnement
  - **«La Rue»**  
Groupe de travail de l'EPFL
  - **Pro Juventute**
  - **Pro Senectute**
  - Association des Familles des Victimes de la Route
  - Société d'Art Public
  - Equiterre
- «Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

### Rédaction, abonnement

et changement d'adresse  
Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne  
Marie-Claire Pétremand  
2322 Le Crêt-du-Loche  
☎ et fax 032/724 32 82  
[rue.avenir@imaginer.ch](mailto:rue.avenir@imaginer.ch), [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)  
CCP: 20 - 7856 - 6

### Président

Serge BEUCHAT  
☎ 032/465 81 81 - [sergebeuchat@bluewin.ch](mailto:sergebeuchat@bluewin.ch)

### Vice-Président

Alain ROUILLER  
☎ 022/777 10 02 - [alain.rouiller@ate.ch](mailto:alain.rouiller@ate.ch)

### Centre de documentation

CEDEC-/EPFL  
Dominique von der MÜHLL  
☎ 021/693 42 07 - [dominique.vondermuehl@epfl.ch](mailto:dominique.vondermuehl@epfl.ch)  
<http://cedec.epfl.ch>

### Conseillers régionaux

#### Genève

Alain ROUILLER, (voir plus haut)

#### Jura et Jura bernois

Roland BROQUET  
☎ 032/465 81 89 - [rolandbroquet@rwb.ch](mailto:rolandbroquet@rwb.ch)

#### Neuchâtel

Yolande NORTH  
☎ et fax 032/835 10 19 - [yolande.north@bluewin.ch](mailto:yolande.north@bluewin.ch)

#### Valais

Pierre-François SCHMID  
☎ 027/322 94 64 - [pf.schmid@transportplan.ch](mailto:pf.schmid@transportplan.ch)

#### Vaud

Jean-Bernard BOSCHUNG  
☎ 021/731 56 72 - [jboschung@bluewin.ch](mailto:jboschung@bluewin.ch)  
Dominique von der MÜHLL (voir plus haut)