



Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 17<sup>e</sup> année, **4/2000**  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

# Normes routières et urbanisme

Compte rendu  
de la Journée Rue de l'Avenir



*Le 3 novembre 2000, Rue de l'Avenir organisait sa traditionnelle journée d'étude à Berne sur le thème notamment des normes routières parues cet été. Plusieurs exposés de grande qualité ont été présentés aux 80 participants issus de milieux très divers. Vous trouverez dans ce numéro un compte rendu de cette journée. Vous pourrez lire l'exposé de Michel Schuppisser (le cas de l'Allemagne) sur notre site internet. L'illustration de la page de titre est une réalisation de Jean-Paul Chabbey à Corminbœuf.*

# L'espace public, partie intégrante de la ville et signe de l'urbanité

Exposé de Olga Wagnières, architecte-aménagiste

*L'espace public désigne ce qu'on a l'habitude d'appeler la voirie ou le réseau routier, là où se superposent les fonctions de circulation et d'activités riveraines. L'accroissement continu de la motorisation a cependant pris au fil du temps le dessus sur les autres activités humaines et sociales.*

**P**endant longtemps, la hiérarchie du réseau faisait la loi. Mais aujourd'hui, la nécessité d'une certaine convivialité et la cohabitation des différents modes de déplacements et des activités sociales sont reconnues. Avec l'accroissement du trafic, des normes ont modelé l'espace public en prenant le pas sur les autres manières d'aménager la

voirie. Pour répondre à cette motorisation de masse, les rues ont été équipées au point que les villes et les villages s'en sont trouvés complètement transformés.

## Espace public et milieu bâti

L'espace public est ou n'est pas en harmonie avec le milieu bâti. Il valorise ou néglige son environnement immédiat.

L'efficacité d'un aménagement en vue d'une reconquête de la rue n'est pas lié à son coût, mais à l'esprit dans lequel il est mené. Il est en effet important aujourd'hui de ménager les finances publiques tout en garantissant une qualité de vie. Un aménagement respectueux du patrimoine contribue par ailleurs à la préservation de la mémoire col-

lective et à la formation d'une identité locale.

Pour conclure, Olga Wagnières a rappelé qu'en milieu urbain, l'espace public ne doit pas être accaparé par les seules questions de circulation, il doit être partagé entre les différents usagers. Mais son aménagement est l'affaire de tous : politiques, spécialistes et usagers. **Anne Tissot**

## Normes VSS: des nouveautés

Exposé de Lorenzo Custer

*Dans le passé, les normes servaient uniquement au trafic motorisé et à dominer l'aménagement de la route ; la nouvelle norme révisée nous donne désormais l'instrument qui permettra de prendre en considération tous les utilisateurs de la voie publique sans oublier les piétons, les cyclistes et les activités locales.*

**L'**introduction de la nouvelle norme SN 640 210, qui ne se limite pas à décrire les dispositions péremptoires des éléments de construction mais qui stipule une « démarche en faveur de l'élaboration de concepts d'aménagement et d'exploitation », est un fait nouveau qui mérite d'être signalé.

Cette nouvelle norme propose une procédure qui introduit le principe du développe-

ment durable et la complémentarité des divers moyens de déplacement. Elle met en évidence l'exemple d'un concept d'aménagement et d'exploitation.

Lorenzo Custer a noté avec plaisir que la multiplicité des facteurs a été considérée et qu'ils doivent être pris en compte et pondérés avec mesure – mesure qui peut ouvrir la porte à des projets de qualité.

## SN 640 211 ss

La norme SN 640 211 définit les principes de base applicables à la conception de l'espace routier. Les moyens et les éléments d'aménagement sont traités dans la norme SN 640 212 ; et les « éléments de modération du trafic » dans la norme SN 640 213.

Signalons que la norme SN 640 211 mentionne pour la première fois la qualité du milieu environnant.

Dans la norme SN 640 212, les éléments d'aménagement de l'espace routier sont définis comme les portes, le compartimentage de l'espace routier et l'imbrication des espaces latéraux.

La norme SN 640 213 remplace les anciennes normes SN 640 280 à 285 de 1985 sur la modération du trafic, en apportant plus de clarté, par exemple, sur les coussins berlinois. **Anne Tissot**

# Le statut juridique des normes

Exposé de Jean-Claude Perroud, avocat

*A quel point les normes ont-elles valeur contraignante, dans quelle mesure est-il possible de s'en distancer? Et quel est le «risque» (pour un professionnel, une commune) à ne pas les suivre?*

**L**es normes VSS constituent une référence incontournable en matière d'aménagements routiers. Les communes sont généralement réticentes à s'en éloigner et craignent souvent la responsabilité qu'elles auraient en cas de problème. Parallèlement, on voit que les réalisations novatrices de ces dernières années n'auraient pas pu se faire pas sans bousculer quelque peu le cadre... Quel est en fait le réel statut des normes?

Disons-le d'emblée: impossible de résumer sur une page le contenu d'un exposé très dense (et néanmoins accessible au non-juriste!), qui a d'abord permis de resituer les normes et les instructions dans un cadre général, puis d'illustrer le propos par divers exemples récents extraits de la jurisprudence. Ce résumé s'attache donc plutôt à mettre en évidence les divers aspects qui ont été abordés.

## Un cadre légal hiérarchisé

Première précision importante: les normes se situent dans un système hiérarchisé de textes légaux, qui constituent la base légale de référence.

Si l'on excepte le droit international, qui dans le cas présent n'a guère d'importance, à l'échelon le plus élevé se trouvent d'abord la Constitution fédérale puis les Constitutions cantonales, viennent ensuite les lois (fédérales, respectivement

cantonales), enfin les ordonnances (fédérales) et règlements (cantonaux) d'application. Ce n'est qu'ensuite, à un niveau encore inférieur, qu'interviennent les normes et les instructions.

Cette hiérarchie a son importance en cas de conflit d'intérêts, ou simplement de nécessité d'interprétation, c'est toujours le niveau supérieur qui prévaut.

## Normes et instructions

Contrairement à ces textes légaux, les normes n'émanent pas des institutions politiques en place, elle n'ont pas été votées par le peuple, et elles n'ont à ce titre pas de «légitimation démocratique». Les normes sont élaborées par une association professionnelle, elles constituent en fait une base de référence «correspondant à l'état de la technique et des conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme», à un moment donné (RDAF 1994, p. 255). Dans ce sens une norme est un **outil**, non une obligation.

En tant que références, les normes VSS sont citées explicitement dans certains articles de lois (p.ex. pour le canton de Vaud: Loi sur les routes, art. 12, Règlement d'application de la loi sur les routes, art. 3) prescrivant par exemple de «s'inspirer des normes professionnelles en vigueur», ou d'établir les projets «sur la ba-

se des normes VSS». Mais cela ne leur donne pas pour autant un statut légal.

## Liberté d'appréciation des autorités communales

La Loi sur l'aménagement du territoire (art. 2, al. 3) garantit aux communes «la liberté d'appréciation nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches». Par ailleurs la référence aux normes ne constitue en aucun cas une obligation faite aux communes de les suivre à la lettre, ni d'observer de façon rigide les principes découlant d'une norme. La liberté d'appréciation laissée aux communes donne à celles-ci une marge réelle pour adapter les projets en fonction des conditions locales.

Les prescriptions contenues tant dans les normes que dans les instructions «ne sauraient être admises sans discussion». M. Perroud cite plusieurs exemples illustrant son propos, et montrant que dans divers cas de figure les communes peuvent choisir de «déroger» aux prescriptions, sur la base de leur connaissance fine des conditions locales et d'une «pesée des intérêts» en cause. Cela peut être le cas par exemple concernant le volume de trafic maximum admissible dans le cadre d'un projet de mixité des trafics, ou la disposition d'éléments de mobilier urbain lors d'un réaménagement de rue, ou encore le périmètre d'une zone 30.

## Ne pas suivre la norme...

Parfois la loi peut même imposer de ne **pas** suivre la norme. Par exemple si l'on démontre qu'en choisissant un autre mode d'exploitation que celui préconisé par la norme on aboutit à une meilleure prise en compte des intérêts liés à la protection de l'environnement. Dans ce cas l'art. 11 LPE **impose** même de se distancer de la norme, «au titre de principe de prévention».

C'est sur cet argument qu'on s'est basé dans le cas de l'aménagement de la rue Basse à Grandson, où le gabarit de la route a été réduit dans le but de diminuer les nuisances et d'améliorer la sécurité.

## La marge de manœuvre existe

Les normes VSS restent la référence en la matière, ne serait-ce que parce qu'il n'existe à l'heure actuelle aucune autre aide au projet. Pour les professionnels comme pour les communes, l'application de la norme reste la voie la plus simple et la moins hasardeuse.

L'exposé de M. Perroud a cependant bien montré que la norme est loin d'avoir un caractère obligatoire et que les communes bénéficient d'une marge de réflexion et de manœuvre. A exploiter donc dans le cadre de l'utilisation des nouvelles normes...

**Dominique von der Mühl**

# Seftingenstrasse à Wabern

## Le «modèle bernois» de cohabitation des usagers

*Le clou de la 16<sup>e</sup> journée «Rue de l'Avenir» était sans conteste la visite de la Seftigenstrasse sous l'expertise direction de Fritz Köbi, ingénieur cantonal à l'Office des ponts et chaussées et Rolf Steiner urbaniste de la commune de Wabern.*

**L**es participants ont pu se rendre compte que le choix, résultat d'une longue concertation, de supprimer le site propre du tram fonctionnait très bien, malgré la forte charge de 23 000 véhicules/jour.

Pour nous Romands, ce fut l'occasion d'apprécier le «modèle bernois» de cohabitation des usagers, par opposition à la confrontation qui est le lot de nombreuses localités.

**Texte et photos: Alain Rouiller**



*Les voitures ne peuvent pas dépasser le tram. Néanmoins, la vitesse n'a que très peu baissé: de 31 à 28,5 km/h grâce à la suppression des feux et leur remplacement par des giratoires. La durée de la traversée de Wabern n'a augmenté que de 10 à 20 secondes dans le sens entrant et diminué dans la même proportion en sens sortant.*



*Les piétons sont les grands bénéficiaires de l'aménagement. La courte distance entre la bande polyvalente centrale et le trottoir permet aux piétons de traverser rapidement la chaussée. Le temps d'attente pour les piétons a diminué massivement.*

*L'élargissement des trottoirs a permis, outre l'arborisation, de créer des places de courte durée pour les commerces à la satisfaction des clients et des commerçants.*



*La réhabilitation de la rue a permis une nouvelle répartition des espaces: large trottoir arborisé, bande cyclable (la part des cyclistes a augmenté de 56%), une voie de circulation mixte tram et voiture dans chaque sens et une bande polyvalente centrale.*

# Deux aménagements d'espace rue en mode rural et urbain

## Solutions «originales ou normales»

*Présentation de deux cas concrets d'aménagement d'espaces publics puisant leurs solutions dans l'esprit du lieu, où les normes sont perçues comme moyen de contrôle et de vérification d'un projet.*

### La rue du 23-Juin en vieille-ville de Delémont

**L**e projet présenté reconstruit et met en évidence la structure de la vieille ville. Chaque îlot bâti reçoit un **socle** qui suit le contour général de l'îlot (flottant ou rattaché à la ceinture).

L'espace entre les différents socles et îlots détermine la partie **circulatoire**. Une **ligne de socle** permet le marquage entre le **déambulatoire** et le circulatoire. Les aménagements de surfaces sont au même niveau entre le socle et les rues. Les **seuils** d'entrées de bâtiment unissent le bâti au

de la Rue du 23 Juin, le canal s'élargit pour faire place à un **réceptacle** des eaux claires, l'eau tourne, c'est «la Danse sur la Doux».

#### ... et la rigole

Le long de la rue du 23 Juin, une **rigole centrale** parcourt la rue, celle-ci crée une ligne de tension créant ainsi deux espaces latéraux de caractère identique, mais de fonction différente (le circulatoire = route et l'espace de représentation = partie piétonne).

La rigole est composée d'éléments préfabriqués en béton jaune clair (idem canal). La rigole devient visible la nuit par un balisage composé de spots lumineux encastrés dans la rigole.

#### Le seuil comme liaison

Le seuil caractérise la relation entre le bâti et la rue : c'est l'élément fondamental de liaison entre l'intérieur des bâtiments et l'espace rue.

Le seuil «unit» le bâti au non bâti. Il possède un caractère noble traduisant le passage entre l'intérieur et la rue. Tous les bâtiments et toutes les entrées, quelle que soit leur hiérarchie, possèdent des seuils, petits ou grands, plats ou sous forme de marches d'escalier ou de perron permettant ainsi de se raccorder à la pente naturelle de la rue.

Les seuils sont des éléments de cohésion entre les bâtiments et la rue. Ce principe est conservé et renforcé.



Le canal de la Doux le long de la rue Pierre-Péquignat.

### La traversée de Lajoux

Le projet respecte la caractéristique de l'espace rue de la localité correspondant à un tracé sinueux à travers le village. Deux «portes d'entrée» constituées par des îlots de sécurité avec déflexion horizontale assurent la modération du trafic aux entrées du village.

L'espace de circulation «chaussée» d'une largeur de

(suite à la page 8)

#### Le projet en deux mots

- Détermination d'un système cohérent pour l'ensemble de la vieille-ville : îlots rattachés et îlots flottants.
- Éléments caractéristiques : les socles d'îlots, le déambulatoire et le circulatoire.
- Les seuils comme éléments de liaison entre le bâti et l'espace public, la rigole et le canal de la Doux.

non bâti. Ils sont posés sur le socle et assurent la liaison entre l'intérieur et l'extérieur.

#### Le canal...

Le projet propose l'ouverture du **canal de la Doux** le long de la Rue de la Préfecture et de la Rue Pierre Péquignat. Le canal est en éléments préfabriqués de béton calcaire (jaune clair). De petites passerelles permettent le franchissement ponctuel du canal. Au niveau

#### Le projet en deux mots

- Spécificités du village : 650 habitants au cœur des Franches-Montagnes ; village rue (rue-ban), rapport étroit entre bâti et territoire naturel.
- Éléments caractéristiques : Espace rue large, les «clos» fédérateurs de la constitution du village, les puits et citernes.
- Conservation de la «rue-ban», cheminement piéton désolidarisé de la route, présence de puits contemporains, liaison de l'espace-rue avec le territoire communal par des éléments du patrimoine existant.

# Corbières (FR)

## Aménagement d'un site national

*Le petit village de Corbières domine la rive sud du lac de la Gruyère. Il a été classé d'importance nationale à l'inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS), une distinction très rare dans le canton de Fribourg. L'évolution du monde agricole – la laiterie du village a fermé ses portes – permet aujourd'hui à la commune de requalifier ses principaux espaces publics. Suite à une première étude peu concluante, le service des biens culturels du canton de Fribourg a mandaté Rue de l'Avenir.*

L'école et le petit édicule des archives, l'ancienne laiterie, le château, l'église ainsi que d'autres maisons et fermes du XIX<sup>e</sup> siècle forment le noyau central du village.

Il est caractérisé par la prédominance de grands espaces verts qui ont été cultivés pendant de longues décennies. Ce sont aujourd'hui de simples champs, bordés par les mêmes barrières en bois, caractéristiques de la région.

Jardins potagers clos et imposants murs de propriétés sont d'autres éléments typiques. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le centre du village accueillait encore une grande fontaine et le traditionnel tilleul. A l'intérieur du site, la perspective la plus intéressante s'ouvre sur le château et les collines du Gibloux.

Ce secteur est traversé par des routes communales à trafic très limité. Elles ont un gabarit réduit, en général 3,5m de largeur, sauf au centre du village, et se terminent en impasse. Le projet que nous avons développé tire parti des éléments caractéristiques

existants pour réaliser la modération de la circulation.

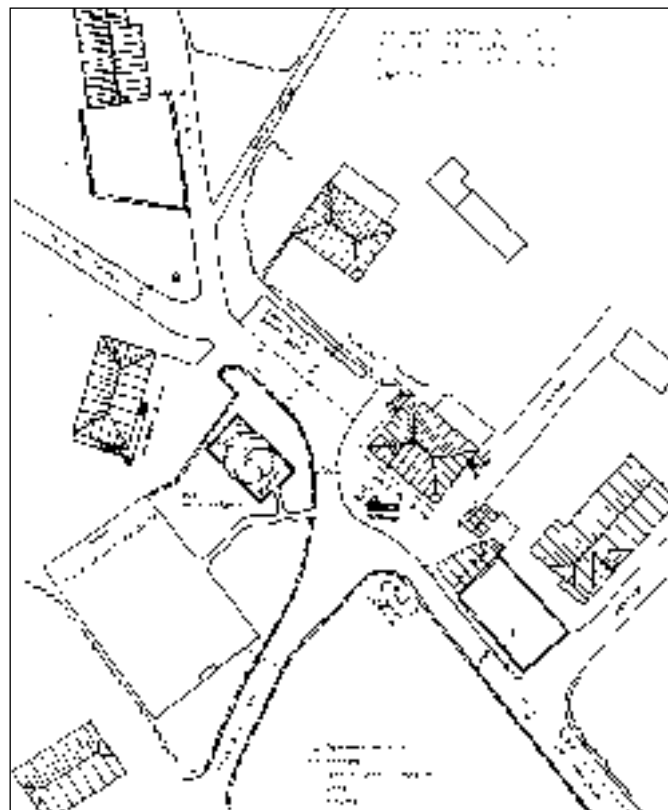
Devant l'école, une fontaine publique positionnée avec précision brisera la perspective rectiligne. Un préau couvert en bois sera construit à côté de l'ancien édicule des archives. Ces éléments constituent un véritable espace public pour les écoliers. Cette place sera revêtue de gravier gras compacté ou éventuellement de pavés.

### Rétrécir la chaussée

Pour diminuer la vitesse des véhicules, la chaussée sera rétrécie et rendue plus sinueuse. Compte tenu des faibles charges de trafic et des croisements peu fréquents, la bande de roulement asphaltée sera ramenée de 4,5 m à 3,5m sur toute la longueur de l'intervention.

Lors de croisements, les véhicules empiéteront sur l'acotement qui devient un espace polyvalent, revêtu de gravier gras compacté. On garantit ainsi le passage des camions, véhicules agricoles et du chasse-neige.

D'une manière générale, le



nouveau tracé de la route s'inscrit dans les surfaces asphaltées existantes, qui sont réduites au profit des espaces verts. Ceux-ci seront délimités par des barrières en planches de bois caractéristiques. A l'est de l'école, on regroupe huit places de parc revêtues de pavés-gazon.

L'ancienne citerne qui se trouvait devant la laiterie sera partiellement démolie pour devenir un espace gravillonné et ombragé, agrémenté par des bancs publics et des jeux pour les enfants du village. Un nou-

veau tilleul est planté en son centre. En travaillant avec les éléments existants, les coûts de cette intervention sont raisonnables et s'inscrivent dans le cadre d'un crédit de 200 000 francs voté par le législatif communal. Cette étude a été reçue favorablement par les autorités. Elle sera développée et mise en œuvre dans le courant de l'année 2001. Dans le même temps, les zones résidentielles du village – anciennes et modernes – passeront en zones 30.

Jean-Luc Rime

### Corbières peu après 1900.



# Prise de position relative aux nouvelles formes de mobilité

## Se déplacer à une vitesse adaptée sur les espaces piétonniers

*A l'occasion de l'Assemblée générale du 4 novembre à Berne, Mobilité piétonne a donné sa prise de position relative aux nouvelles formes de mobilité (patins et planches à roulettes, trottinettes) et présenté sa nouvelle vidéo fluide.*

**S**elon l'art. 43 al. 2 de la LCR «Le trottoir est réservé aux piétons». Les piétons ont-ils à craindre pour leur priorité sur les trottoirs? Les utilisateurs des nouvelles formes de mobilité (patins à roulettes, trottinettes) souhaitent en effet se

### Créer les conditions de sécurité

Mobilité piétonne se bat pour que les piétons et les piétonnes puissent se déplacer en toute sécurité.

Il faut créer sur les rues les conditions pour que les utilis-

### Le critère de la vitesse

Pour Mobilité piétonne, le critère décisif reste la vitesse: les utilisateurs de ces nouvelles formes de mobilité doivent circuler à des vitesses adaptées sur les endroits destinés aux piétons.

Cette prise de position fait l'objet de discussion au sein d'un groupe de résonance de l'Office fédéral des routes (OFROU).

Ce groupe formé de représentants de divers milieux, clubs automobiles, aménageurs, représentants d'organisations de cyclistes et piétons, des cantons et des polices a jusqu'à fin 2000 pour remettre ses propositions dans le but d'adapter au terme d'une large consultation la législation routière.

### Vidéo

Pour **Fr. 45.-**, vous pouvez obtenir la nouvelle vidéo «fluide, En chemin vers plus de sécurité dans la circulation».

Elaborée par Mobilité piétonne, la vidéo vous permettra d'aborder le thème de la mixité du trafic. Elle peut servir de point de départ à une discussion que ce soit dans le cadre d'une assemblée de parents, d'une commission de circulation ou d'un groupe d'école de conduite.

Les exemples de Berthoud et de Chambéry sont brièvement présentés. La vidéo est accompagnée d'une brochure comprenant des idées pour animer la discussion. Durée: 19min.

A commander directement ou secrétariat de Mobilité piétonne.

mouvoir sur des espaces sûrs, tels que les espaces piétonniers.

Selon la législation en vigueur, les nouvelles formes de mobilité sont considérées comme des jeux ou des sports, autorisés sur les trottoirs pour autant qu'ils ne gênent pas les piétons et ne les mettent pas en danger ou sur les routes à faible circulation (art. 50 OCR).

teurs de ces nouvelles formes de mobilité – s'ils vont vite – puissent se déplacer dans la rue en toute sécurité. Les zones 30 ou à priorité piétonne sont une réponse aux revendications de ces utilisateurs.

Pour les utilisateurs non expérimentés, comme les enfants, les trottoirs doivent rester à leur disposition.

### Prix de l'Innovation

L'ATE et Mobilité piétonne viennent d'attribuer le prix du quatrième concours suisse «A pied, c'est sûr» au «Plan directeur des chemins pour piétons» de la ville de Genève. Huit autres communes ont également reçu une distinction. Les remises des prix auront lieu en mars 2001 et une brochure présentera ces différents projets. Nous aurons donc l'occasion d'en reparler.



*A l'occasion de son Assemblée générale le 4 novembre, Mobilité piétonne a donné sa position relative aux rollers et utilisateurs de trottinettes.*



**La traversée de Lajoux.**

(suite de la page 5)

5,5 m garantit tout type de croisement à basse vitesse. Un principe de cheminement désolidarisé de la chaussée permet la continuité piétonne en site propre sur l'ensemble de la localité.

Un principe de «puits contemporain» caractéristique de l'histoire de Lajoux ponctue le tracé de la rue en permettant la récolte des eaux de surface, la traversée des piétons ainsi que la pose du mobilier rural.

Les aménagements aux

abords de la rue sont généralement en groise ou de type prairie.

**Pascal Janel**  
Architecte DPLG,  
bureau RWB SA Porrentruy

### Moins d'accidents grâce à la trottinette

L'IMSP (Institut de médecine sociale et préventive) a organisé un colloque sur les dangers de la trottinette.

Dans une approche qui découle de la Vision Zéro-implication de tous les acteurs pour résoudre un problème-l'ISMP a réuni des représentants des milieux de la santé, des écoles des assurances, de la police, des fabricants.

L'ATE et le TCS complétaient le tableau. Le résultat de ce colloque a surpris plus d'un participants, le développement massif de la trottinette (2 millions s'en vendent chaque mois dans le monde) a semble-t-il conduit à une baisse globale du nombre d'accidents des usagers d'engins à roulettes. En effet, l'usage et donc les accidents des utilisateurs de planches et patins à roulettes ont fortement baissé. Les accidents dus à la trottinette sont moins nombreux et moins graves.

Dans la grande majorité des cas, les utilisateurs de trottinettes se blessent seuls, les chocs avec des piétons étant extrêmement rares.

Conclusion en forme de boutade: le développement de la trottinette et une contribution à la baisse des accidents.

### Journée d'étude de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS)

Le jeudi 22 mars 2001 à Berne, de 10 à 16 heures à l'Hôtel Kreuz

Avec la participation de l'OFROU, l'OFEFP, du bpa, de l'IVT et de l'ATE.

Thème: Coexistence des usagers de la route grâce à l'aménagement routier et au droit.

Au programme

- présentation des nouvelles normes VSS;
- révision de la législation routière;
- expériences concernant la sécurité routière avec des aménagements architecturaux et des «zones de rencontre».

Pour tout renseignement complémentaire: VSS, tél. 01 - 269 40 20



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
- Société pour la protection de l'environnement

«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

Anne Tissot

Fbg de l'Hôpital 1

2000 Neuchâtel

☎ 032/724 32 82

Fax 032/724 28 80

E-mail rue.avenir@imaginer.ch

www.rue-avenir.ch

CCP: 20 - 7856 - 6

#### Président

Serge BEUCHAT

77, route de Fontenais

2900 Porrentruy

☎ 032/466 61 41

Fax 032/466 48 02

E-mail sergebeuchat@rwb.ch

#### Vice-Président

Alain ROUILLER

ATE - 18, rue Montbrillant

1201 Genève

☎ 022/777 10 02

Fax 022/777 10 05

E-mail alain.rouiller@span.ch

#### Centre de documentation de l'IREC/EPFL

Groupe de travail «La Rue»

Dominique von der MÜHLL

IREC-DA-EPFL

Case postale 555

1001 Lausanne

☎ 021/693 42 07

Fax 021/693 38 40

E-mail

Dominique.Vondermuehl@epfl.ch

#### Conseillers régionaux

##### Genève

Alain ROUILLER

(voir coordonnées ci-dessus)

##### Fribourg

Jean-Luc RIME

2D, passage du Cardinal

1700 Fribourg

☎ 026/424 76 65

Fax 026/424 71 96

E-mail espaces.env.@vtx.ch

##### Jura

Serge BEUCHAT

(voir coordonnées ci-dessus)

##### Neuchâtel

Yolande NORTH

2, ch. de Fresens

2026 St-Aubin-Sauges

☎ 032/835 10 19

##### Valais

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion ☎ 027/322 94 64

Fax 027/322 91 49

##### Vaud

Voir ci-dessus: Centre de documentation de l'IREC/EPFL



### Abonnement 2000

A retourner au Rue de l'Avenir, Fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» (4 numéros par année)

Abonnement normal: Fr. 30.-,  soutien Fr. 100.-

Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): Fr. 40.-

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Rue: \_\_\_\_\_

NPA: \_\_\_\_\_ Localité: \_\_\_\_\_