



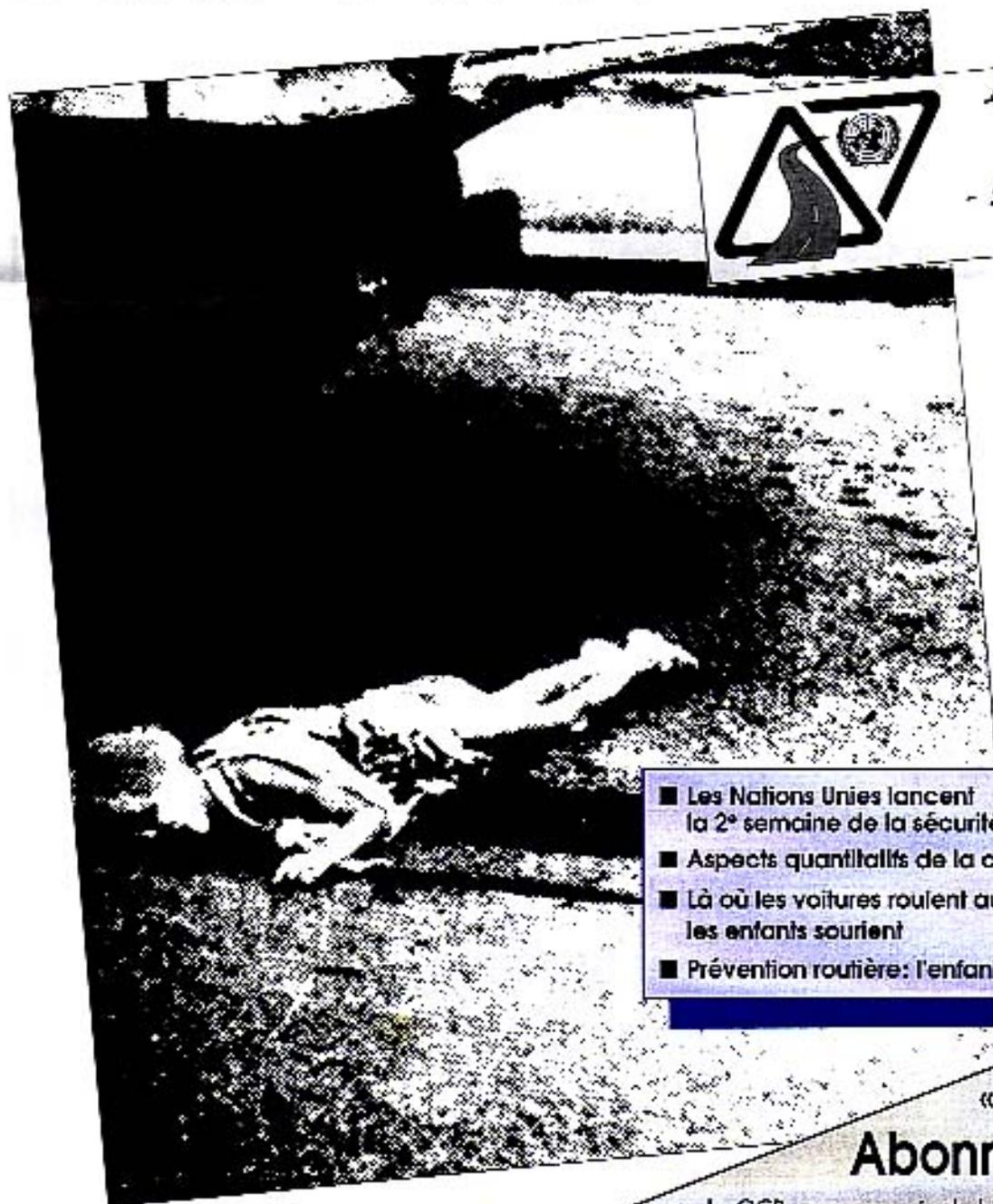
Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année.

1/95 12^e année

JAB 2000 NEUCHÂTEL

Semaine européenne de la sécurité routière



*La sécurité routière
C'est la vie*

- Sauvons de jeunes vies

- Les Nations Unies lancent la 2^e semaine de la sécurité routière
- Aspects quantitatifs de la circulation piétonnière
- Là où les voitures roulent au pas, les enfants sourient
- Prévention routière: l'enfant dans la rue

Aux
lecteurs de
«Rue de l'Avenir»

Abonnement 1995

Le GCR vous remercie de bien vouloir vous acquitter de votre abonnement 1995 (Fr. 20.-/Fr. 100.- (abo. de soutien)) au moyen du bulletin de versement encarté dans ce premier numéro 1995.

Les Nations Unies lancent la 2^e semaine de la sécurité routière

Cette semaine se déroulera du 27 mars au 2 avril 1995. La CEE (Commission économique pour l'Europe) tiendra à cette occasion une conférence de presse et une journée de débats. Mais l'originalité de cette action de l'ONU réside surtout dans le fait qu'elle incite 54 gouvernements à mener campagne simultanément. A cet effet, elle a publié une brochure¹ qui présente les statistiques d'accidents dans 23 pays de la CEE et qui donne des recommandations, aux gouvernements et aux associations intéressés, sur la façon de mener campagne.

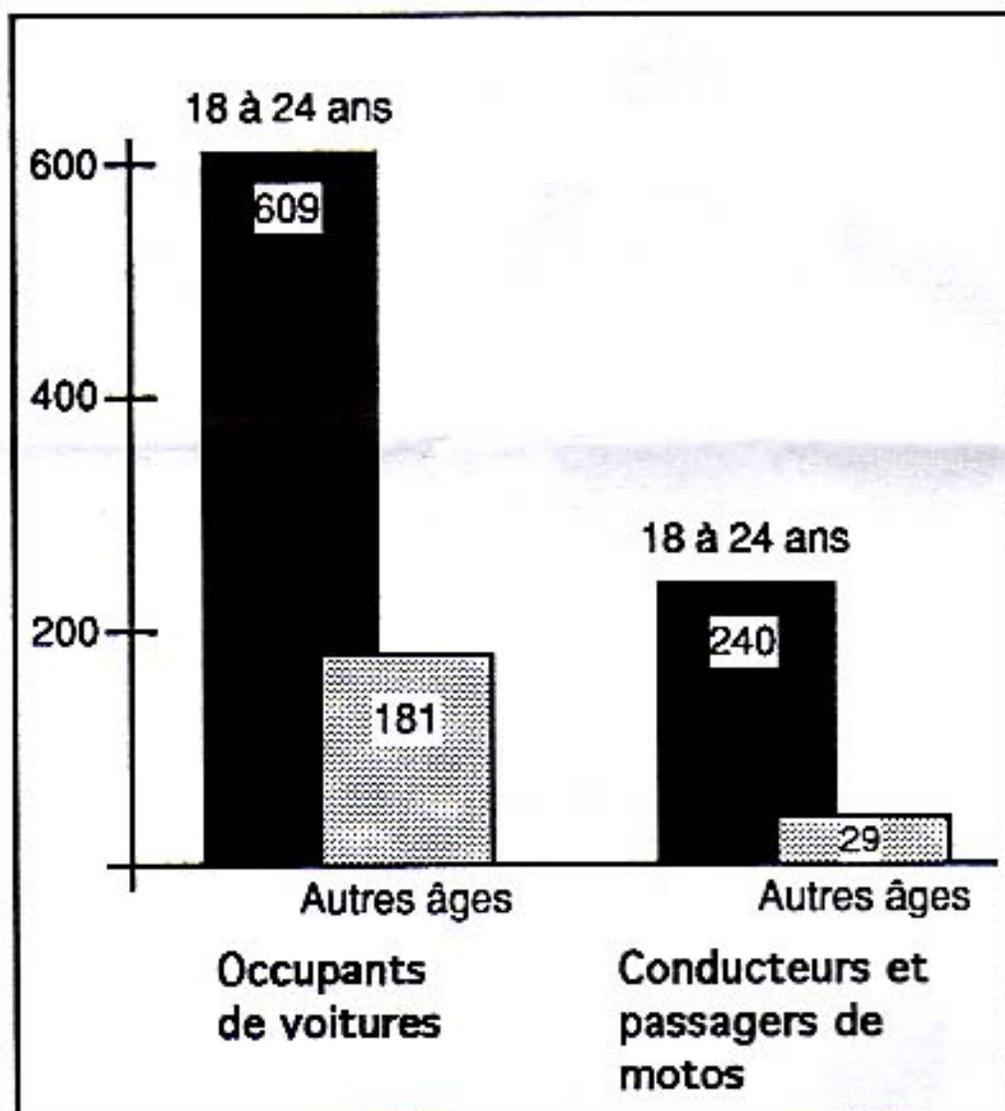
Les différents pays suivent l'invitation de l'ONU de façon plus ou moins active. Chez nous, c'est le Conseil suisse de la sécurité routière², qui se charge de l'action, en choisissant le thème proposé par l'ONU pour sa campagne annuelle.

Un groupe cible: les jeunes usagers de la route

A la différence de la première semaine organisée en 1990, la CEE a cette fois-ci choisi un groupe cible: les jeunes usagers de la route. Les statistiques des accidents de la circulation montrent en effet que la situation est alarmante, les jeunes étant beaucoup plus souvent victimes d'accidents de la circulation que les personnes d'autres âges (sauf les personnes âgées en tant que piétons).

Les statistiques européennes présentées dans la brochure ne relatent que le nombre de personnes tuées, car c'est le seul chiffre fiable et comparable à ce niveau.

Nous avons, pour l'occasion, sorti du rapport de l'Office fédéral de la statistique, les chiffres de la totalité des victimes d'accidents de la circulation, en distinguant les groupes de jeunes usagers qui se mettent eux-mêmes et mettent d'autres en danger (les conducteurs et passagers de voitures et



Nombre de victimes d'accidents pour 100 000 habitants du même âge (Suisse 1993).

Occupants de voitures

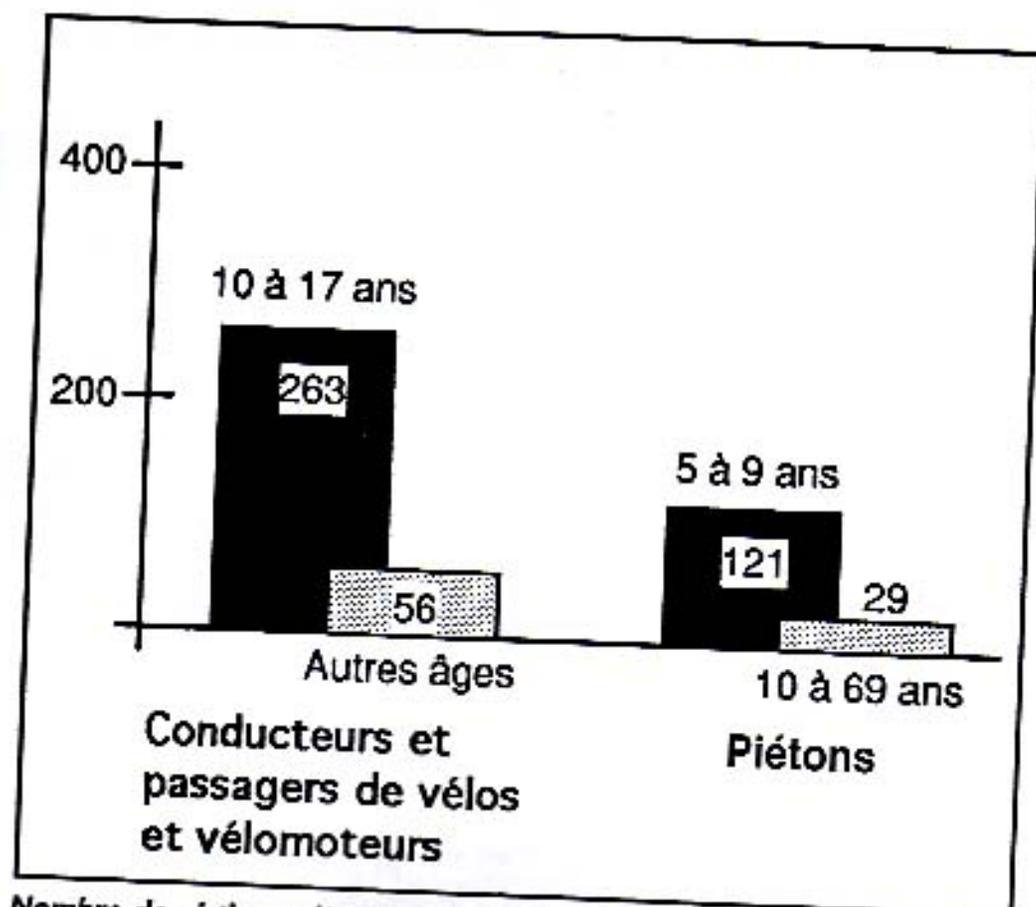
Les victimes de 18 à 24 ans sont 3,6 fois plus nombreuses que celles d'autres âges.

Conducteurs et passagers de motos

Les victimes de 18 à 24 ans sont 6,1 fois plus nombreuses que celles d'autres âges.

¹ Cette brochure peut être obtenue gratuitement à l'adresse suivante: ONU-CEE, Division des transports, Palais des Nations, 1211 Genève 10, tél. 022 / 917 24 02, fax 022 / 917 00 39.

² Cette organisation regroupe des représentants de la Confédération, des cantons et des principales associations concernées par la circulation routière.



Nombre de victimes d'accidents, pour 100000 habitants du même âge (Suisse 1993).

Conducteurs et passagers de vélos et vélomoteurs

Les victimes de 10 à 17 ans sont 4,7 fois plus nombreuses que celles d'autres âges.

Piétons

Les victimes de 5 à 9 ans sont 4,1 fois plus nombreuses que celles d'autres âges.

de motocyclistes), des enfants et des jeunes qui sont surtout des victimes (les petits piétons et les conducteurs de vélos et de vélomoteurs). A ce sujet, voir les graphiques de cette page et de la page précédente.

Conseils de la CEE/ONU

Voici quelques extraits de la brochure citée, traitant de la façon de mener campagne:

«La communication sur la sécurité routière ne devrait pas être utilisée uniquement en tant que mesure de sécurité isolée, mais être aussi associée à d'autres mesures, notamment d'ordre législatif, technique, éducatif et exécutaire. ...

L'objectif primordial de la communication devrait être de motiver le groupe cible afin qu'il adopte un comportement plus sûr à titre habituel ou, d'une façon plus générale, de le sensibiliser aux problèmes de sécurité.

Les messages devraient donc être conçus non seulement pour attirer l'attention

La FIP, Fédération internationale des piétons et la FEPA, Fédération européenne des associations de piétons

La FIP, fondée en 1963, est l'organisation faitière d'associations nationales de défense du piéton. L'Europe y est présente par dix associations, parmi lesquelles l'ATE et l'ADP suisses. Faute de moyens financiers, le poids de ce «lobby» n'a aucune commune mesure avec les puissantes associations d'automobile, le travail des quelques personnes qui se mobilisent étant entièrement bénévole.

International paraissant quatre fois l'an, et *La Voix du Piéton*, publication occasionnelle et à caractère plus technique.

Le tiers monde pas oublié

Depuis 1987, la FIP s'implique dans la défense des piétons des pays du tiers monde où les accidents de piétons augmentent de façon alarmante avec le développement de la motorisation.

Aussi ouverte aux particuliers

Les particuliers sont aussi invités à devenir membres de la FIP et à soutenir ainsi

ses buts; toutefois, seuls les associations nationales ont le droit de vote.

On devient membre en versant la cotisation annuelle de \$ 25.- au secrétaire général **Ralph Hirsch, 3500 Race Street, Philadelphia, PA 10104-2440, USA.**

Les membres ont droit aux publications de la FIP et à des réductions des frais de participation aux diverses manifestations organisées par la FIP.

La FEPA

La Fédération européenne des associations de piétons (FEPA), fondée il y a quelques années, est une

association constituée par des organisations nationales d'Europe. Les buts de la FEPA sont des échanges d'informations entre les différents groupes nationaux, la représentation des intérêts des piétons au niveau européen et la collaboration avec des organes de la Communauté européenne et de l'EEE. La charte des piétons adoptée par le Parlement européen sert de base de travail.

Adresse: **Secrétariat de la FEPA, Emma-park 9, 2595 La Haye (Hollande).**

Cotisations: Fr. 20.-.



mais aussi pour souligner le fait que chaque individu est en danger et court le risque d'avoir un accident, pour surmonter toute résistance psychologique et la transformer en acceptation. ...

La communication devrait aussi prendre en considération le fait que les individus ont tendance à surestimer les possibilités données par les dispositifs techniques qui équipent les véhicules et leurs talents de conducteur et à se sentir ainsi plus en sécurité qu'ils ne le sont réellement...»

Renforcer l'éducation

L'ONU, pour qui l'éducation routière est une composante importante de la politique générale en matière de sécurité routière, propose d'élargir ce champ d'action.

D'une part, l'enseignement ne devrait plus se limiter au comportement des enfants et des adolescents en tant que piétons et cyclistes, mais aussi les préparer à leurs futurs rôles de conducteurs et de parents.

D'autre part, «il est primordial de ne plus considérer l'enseignement de la sécurité routière comme une matière isolée, mais de l'incorporer à des méthodes plus générales conçues pour enseigner aux enfants, puis aux adolescents, comment respecter les valeurs fondamentales de la vie de tous les jours et agir avec prudence non seulement sur la route, mais aussi dans toutes les activités quotidiennes, en particulier dans les rapports avec les autres.»

Les regrets du GCR

Dissuader les jeunes à conduire en état d'ébriété, les inciter à rouler prudemment, éduquer les enfants à la sécurité routière, tout cela est très bien.

Mais, concernant les petits piétons et les jeunes cy-

La FIP défend les droits des piétons auprès des Nations Unies

L'ONU est composée d'une multitude de sections et de groupes de travail. Concernant les questions de transport, celles-ci sont traitées, pour l'Europe¹, dans le cadre de la CEE (Commission économique pour l'Europe), par le Comité des transports intérieurs.

Ce comité chapeaute quatre grands groupes de travail, traitant des tendances et de l'économie générale des transports, des transports sur eau, sur rail et des transports routiers.

Le Groupe de travail de la sécurité de la circulation

La FIP est membre du Groupe de travail de la sécurité de la circulation, lui-même un sous-groupe du Groupe principal des transports routiers.

La principale tâche du Groupe de travail de la sécurité de la circulation consiste en l'élaboration et

en la mise à jour du cadre juridique international de la sécurité routière (voir le paragraphe «Contribution de l'ONU/CEE à la sécurité routière»).

Le groupe a par ailleurs lancé l'idée et préparé les semaines de sécurité routière. Il aborde aussi d'autres questions, telles que par exemple la question de la relation entre puissance et vitesse des véhicules, celle de l'application de l'informatique à la sécurité routière, etc.

L'adaptation du trafic à l'enfant

L'année passée, le thème de la sécurité des enfants a été proposé par plusieurs gouvernements et par la FIP.

Alors que ces délégués voyaient le problème surtout sous l'angle de l'éducation des enfants d'une part, et de celui des systèmes de retenue dans les voitures, d'autre part, la FIP a proposé de mettre pour une fois

l'accent sur la question de savoir comment adapter le trafic à l'enfant.

Un lieu d'écoute

Par définition, les groupes de travail des Nations Unies avancent lentement et prudemment, puisqu'il s'agit de trouver un consensus parmi un grand nombre de pays et d'organisations.

Mais c'est un lieu où chacun est écouté, qu'il soit délégué d'un gouvernement ou d'une organisation non gouvernementale comme la FIP.

¹L'Europe englobe 54 pays, y compris les pays de l'Est, Israël et les États-Unis. Les groupes de travail sont composés des délégués des gouvernements et d'organismes transgouvernementaux (par exemple la CEMT, Conférence européenne des ministres des transports, et d'ONG (organisations non gouvernementales), comme la FIA (Fédération internationale de l'automobile), la PRI (Prévention routière internationale), la FIP etc.

clistes, il ne suffit définitivement pas d'inciter les conducteurs à «faire preuve d'une prudence particulière à l'égard des usagers de la route les plus vulnérables...» (voir ci-dessous). Il faut associer des actions concrètes à de telles campagnes, en l'occurrence l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h, sur la plupart des routes en zone habitée.

Car on sait aujourd'hui que c'est la condition de base pour réduire le nombre des accidents de ces deux groupes d'usagers de la route.

Or, ce sujet-là reste un véritable tabou, tant au niveau du gouvernement suisse qu'à celui de la CEE/ONU.

Contribution de l'ONU/CEE à la sécurité routière

La tâche principale de l'ONU/CEE dans le domaine (voir aussi l'encadré ci-dessus) consiste à élaborer un cadre juridique international de la sécurité routière. Cet objectif et ces tâches sont décrites dans la brochure déjà mentionnée. En voici quelques extraits:

«Les gouvernements ont agi ensemble dans le cadre de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, depuis sa création en 1947, pour mettre au point des règlements uniformes agréés et appliqués par le plus grand nombre possible de pays ...

Les conventions, accords et recommandations de la

CEE/ONU portent normalement sur des questions ayant trait à la sécurité routière en général, mais ils réservent néanmoins une attention particulière à la sécurité des jeunes usagers de la route.

C'est ainsi que la Convention de 1968, complétée par l'Accord européen correspondant, contraint les gouvernements à s'assurer que l'enseignement de la sécurité routière est dispensé de façon systématique et permanente, en particulier dans les écoles, à tous les niveaux, et exige que les conducteurs fassent preuve d'une prudence particulière à l'égard des usagers de la route les plus vulnérables et notamment des enfants. ...»

Lydia Bonanomi

Aspects quantitatifs de la circulation piétonnière

Le 10 décembre 1994, l'ADP organisait en collaboration avec l'ORL et la SVI, une journée d'étude sur les piétons. Les exposés ont fait l'objet d'une publication¹ et nous traduisons ici celui de Giovanni Gottardi, chargé de cours à l'ORL.

Jusqu'il y a peu d'années, les déplacements à pied constituaient le parent pauvre de la recherche et des analyses relatives aux modes de déplacements; cela peut s'expliquer par les raisons suivantes:

- La planification d'orientation technique, a long-temps considéré le piéton du point de vue de sa mobilité, et on l'a traité, à cause de sa flexibilité, comme quelqu'un qui est capable de faire attention et qui peut s'adapter aux besoins des autres. De ce point de vue, il n'y avait pas de nécessité d'une planification spécifique.
- Les spécificités de la circulation des piétons sont plus difficiles à saisir et à quantifier que celles des autres modes de déplacements.
- Les modèles usuels d'analyse des déplacements se basent en général sur de grands espaces. Or les caractéristiques des déplacements piétonniers notamment pour la qualité des itinéraires s'inscrivent dans des dimensions plutôt réduites.

Trois types de trajet

Au vu de cette situation insatisfaisante, la Société suisse des ingénieurs de la circulation a conduit une étude sur les aspects quantitatifs et qualitatifs des déplacements piétonniers (Beat Greuter/Verena Häberli, *Les caractéristiques de la circulation du piéton*, juillet 1993) sur la base d'une

enquête menée à Brugg, Argovie. Les principaux résultats de cette étude sont les suivants. A cause des dimensions réduites des trajets piétonniers, on en distingue trois types:

● **Les trajets indépendants liés au domicile** (trajet entre le domicile et un lieu d'activité); ceux-ci sont pris en compte par le microrecensement à l'exception des personnes en-dessous de 10 ans.

● **Les trajets intermédiaires**: ceux qui ne sont pas liés au domicile, mais qui se font entre deux activités (par exemple travail - achat); ces trajets ne sont pris en compte qu'en partie dans les statistiques, parce que - ils sont facilement oubliés dans l'établissement des comptes rendus de trajets qui comprennent l'ensemble des déplacements; - ils sont passés sous silence du fait de la conception du questionnaire (en particulier dans le microrecensement de 1989).

● **Les trajets-étapes**: les trajets parcourus à pied comme partie d'un trajet effectué par un moyen de transports (par ex. les trajets effectués à pied depuis un arrêt de transport public). Dans le microrecensement, ces trajets sont classés dans les trajets effectués par un seul moyen de transport et n'apparaissent donc

Type d'occupation	Nbre de trajets par jour	Durée du trajet (min)	Durée de marche par jour (min)
Ecole <10 ans	4.6	16	73
Ecole <18 ans	6.0	13	81
Ecole >18 ans	6.3	10	66
Trav. plein temps	5.3	11	59
Travail partiel	7.1	12	83
Ménager/ère	5.9	14	85
Retraité	5.3	15	81
Total (moyenne)	5.8	13	74

Enquête auprès des ménages de Brugg.

pas comme trajets effectués à pied.

Pas de diminution du nombre des trajets

Le nombre de déplacements piétonniers par personne et par jour ne diminue pas comme les enquêtes (microrecensement) et recherches usuelles le montrent. Ils augmentent, la performance globale restant à peu près constante. La raison en est que le microrecensement ne considère qu'une partie des déplacements effectués à pied. Les trajets retenus sont avant tout ceux qui, à cause de la division spatiale croissante du travail, profitant au transport individuel et public doivent logiquement reculer (par exemple domicile - lieu de travail). D'où l'estimation insuffisante suivante:

- seul 50% des trajets parcourus à pied sont pris en compte
- seul 75% des distances et des durées de trajets effectués à pied sont pris en compte.

De la division spatiale croissante des activités découlent des chaînes toujours

plus complexes d'activités et de trajets. Du fait des contraintes de l'organisation du temps, il n'est plus de tout possible de considérer qu'après chaque activité l'on retourne directement chez soi. Il en résulte beaucoup plus de trajets à pied, tels que les trajets intermédiaires internes aux zones piétonnes et aux centres-villes et tels que les trajets-étapes d'une ou à une place de parc ou d'un ou à un arrêt de transports publics. Ceux-ci sont certes en moyenne plus courts que ceux effectués du domicile au lieu de travail, mais cela

(suite à la page 8)

¹ Bibliographie

- Dokumentation zum Planungseminar, *Fussgänger überflüssig? Zu den Zusammenhängen zwischen Fussgängerdichte, Umfeldqualität und Wirtschaftspotential*, ORL/SVI/ARF, Zurich 1994.
- Brochure au secrétariat de l'ADP, Fr. 15.-.
- Greuter Beat und Häberli Verena, *Indikatoren im Fussgänger-verkehr*. Forschungsauftrag 45/90 auf Antrag des SVI, Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Bundesamt für Strassenbau, Bern 1993.

Là où les voitures roulent au pas, les enfants sourient

C'est sous ce titre que Marco Hüttner, psychologue et chercheur au Maria Meierhofer-Institut für das Kind, a donné une conférence de presse le 15 mars à Zurich, pour présenter le rapport final de son étude menée dans le cadre du projet «Ville et transport» (NFP 25), intitulée «Das Kind in der Stadt». Nous vous en présentons brièvement les principaux éléments.

Si l'élan qui a accompagné ces dernières années l'introduction des mesures de modération de la circulation devait continuer à s'estomper, pour des raisons d'ordre budgétaire ou à cause d'un constat amer sur l'individualisme de notre société, nous aurions tort de nous en accommoder.

Les résultats de cette étude sont suffisamment éloquentes pour nous convaincre que les choses doivent changer au moins pour les enfants et les jeunes familles.

L'objet de l'enquête

Les auteurs de l'étude ont cherché à répondre à la question suivante: «Quels sont les effets de l'environnement immédiat sur le quotidien de l'enfant (et des parents) et sur son développement?».

Un premier rapport intermédiaire, que nous avons présenté (*Rue de l'Avenir* 4/92) concernait une enquête menée auprès de 10 familles dont les enfants peuvent jouer dehors, et auprès de 10 autres où cela n'est pas possible (à cause des dangers du trafic). La deuxième enquête s'est faite à partir d'entrevues téléphoniques et de questionnaires écrits auprès d'un grand nombre de parents d'enfants de 5 ans.

Deux groupes contrastés sont ressortis de cette étude. Le premier (52%) concerne les enfants qui peuvent



Photo: Marco Hüttner

L'environnement immédiat est riche en relations et en expériences.

jouer librement dehors (groupe A) et le second pour lesquels cette possibilité n'existe pas (groupe B). La raison invoquée pour les laisser ou non jouer dehors est le trafic: si celui-ci roule au pas ou qu'il n'y pas de trafic, on laisse les enfants jouer.

Différences de comportement entre le groupe A et B

Temps passé à jouer dehors
Là où les enfants peuvent jouer dehors, l'on observe que plus de la moitié d'entre eux le font plus de 2 heures par jour. Pour les autres, cela se situe entre 1 et 2 heures pour 25 %, et moins d'une heure pour le reste (parce qu'ils doivent être conduits à des endroits adéquats).

Relations sociales

Dans le groupe A, 90% des enfants jouent avec 3 camarades ou plus et 80% d'entre eux peuvent aller en visite chez 3 camarades ou plus (contre respectivement 30% et 25% pour le groupe B). Le groupe A peut donc lier un réseau de relations sociales.

Les parents s'organisent

Dans le cas des familles A, les parents organisent volontiers des activités communes (fêtes, excursions) et la garde des enfants est beaucoup facilitée grâce à ces rapports de bon voisinage.

Les mesures de compensation

Les parents profitent grandement d'un environnement

où les enfants peuvent jouer dehors, ils ne doivent pas se rendre sur les places de jeux. Pour les autres, ils font de grands efforts pour compenser ce manque en se rendant fréquemment sur les places de jeux (60% des parents B, fréquentent 2 à 5 fois par semaine une place de jeu, contre à peine 25%).

Bibliographie

- Lebensräume für Kinder - Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder, rapport final 1995.
- Zwei Welten, 1994 et Verschaukelte Kinder, 1994, rapports intermédiaires.

Tous ces documents sont disponibles auprès du Meierhofer-Institut für das Kind, Schulhausstrasse 64, 8002 Zurich, tél. 01 202 17 60.

Prévention routière

L'enfant dans la rue

Depuis de nombreuses années, des efforts importants sont faits en matière de prévention routière. L'éducation des enfants s'est petit à petit intégrée aux divers programmes scolaires, avec l'aide de nombreux professionnels. Sans remettre en cause fondamentalement cette démarche, il nous semble primordial de rappeler une fois encore que l'enfant n'est pas un adulte en miniature. Dès lors, c'est avant tout aux adultes d'être prudents.

De nombreuses études scientifiques ont démontré que l'enfant était mal adapté aux règles de la circulation routière.

Vision limitée

Premièrement, sa vision est limitée. Il ne voit que devant lui, comme s'il portait des œillères. Vu sa taille, il est de plus gêné par les obstacles latéraux tels des voitures en stationnement. Son temps de réaction visuel est nettement plus long que celui d'un adulte. Il met ainsi environ 4 secondes pour distinguer si une voiture roule ou est arrêtée. Cela explique pourquoi souvent l'enfant attend au bord de la

route, hésite, puis traverse au dernier moment. Il apprécie mal les distances et les vitesses. Enfin, il croit que les voitures peuvent s'arrêter net et il confond «voir» et «être vu».

Audition mal affûtée

Deuxièmement, son audition n'est pas aussi affûtée que celle d'un adulte. Il ne détecte pas bien d'où proviennent les sons. Il se laisse facilement distraire par les bruits de la vie courante et n'entend que les bruits qui l'intéressent.

Imprévisible

Autre élément important, la circulation n'est pas une

priorité pour l'enfant dans la rue. Il aime jouer; il veut rejoindre ses camarades ou arriver à l'heure à l'école et les voitures ne le soucient guère.

La rue est son terrain de jeu favori, même si les adultes aimeraient souvent le «parquer» dans des îlots sûrs comme des parcs, des jardins publics ou des cours d'école. Lui enlever la rue, c'est aussi éliminer l'apprentissage du social, du partage et lui cacher certains dangers qu'il découvrira tôt ou tard, peut-être de façon brutale.

Il importe donc de connaître l'enfant pour mieux le protéger. Et puisque c'est

dans sa nature d'être imprévisible, il faut être conscient que l'éducation routière lui inculque progressivement un certain comportement, mais qu'elle ne le changera pas fondamentalement.

Alors, c'est à nous, automobilistes adultes, d'être prudents. Et à mon avis, il suffit de se dire que chaque enfant que l'on croise dans la rue peut être notre enfant, pour que notre comportement s'améliore déjà très nettement.

Pierre Fr. Schmid

(article inspiré de la brochure «des enfants? je ralentis» du Conseil Général du Bas Rhin)

Ces mesures compensatoires ne sont d'ailleurs pas satisfaisantes pour l'enfant, l'environnement immédiat étant plus bénéfique pour l'enfant (socialement, acquisition de l'indépendance et diversité des jeux).

Vers la généralisation du 30 km/h en milieu urbain

Pour que l'enfant puisse se développer de manière optimale, tant dans son environnement immédiat que, plus tard, sur le chemin de l'école, d'importantes mesures devront être prises.

Car, contrairement à ce que pourraient faire croire



La place de jeu est un lieu de dévouement, sinon rien.

les statistiques d'accidents (en diminution depuis 20 ans), l'enfant n'est guère plus en sécurité qu'avant. Les sta-

tistiques ne montrent pas que l'on n'a plus à faire aujourd'hui à l'enfant d'il y a 20 ans qui vaquait enco-

re librement à ses occupations. Les choses ont changé; l'enfant d'aujourd'hui est un enfant continuellement accompagné, les parents ayant tiré les conséquences des dangers du trafic, et qu'on ne laisse plus jouer dehors.

Cette situation est suffisamment intolérable, si l'on y réfléchit un peu, pour que des mesures s'imposent: généralisation du 30km/h en agglomération (majorité des axes principaux compris) et pourquoi pas - on peut rêver - des voitures bloquées à 30km/h en ville.

Anne Tissot

Mille excuses à nos lecteurs et abonnés

A la fin de l'année, quelques abonnés de «Rue de l'Avenir» ont eu la surprise de recevoir par erreur un numéro de «Unsere Strasse» édité par nos collègues alémaniques. Nous prions nos lecteurs qui auraient pu en être froissés d'excuser cette fautive manœuvre. Nous avons pris des mesures pour cela ne se reproduise plus. Toutes les adresses francophones du fichier de l'ATE-VCS ont été supprimées. La totalité du fichier francophone est gérée exclusivement depuis le secrétariat du GCR à Neuchâtel.

Après des débuts en Suisse alémanique (un seul fichier pour les 3 langues était tenu), la modération de la circulation s'est développée de façon autonome et différenciée dans les 3 régions linguistiques du pays.

En Suisse alémanique le Bureau-Conseil de l'ATE (VCS - Verkehrsberatung en allemand) et l'ADP collaborent ponctuellement. Chacun édite un bulletin. Celui de l'ATE-VCS s'intitule «Unsere Strasse» et paraît une à trois par an.

En Suisse italienne l'ATE, l'ADP, Pro Juventute, Pro Senectute et les Médecins pour

l'environnement sont regroupés au sein du «GMT - Gruppo per la moderazione del traffico». Ils éditent un bulletin 3 fois par an: le «Contra-da».

En Romandie, le GCR publie «Rue de l'Avenir» depuis 11 ans. Quatre numéros sont édités par année.

Celles et ceux qui sont intéressés à recevoir les 3 éditions française, allemande et italienne sont priés de le faire savoir à notre secrétariat.

Le coût de l'abonnement commun aux 3 éditions est de Fr. 35,- par année.

(suite de la page 5)

ne signifie en aucun cas que la performance piétonnière diminue. Au contraire, reliée au domicile, elle reste à peu près constante.

La durée moyenne des trajets indépendants est de 18 minutes, celle des trajets intermédiaires de 13 minutes, et celles des trajets-étapes de 7 minutes (voir tableau).

Beaucoup de trajets piétonniers

Les rentiers et les femmes/hommes au foyer marchent

relativement beaucoup dans une journée, car la part des trajets piétonniers reliés au domicile est importante (personnes ne disposant pas de voiture).

Les personnes qui travaillent à temps partiel marchent proportionnellement beaucoup et pour les trois types de trajets. Seuls les étudiants de plus de 18 ans et les actifs à temps complet marchent moins et proportionnellement, ces deux catégories utilisent plus la voiture.

(trad. A. Tissot ADP)

ADP

20 ans d'engagement pour les piétons

L'ALP (Association en faveur de bases légales pour les sentiers et chemins pédestres)¹ a été constituée en 1975 pour défendre l'initiative fédérale en faveur du développement des sentiers et chemins pédestres. Dans son message du 16 février 1977, le Conseil fédéral proposait aux Chambres de soumettre l'initiative au peuple sans contre-projet, en leur recommandant de la rejeter.

L'Assemblée fédérale en décida autrement et proposa un contre-projet. Finalement l'initiative fut retirée au profit de celui-ci et le 18 février 1979, le peuple accepta (78% contre 22%) l'art. 37 quat. de la Constitution:

1. La Confédération établit les principes applicables aux réseaux de chemins et sentiers pédestres.

2. L'aménagement et l'entretien de ces réseaux relèvent des cantons. La Confédération peut soutenir et coordonner leur activité.

3. Dans l'accomplissement de ses tâches, la Confédération ménage les réseaux et remplace les chemins et sentiers qu'elle supprime.

4. La Confédération et les cantons collaborent avec les organisations privées.

La Confédération doit dès lors légiférer et en octobre 1985, les Chambres votent la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) avec entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1987. L'ADP est reconnue par la Confédération comme organisation privée spécialisée ayant droit de recours.

¹ ancien nom de l'ADP

Rue de l'Avenir



- GCR:** Groupements représentés
- ADP - Association droits du piéton
 - ATE - Association transports et environnement
 - «La Ruca» - Groupe de travail de l'EPFL
 - Pro Juventute
 - Pro Senectute
 - Société d'Art Public
 - Société pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de l'Association droits du piéton (ADP).

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP
Anne Tissot
Fbg de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
☎ 038/24 32 82
Fax 038/24 28 80
CCP: 20 - 7856 - 6

Président
Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1950 Sion ☎ 027/22 94 64
Fax 027/22 91 95

Trésorier
Bernard VANEY
Pro Juventute, dép. romand
Rue Caroline 1
1003 Lausanne
☎ 021/323 50 91
Fax 021/323 51 94

Vice-président
Alain ROULLER
ATE - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
☎ et fax 022/777 10 02

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «Rue de l'EPFL»
Contacts: Lydia BONANOMI
Case postale 555
1001 Lausanne
☎ 021/693 32 98
Fax 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROULLER
(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg
Jean-Luc RIME
20, Passage du Cardinal
1700 Fribourg ☎ 037/74 76 65
Fax 037/41 09 23

Jura
Serge BEUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Prementry
☎ 066/66 61 41
Fax 066/66 48 02

Neuchâtel
Yolande NORTH
Ruelle 3
2025 Chez-le-Baril
☎ 038/35 29 87

Valais
Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1950 Sion ☎ 027/22 94 64
Fax 027/22 91 95

Vaud
Philippe Schallner
5, chemin Pido
1007 Lausanne
☎ 021/617 51 88

Rue de l'Avenir

Abonnement 1995

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

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-); abonnement de soutien: minimum Fr. 100.- (FF 400.-)
Abonnement aux bulletins des trois régions (Rue de l'Avenir + Unsere Strasse + Contra-da): Fr. 35.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

A retourner au Secrétariat du GCR - Fbg de l'Hôpital 1 - 2000 Neuchâtel