

- Les prestations de service non rémunérées dans les déplacements
- Sécurité sur le chemin de l'école
- Les effets des mesures de modération du trafic sur les vitesses

Modération du trafic et effets sur les vitesses



Photo: H. J. J. J. J.

Amener et aller rechercher quelqu'un: des prestations de service qui prennent du temps et que l'on sous-estime dans les études sur les déplacements. Or, elles sont comparables aux déplacements professionnels.

Domaine des déplacements

Les prestations de service non rémunérées

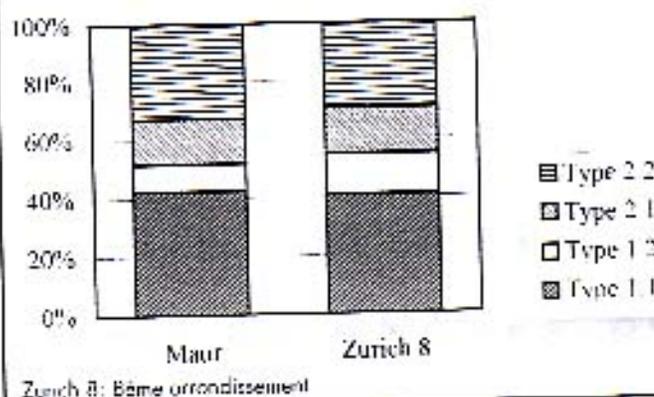
Cet ouvrage de Verena Höberli s'inscrit dans le programme national de recherche PNR 35 à inscrire sous la rubrique des prestations de service non rémunérées. Il s'occupe des prestations de service non rémunérées effectuées dans le domaine des déplacements et qui consistent à aller chercher et à amener des personnes d'un endroit à l'autre. L'étude scientifique des déplacements utilise le concept de «service» pour cette activité et respectivement pour ce but de déplacement.

Les prestations de service (aller chercher ou amener qqn d'un endroit à l'autre) ne peuvent plus être exclues du quotidien; mais jusqu'ici, elles n'ont été traitées que comme phénomènes marginaux dans l'étude scientifique des déplacements. A ce désintérêt de la part de l'étude scientifique des déplacements s'oppose toutefois un intérêt croissant de la part des sciences sociales. Les répercussions négatives sur le développement des enfants du fait qu'ils sont (et qu'ils doivent être) continuellement accompagnés ont été remarquées. On a aussi mis en évidence le problème des personnes âgées qui sont parfois dépassées lorsqu'il s'agit pour elles de parcourir seules des trajets. Finalement, ces prestations de service ne sont pas intéressantes seulement du point de vue de toutes les personnes qui en bénéficient, mais aussi du point de vue de celles qui offrent de telles prestations comme travail non rémunéré.

Les données

L'étude des déplacements, avec sa méthode d'enquêtes permettant de connaître les déplacements effectifs, est tout à fait en mesure de fournir des données sur le comportement des prestataires de service.

Répartition des types de sorties



Type 2.2

Sortie sans service rendu

Type 2.1

Un service est rendu lors d'une sortie où l'activité principale est autre chose que rendre un service

Type 1.2

Le but de la sortie est le service rendu mais aussi l'occasion d'une autre activité

Type 1.1

Le but de la sortie n'est que le service rendu

Les objectifs

Le but du travail consiste à appréhender dans son ensemble le volume de ces prestations de service, la manière dont elles se déroulent; on étudie à l'aide d'enquêtes-pilote les comportements effectifs de déplacements des prestataires de service, et, on décrit la longueur des trajets ou le choix du mode de déplacement. Comme but secondaire, s'ajoutant à ces données, on s'intéresse aux motifs et aux particularités des prestataires de service, (état physique et moral) et aux autres options qui se présentent à leurs prestations.

L'offre et la demande

Sur la base d'un schéma du type offre-demande, les indicateurs déterminants des comportements dans les

déplacements sont mis en relation avec les prestations de service.

Le demande est déterminée par les aspects suivants:

- les circonstances spatiales (par exemple, la desserte en transport)

- les caractéristiques personnelles et les exigences des utilisateurs (par exemple, demande de confort)

L'offre est déterminée par les données suivantes:

- des caractéristiques personnelles et les possibilités des prestataires (par exemple, possibilité de prendre en compte le programme quotidien d'autrui).

Les hypothèses

Ces différents indicateurs étant retenus, on formule des hypothèses.

Les trois premières concernant en général les compor-

tements dans les déplacements et par là aussi les prestations de service. Avec six autres hypothèses, on s'adresse directement aux prestations de service, et la dernière – la dixième hypothèse – se rapporte à la place des prestations de service dans le déroulement des déplacements.

La méthode: le concept de la sortie de chez soi et le retour à son domicile

La compréhension du comportement effectif des déplacements se base sur le concept de «sortie de chez soi/retour à son domicile». Ce concept d'enquête a pour caractéristique qu'il ne s'adresse pas seulement à la mobilité journalière d'une personne prise comme un tout (par ex. le

nombre de trajets par jour], mais qu'il montre aussi, combien de fois une personne quitte son domicile un jour donné et y revient. Ainsi, les prestations de service classiques, celles qui commencent au propre domicile comme celles d'accompagner son enfant au jardin d'enfants, sont très bien représentées. La mobilité journalière à elle seule ne peut pas rendre compte des prestations de service. Le déroulement d'une journée d'une prestataire de service est influencée davantage, quand elle doit effectuer quatre sorties depuis son domicile, que quand elle peut concentrer les trajets à parcourir sur une seule sortie.

Deux types de sorties

Il y a deux types différents de sorties du domicile, les sorties en vue de la prestation de service et celles qui sont effectuées sans prestation de service. En ce qui concerne les premières, la prestation est le but principal, dans le cas des secondes, ou la prestation est un but secondaire ou aucune prestation n'est effectuée. Pour les buts de trajets, l'étude scientifique des déplacements se fonde sur les définitions générales des buts de trajets, les activités-PENT usuelles, étant complétées par les activités S. (P = travail/formation; E = achat/approvisionnement/recours à des services, N = déplacement professionnel; T = loisirs; S = prestation de service).

L'enquête

L'enquête fut menée en automne 1994 à Maur, commune de l'agglomération zurichoise et dans le huitième arrondissement de la ville de Zurich, c'est-à-dire dans des lieux qui se distinguent beaucoup tant du point de vue des caractéristiques spatiales que de celles de la population.

L'enquête a été conçue en une seule étape sous forme d'un questionnaire écrit et envoyé par la poste. 3000 personnes de 18 ans et plus ont été retenues. Le matériel de l'enquête consistait en deux questionnaires. Le questionnaire «questions générales» concernait les caractéristiques relatives aux personnes et aux ménages. Il comportait des questions générales sur l'acheminement des personnes et sur une situation concrète. Pour celle-ci on demandait les motifs, les particularités et les autres options possibles. Le second questionnaire servait de procès-verbal des sorties du domicile et des trajets effectués un jour librement choisi dans la semaine du déroulement de l'enquête. Ce devait être un jour où une prestation de service avait eu lieu. Cette enquête a recueilli 611 questionnaires généraux et 142 procès-verbaux de trajets.

Les résultats

●Hypothèse 1

De personnes habitant des espaces structurés différemment, on attend des comportements différents dans les déplacements.

●Hypothèse 2

Dans un milieu bâti à constructions plus éparpillées et sans mixité de fonctions, c'est-à-dire dans des quartiers dis-

persés, les distances parcourues chaque jour seront plus grandes que dans un milieu bâti densément construit et à mixité de fonctions.

●Hypothèse 3

Dans de tels milieux monofonctionnels, on parcourt plus souvent les trajets en voiture que dans un endroit densément construit où se déplacer à pied ou en transports publics est davantage possible.

Les données obtenues par l'enquête ont pu confirmer les hypothèses 1 à 3 relatives aux structures de l'habitat.

Dans l'enquête, les habitants des deux types de milieux bâtis ont bien des modèles d'activités semblables, mais les activités des habitants de Maur se déroulent dans un plus grand rayon que celles des habitants du 8^e arrondissement de Zurich, où les conditions pour de courtes sorties du domicile et de courts trajets sont réunies. Alors que la durée moyenne des trajets-sorties est plus petite dans le 8^e arrondissement de Zurich qu'à Maur, le temps global des trajets est semblable dans les deux cas. Ce phénomène n'a rien d'extraordinaire, au contraire, il confirme une règle de base des déplacements, à savoir

la constance du temps consacré aux déplacements. [Quand des moyens de transports plus rapides existent, de plus longues distances sont parcourues; mais le temps requis reste à peu près le même.]

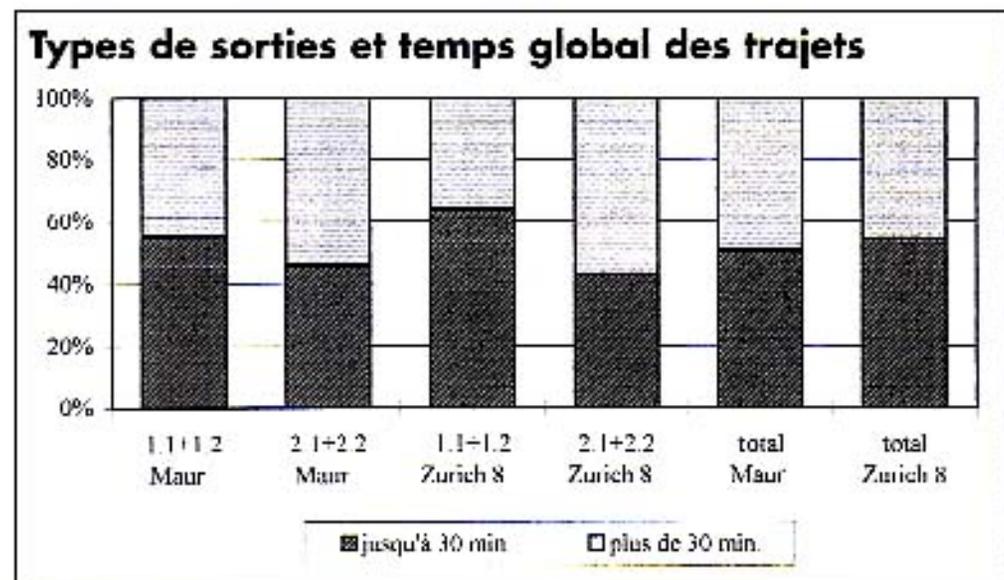
Dans le cas de l'habitat dispersé, l'offre en transports publics est plus petite pour l'habitat dense. Le procès-verbal des trajets confirme que la population de Maur se déplace davantage en voiture alors que celle du 8^e arrondissement de Zurich se déplace en transports publics ou à pied. De même, le taux de motorisation est inégal. La réponse à la question relative à la raison pour laquelle on rend un service confirme l'attachement de la population de Maur à la voiture. La principale raison invoquée est l'insuffisance des liaisons offertes par les transports publics.

●Hypothèse 4

L'existence de dangers dans le trafic et d'endroits inquiétants sont souvent une raison de rendre des services.

Pour les prestations de service en général, l'hypothèse 4 ne peut pas être vérifiée.

Dans la question relative aux motifs, les dangers de la rue n'ont été que peu



mentionnés, bien que ce motif soit certainement décisif pour des catégories précises de personnes (les enfants).

● **Hypothèse 5**

Les prestataires de services ne travaillent pas ou seulement à temps partiel et c'est pourquoi, vu l'actuel partage des rôles, il s'agit le plus souvent de femmes.

● **Hypothèse 6**

Les enfants sont plus particulièrement les bénéficiaires des prestations de services.

Ces deux hypothèses sont clairement confirmées.

● **Hypothèse 7**

Un niveau de vie plus élevé augmente les demandes en prestations de service en particulier chez les enfants mais aussi chez les personnes âgées.

Cette hypothèse ne peut être ni vérifiée ni invalidée par les chiffres obtenus. Elle est par contre confirmée dans la littérature spécialisée.

Dans l'enquête, on a pris en considération seulement les prestataires de services mais non les bénéficiaires. On dispose bien de quelques indications relatives aux buts des déplacements des bénéficiaires de services (par ex. l'enfant mené au jardin d'enfants) mais elles ne suffisent de loin pas à décrire leur niveau de vie.

● **Hypothèse 8**

Les prestations de services représentent d'abord un agrément pour les bénéficiaires, mais elles sont impérativement nécessaires dans certains cas.

Cette hypothèse est confirmée.

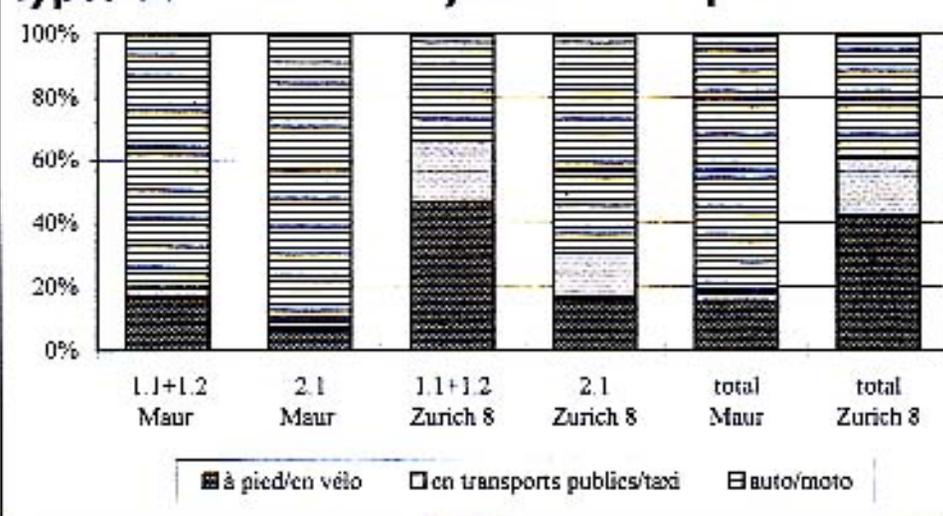
Environ 1/4 à 1/3 des prestations de service représentent, du point de vue du prestataire de service, une nécessité.

● **Hypothèse 9**

Le fait de rendre un service est plutôt ressenti comme pénible.

Cette hypothèse est clairement non confirmée.

Types de sorties et moyens de transport utilisés



La plupart des prestations de service sont décrites comme des évidences qui ne posent pas de problèmes; l'on y réfléchit pas autrement, on les accepte simplement.

● **Hypothèse 10**

On suppose que la part des prestations de service pour l'ensemble des déplacements est en aucun cas aussi insignifiante qu'on aurait pu le croire sur la base d'enquêtes de comportements dans les déplacements.

Cette hypothèse est confirmée.

Conclusion

L'analyse des enquêtes courantes sur le comporte-

ment dans les déplacements mène à la conclusion que les enquêtes ne prennent pas en compte de manière adéquate les prestations de service. L'enquête menée dans le cadre de cette étude n'était certainement pas conçue pour que l'on puisse déterminer exactement, sur la base des résultats, la part des trajets liés à des prestations de service dans la totalité des trajets effectués. Mais une estimation prudente montre que les prestations de service occupent la même place que les déplacements professionnels (N-activités).

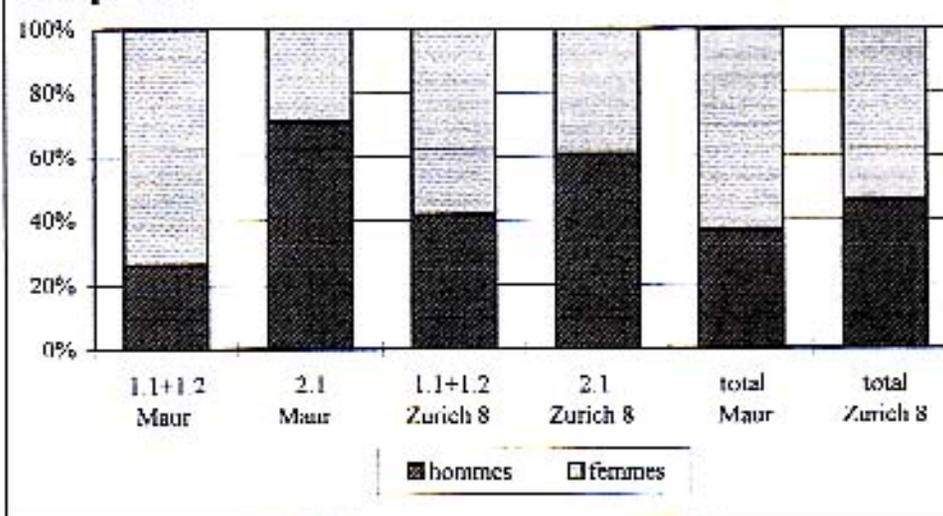
L'argument qui consiste à dire que les prestations de service sont insignifiantes ne

tient donc pas. A l'avenir, il s'agira de considérer les prestations de service comme une part du travail ménager au même titre que les déplacements professionnels sont considérés comme une part de l'activité professionnelle.

Tiré du résumé de l'ouvrage.
(trad. A. Tissot)

Verena Hüberli, Serviceleistungen im Verkehr, Unentgeltliches Hinbringen und Abholen von Personen, Zurich, 1995, 57 pages + 39 pages d'annexes. Commander à: V. Hüberli, Holdlaubstrasse 49, 8006 Zurich au prix de Fr. 35.-

Les prestataires de service selon le sexe



Matériel 1996 du Bureau- Conseil ATE

Mini-expo sécurité sur le chemin de l'école

Afin de répondre à une demande fréquente des associations de parents d'élèves (APE), l'ATE a produit une mini-expo de 7 affiches format mondial illustrant la démarche préconisée dans le guide pour les APE «agir ensemble».

La mini-expo peut être expédiée par poste.



Sécurité sur le chemin de l'école

LE PRIX DES ACCIDENTS

Sécurité sur le chemin de l'école

DISTANCES DE FREINAGES

Sécurité sur le chemin de l'école

ET POURSUIVRE...

Sécurité sur le chemin de l'école

SENSIBILISER

Sécurité sur le chemin de l'école

CHOISIR

Sécurité sur le chemin de l'école

IMAGINER



1. CONSTITUER UN GROUPE
de parents d'élèves
ou une commission de circulation au sein
d'une association existante.

Attention enfants!

Le panneau d'avertissement «enfants» a été réalisé par l'ATE pour répondre aux nombreuses demandes des parents inquiets du fait qu'il n'existe



aucun panneau de signalisation destiné à attirer l'attention des conducteurs sur la présence d'enfants aux abords de la chaussée.

Panneau de 51 cm de côté en plastique résistant aux intempéries. Impression rouge/noir. Prix de vente: Fr 32.- port compris. Des restrictions s'appliquent à la pose de ce panneau.

En auto à l'école

On constate trop souvent que l'insécurité aux abords de l'école est générée par ... les parents eux-mêmes. En effet, trop de parents accompagnent leur(s) enfant(s) à l'école en voiture, accentuant ainsi l'insécurité qu'ils souhaitent éviter.

Pour aider les APE, le B-C ATE met à disposition des

parents un dépliant comportant des conseils aux parents automobilistes. Ce dépliant comporte une page blanche permettant à l'APE d'ajouter son message personnalisé. Sur la base du tirage laser ou de la disquette Macintosh (PageMaker 5 ou 6) fournis, l'APE peut produire un tract personnalisé.

L'enfant et la voiture géante



L'exposition «l'enfant et la voiture géante» devrait aider l'adulte à se représenter les dimensions d'une voiture ordinaire vue par l'enfant. Une participation aux frais de transports est demandée.

Pour réserver:

Georges Kolb 021/905 15 73

Et toujours

- Le guide pour les parents d'élèves 50 p. (2e édition, 1995)
- La documentation «zone 30 ça me branche»
- L'autocollant zone 30

Mini radar

L'ATE dispose d'un mini radar qu'il met à disposition des groupes d'habitants ou de parents. Très simple d'emploi il permet de vérifier les dépassements de vitesse sur une artère dangereuse.

Renseignements et location:
ATE-VCS Daniela Lehmann
031/328 82 62.



Renseignements

Bureau-Conseil ATE
14, rue des Chaudronniers
1204 Genève

Responsable:
Alain ROUILLER
& et télécopie 022/777 10 02

Effets des mesures de modération du trafic sur les vitesses

«Un revêtement de couleur pour ralentir la circulation», «un rétrécissement pour casser les vitesses»... Voici le genre de phrases qu'on lit couramment dans les descriptions de projets d'aménagements de routes. Or, l'expérience montre que ces promesses s'avèrent fausses la plupart du temps. Il ne s'agit pas de déconseiller ces différentes mesures, mais d'amôter de se bercer d'illusions: même si des aménagements sont nécessaires, ils sont insuffisants pour assurer un niveau de sécurité acceptable pour les piétons et les cyclistes sur les routes principales. Il est temps de passer au 30 km/h en localité.

En 1989 déjà, Meewes [6] rendait attentif aux faux espoirs de ralentissement suscité par des mesures, dans les rues de quartier: «Des chaussées mixtes, des aménagements coûteux et d'autres mesures qui devraient soi-disant «persuader» le conducteur de ralentir, se sont avérés d'une efficacité insuffisante dans la pratique.»

Ici, nous nous intéressons surtout à l'effet de différentes mesures sur les vitesses de circulation sur des routes principales.

Expérience allemande

Cette question a fait l'objet d'une importante expérience en Westfalie [5]. Sur 27 traversées de localités, on n'a mis en place qu'un seul type de mesure, afin de permettre l'évaluation de l'effet produit par chacun des types. Citons ici un extrait des conclusions générales de l'expérience: «Les résultats montrent que des réductions importantes des vitesses ne peuvent être obtenues qu'avec des mesures dures qui obligent les conducteurs à lever le pied et à braquer (refuges présentant de fortes déflexions des trajectoires, rehaussements, feux toujours rouges). Par ailleurs, on constate que les

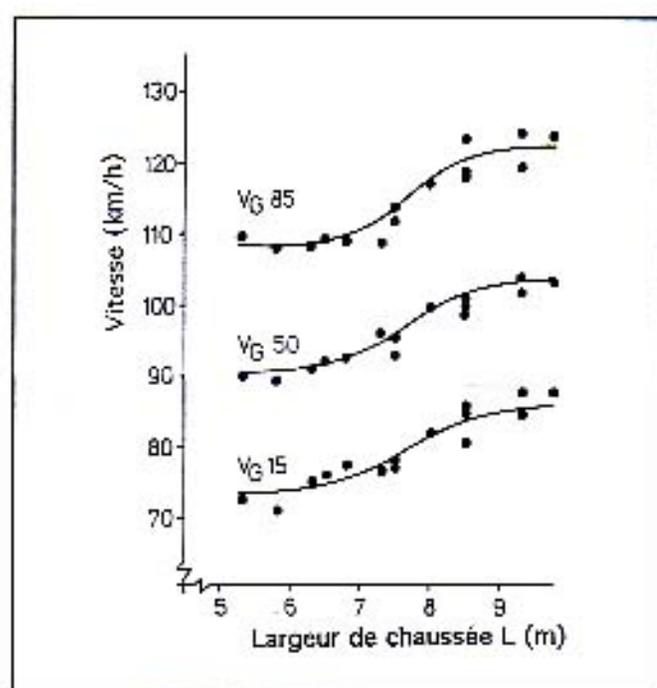
mesures isolées n'ont qu'un effet ponctuel. Sur des tronçons sans mesures de 300 mètres et plus situés entre des tronçons aménagés, on n'a mesuré aucune différence des vitesses avant-après. Il faut donc une forte densité de mesures efficaces (distance maximale de 150 mètres entre mesures) pour obtenir un abaissement des vitesses sur la totalité d'une traversée.»

Réduction de largeur des chaussées

Réductions réelles des largeurs de chaussée à 6.50 et 6 mètres

Sur les routes hors localité, il existe une corrélation étroite entre largeur de chaussée et vitesses de circulation. Tel n'est pas le cas pour les routes à l'intérieur des localités.

Dans l'expérience de Westfalie, des réductions de la largeur de la chaussée à 6.50 ou 6 mètres n'ont pratiquement pas eu d'effets sur les vitesses: «lorsque les vitesses avant (sans mesures) sont «faibles» (V85 = 50-60 km/h), les rétrécissements constructifs n'ont aucun effet sur les vitesses. (...) C'est seulement à partir de 70 km/h qu'on peut compter sur un abaissement significatif (moins 5 km/h). Cela vaut même pour des



Hors localité, vitesses de circulation en fonction de la largeur de la chaussée, sur des routes rectilignes. Source: (3)

réductions très importantes des largeurs de chaussée de 14.5 à 6 m. (...).

Des largeurs de chaussée de moins de 5 mètres

De nombreuses expériences montrent que même de très fortes réductions de la chaussée, allant jusqu'à 3 mètres, n'ont pratiquement pas d'effet ralentisseur. Voici les résultats de l'une de ces expériences:

Le diagramme à la page

suivante fait bien apparaître une augmentation de la vitesse d'environ 50 à 58 km/h, pour des largeurs de chaussée variant de 3.50 m à 8 m, mais il montre aussi que les vitesses V85 restent d'environ 50 km/h².

L'effet de réductions optiques de la chaussée

Parfois, on réduit seulement la largeur optique de la chaussée, par des ban-

des pavées ou colorées, ou encore par des bandes cyclables et on en promet un effet ralentisseur. Or, voici ce qu'en dit le rapport sur l'expérience de Westfalie: «De telles réductions n'ont que des effets négligeables sur les vitesses. Seul un cas avec des bandes latérales en pavés rouge vif a produit un effet comparable à celui des rétrécissements constructifs» (donc minime).

Conclusion quant à la réduction des largeurs de chaussée

La réduction des largeurs de chaussée est souvent une **excellente mesure**. Elle permet d'élargir des trottoirs, de marquer des bandes cyclables, de planter des arbres, etc., mais il ne faut pas en attendre un ralentissement sensible des vitesses de circulation. Notons aussi que, dans deux des études examinées [7,8], on a observé une augmentation du nombre des accidents, notamment de piétons et de cyclistes, suite à des réductions de la largeur de chaussée (l'espace n'étant plus disponible pour éviter certaines collisions). Ce n'est pas pour autant qu'il faut renoncer à des réductions des largeurs de chaussée, mais il faut en parallèle assurer un ralentissement par d'autres moyens.

L'effet d'îlots courts ou longs sur les vitesses de circulation

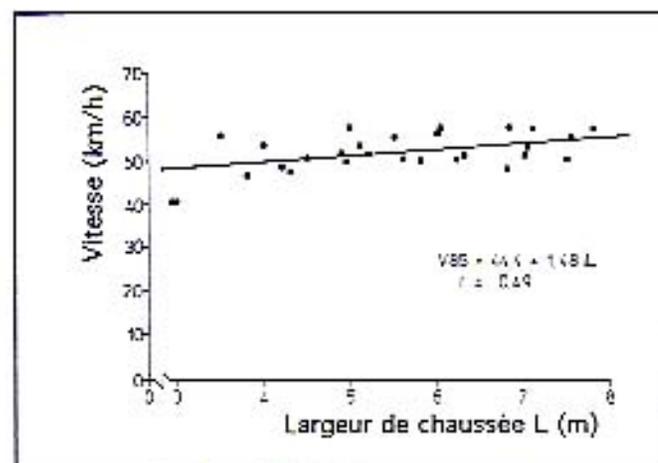
L'expérience menée en Westfalie confirme les résultats d'autres mesures: «Avec des refuges ou des espaces prolongés aménagés en milieu de chaussée, sans déflexion des trajectoires, on n'obtient que de faibles ralentissements (d'environ 5 km/h), et cela seulement pour des vitesses initiales V85 de 70 km/h et plus. Pour des vitesses initiales V85 entre 50 et 60 km/h, on n'observe aucun effet sur les vitesses. En revanche, les déflexions des trajectoires ralentissent le trafic. Plus le décrochement horizontal est important, plus fort est l'effet. Avec des décrochements profonds (égal à la largeur de voie), on obtient des réductions de 60 km/h à 50 km/h.»

Ces constats valent aussi pour les îlots servant de porte d'entrée de localités. Il faut alors prendre des dispositions (signalisation, piste cyclable à la hauteur du séparateur de flux, etc.) pour prévenir un nouveau type d'accidents dû à la présence inattendue d'un îlot.

L'effet sur les vitesses des pavages et autres marquages

● Pavages

Dans l'expérience de Westfalie, les surfaces pa-



V 85 et largeur de chaussée dans des rues de quartier. Source: (3)

vées, longues ou courtes n'ont conduit à aucun effet ralentisseur pour des vitesses initiales de 50-60 km/h. Pour des vitesses initiales de 70 km/h et plus, on a dans certains cas mesuré de légers ralentissements. Ces pavages (y compris les pavés de béton) produisent d'ailleurs un bruit très gênant et ils sont déconseillés par tous les spécialistes du sujet, sauf pour des routes où on roule à 20-25 km/h.

● Marquages d'alerte

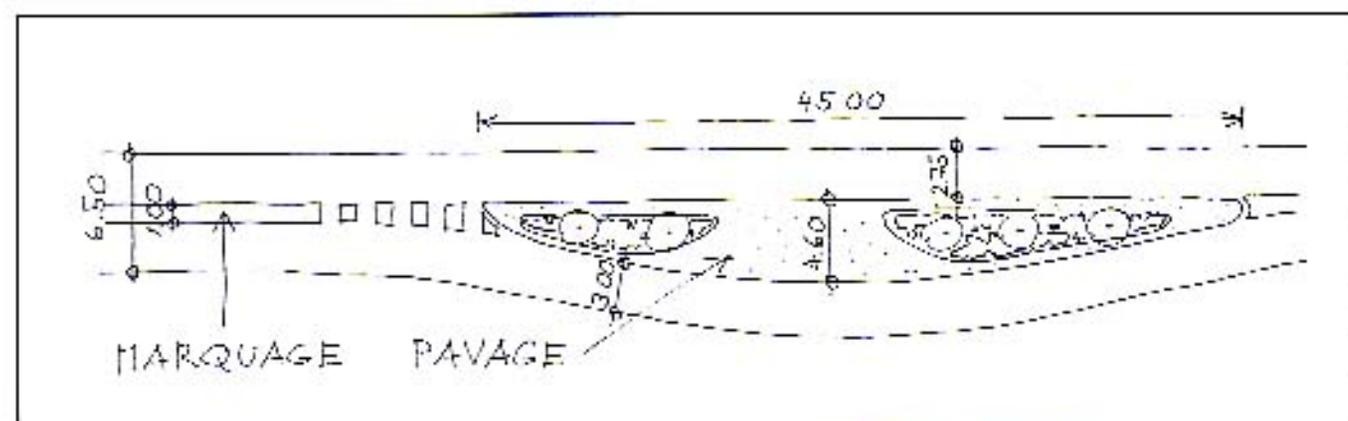
Les expériences de Westfalie et des Pays-Bas [2] montrent que les différents marquages d'alerte («bandes de ralentissement», signaux peints sur la chaussée, enrobé de couleur aux passages piétons, etc.) n'ont

aucun effet sur les vitesses de circulation. Les protagonistes de ce type de mesures comptent d'ailleurs plutôt sur un effet d'alerte qui amènerait le conducteur à réagir plus vite. A ma connaissance, ce type de dispositifs pourtant très répandu n'a jusqu'alors jamais été évalué quant à ses effets réels sur la sécurité des piétons.

Quoi qu'il en soit, de tels dispositifs sont peut-être un mieux, mais ils ne permettent pas d'assurer un niveau de sécurité suffisant, par exemple devant une école.

Conclusion

Depuis ses débuts, la modération poursuit le même but, la cohabitation des différents usagers de l'espace



Hoogmade aux Pays-Bas. Exemple d'une porte efficace grâce à la forte déflexion des trajectoires. Les vitesses moyennes ont passé de 54 à 43 km/h. Source: (2)

vue, une vitesse adaptée étant le «secret» de cette cohabitation. Or, on a très vite assisté à un dérapage. Au lieu du débat public sur cette question de l'adaptation de la limitation de la vitesse, on a maintenu le 50 km/h et on a ralenti le trafic par des «ralentisseurs» placés sur la chaussée. Si cette «solution» était déjà discutable s'agissant des rues de quartier, elle est aberrante pour les routes principales, car la plupart des ralentisseurs efficaces sont inconciliables avec les exigences du trafic sur ces routes-là. D'où ces mesures qui ne gênent pas le trafic, mais dont on espère qu'elles inciteront quand même le conducteur à «adapter sa

ADP Nouvelle présidence

M. Ruedi Aeschbacher, un homme familier de la question des transports et ancien membre de l'exécutif de ville de Zurich, a été élu à la présidence de l'ADP lors de la dernière Assemblée générale. A Zurich, il a favorisé de manière décisive les transports publics, les piétons et les cyclistes. L'ADP se réjouit de cette élection et sera renforcée par cet homme capable de faire passer les idées dans la pratique.

vitesse». Mais celui-ci ne sait pas ce que cela veut dire concrètement. Combien de temps va-t-on encore esquiver le débat sur la nécessité de limiter la vitesse à 30 km/h en localité, ou du moins sur toutes les routes où il y a des piétons et des cyclistes.

Lydia Bonanomi

V 55 est la vitesse que 85% des automobilistes ne dépassent pas. Pour les mesures de vitesse, on ne tient compte que des voitures qui ne sont pas gênées par un obstacle ou qui ne ralentissent pas pour s'arrêter un peu plus loin. Lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas certains croisements ou que des croisements se font dans des conditions équivoques, on observe naturellement un ralentissement ou un arrêt, du moins de l'un des véhicules.

Bibliographie

- (1) ATE, *Sécurité sur le chemin de l'école: Guide à l'intention des parents d'élèves*, 1995.
- (2) DIRECTIE VERKEERSVEILIGHEID, *Voorbeelden van experimentele (BREFV) projecten*, EX 's Gravenhage, 1986.
- (3) MAIER, Reinhold, MEEWES, Volker, *Fahrbahnbreite und Geschwindigkeitsverhalten*. In: *Strassenverkehrstechnik* no2, 1990, pp. 49-54.
- (4) MEEWES, Volker, *Geschwindigkeiten in Erschliessungsstrassen: Möglichkeiten der Dimensionierung*. In: *Strassenverkehrstechnik* no2, 1989, pp. 48-59.
- (5) MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NORD-RHIN-WESTFALEN, *Geschwindigkeitsreduzierung auf Ortsdurchfahrten: Ein Versuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Ergebnisse, Empfehlungen*. Düsseldorf, 1991.
- (6) MORITZ, Albert, BRILON, Werner, et al. *Ortsdurchfahrt Much, Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, Verkehrstechnik, Heft V7*, Bremerhaven, 1993.
- (7) UMWELTBUNDESAMT, *Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstrassen*. Berlin, 1990.

Rue de l'Avenir

Abonnement 1996

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 + Contrada): Fr. 35.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

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

Rue de l'Avenir



GCR
Groupements représentés:

- **ADP**
Association droits du piéton
- **ATE**
Association transports et environnement
- **«la Rue»**
Groupe de travail de l'EPH
- **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
T: 038/24 32 82
Fax: 038/24 28 80
CCP: 20 7856 - 6

Président

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

Vice-président

Alain ROULLIER
ATE - 14, rue des Chaudronniers
1204 Genève
T et fax: 022/777 10 07

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «la Rue»
du LEPI
Contact: Lydia BONANOMI
Case postale 555
1001 Lausanne
T: 021/693 32 98
Fax: 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROULLIER
(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

Jean-Luc RIME
20, Passage du Cardinal
1700 Fribourg T: 037/24 76 65
Fax: 037/24 71 96

Jura

Swiss BIKCHAI
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
T: 068/66 61 41
Fax: 068/66 48 02

Neuchâtel

Yolande NORTH
Ruelle 3
2025 Chaux-de-Bas
T: 038/35 29 87

Valais

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

Vaud

Philippe Schaffner
5, chemin Pidau
1007 Lausanne
T: 021/617 51 88