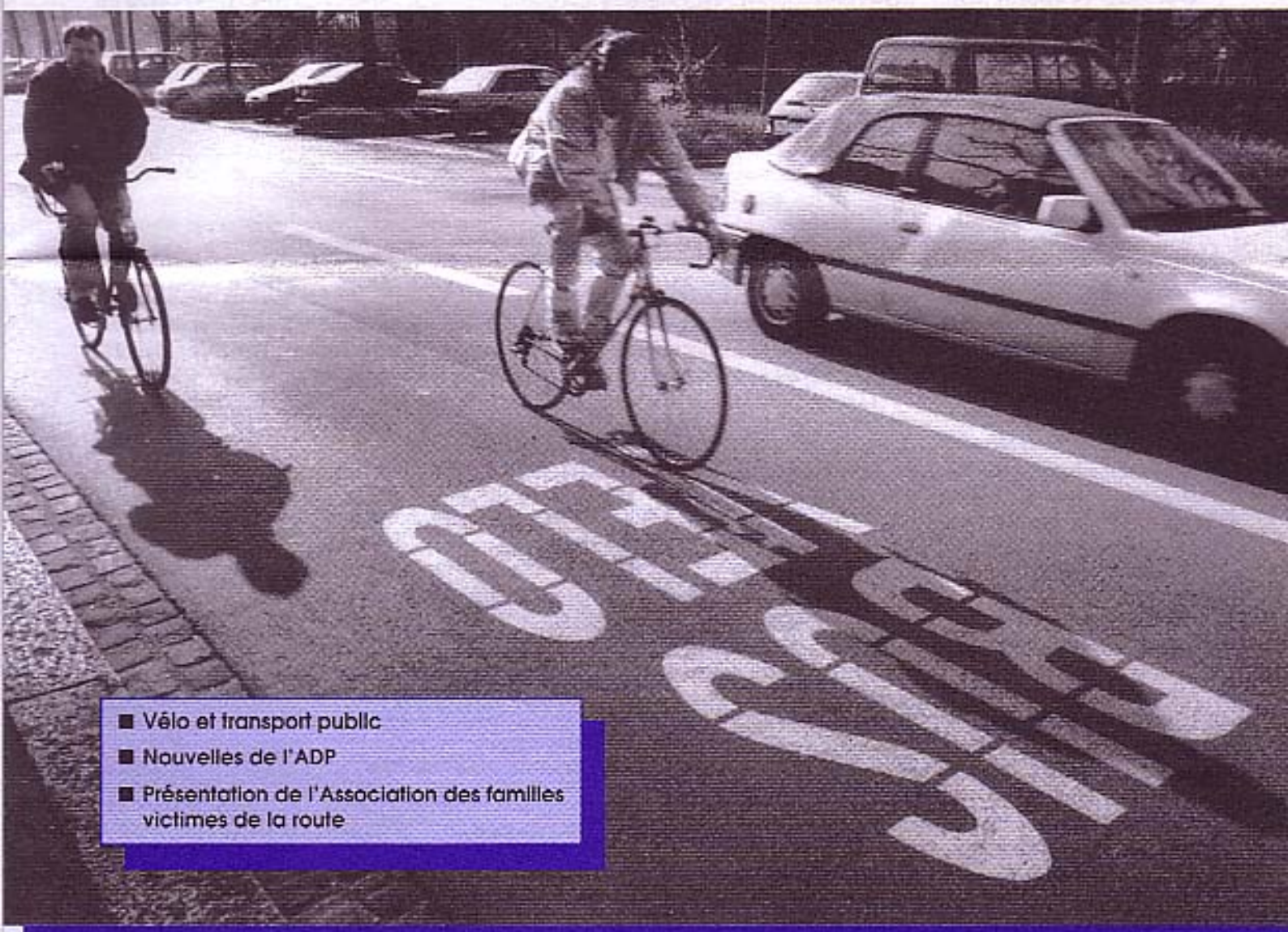
GCR

Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année. **1/98** *15e année*

JAB 2002 NEUCHÂTEL
ASS. SAUVEGARDE
BERNEX
CASE POSTALE 291
1233 BERNEX

Voies bus et vélos



- Vélo et transport public
- Nouvelles de l'ADP
- Présentation de l'Association des familles victimes de la route

Photo: Patrick Luthy

Abonnement 1998

Le GCR vous remercie de bien vouloir vous acquitter de votre abonnement 1998 (Fr. 20.–/Fr. 100.– (abo. de soutien)) au moyen du bulletin de versement ci-joint.

Vélo et transport public

De la cohabitation à la coopération

La volonté politique pour un transfert massif vers l'écomobilité est une condition indispensable à la complémentarité vélos tranports collectifs.

Lorsqu'une ville ou une région urbaine ne vise pas clairement à un transfert important du trafic motorisé individuel (TMI) vers l'écomobilité: la marche, le vélo et le transport collectif (TC), le vélo et les TC se trouvent en concurrence sur un «marché» très limité.

Les enquêtes relatées portent toutes sur les déplacements intra muros (à l'intérieur des villes centre). Or, dans ces zones denses, le vélo se trouve souvent sur le même créneau kilométrique que les TC. Mais on peut penser que c'est une décharge bienvenue pour les TC, en particulier aux heures de pointe. Ceux-ci doivent aussi se développer en périphérie où, étant donné les distances, la complémentarité est évidente: la densité d'urbanisation et de TC y est faible et le vélo y devient un mode idéal de rabattement. Malheureusement on ne dispose pas encore de chiffres portant sur des régions urbaines plus ou moins bien équipées en RER et en aménagements cyclables pour vérifier cette hypothèse, car les politiques de promotion de l'écomobilité dans ces régions sont récentes.

	TMI	TC	Vélos	TC+Vélos	Piétons
Bochum	57	10	5	15	27
Recklinghausen	56	8	9	17	27
Bottrop	55	9	4	13	27
Wuppertal	54	17	1	18	28
Sarrebrück	53	17	2	19	28
Gladbeck	53	7	14	21	26
Essen	53	15	5	20	27
Lünen	52	7	15	22	26
Wiesbaden	51	17	4	21	28
Gelsenkirchen	49	10	8	18	33
5 villes de Westfalie	47	18	7	25	18
Fribourg	44	16	18	34	22
Nuremberg	44	19	12	31	25
Stuttgart	43	23	5	28	29
Munich	40	24	12	36	24
Brême	40	17	22	39	21
Zurich	29	42	4	46	25
Groningen	22	18	36	54	24

Sources: Brög (1994) et Apel (1992)

Répartition modale en %, dans 20 villes allemandes, 1 ville suisse et 1 ville hollandaise. On voit que, plus le TMI diminue, plus la part cumulée des TC et des vélos augmente. On ne peut pas dire que la part des vélos est systématiquement prise aux TC.

Fluidité et régularité plutôt que vitesses de pointe élevées

Quant aux vitesses, ce qui compte, ce ne sont pas les quelques moments où un tram peut rouler à 50 km/h, mais c'est la fluidité, l'assurance que le TC va pouvoir avancer régulièrement, pouvoir tenir l'horaire, et ne jamais être pris dans une colonne de voitures à l'arrêt. Actuellement, on va un peu partout vers un consensus pour le 30 km/h dans les zones bâties ou du moins dans les secteurs denses. Le 30 km/h est optimal de tout point de vue: capacité d'écoulement du trafic, sécurité (des piétons, des cyclistes et aussi automobilistes), pollution de l'air, bruit et consommation d'énergie. Quant aux TC, le 30 km/h entraîne peu de pertes de temps et celles-ci sont le plus souvent compensées par les autres avantages accordés aux TC.

L'exemple de Berne

D'abord la ville...

Dès le milieu des années 70, la ville de Berne opte clairement pour le développement des TC, de la marche et du vélo, avec réduction du TMI et le résultat ne s'est pas fait attendre: en 1989, concernant par exemple les déplacements pendulaires (logement-travail), 35% étaient effectués en TC, 28% à pied et 14% à vélo. Quant à la répartition modale «classique» (TC-TMI), elle était de 56% pour les TC contre 44% pour le TMI. A l'heure de pointe du soir, elle était même de 75% contre 25%.

... puis la région urbaine

La politique menée a donc été un succès en ce qui concerne la ville, mais, dans la région, le TMI a continué de croître. Dès le milieu des années 80, la région décide de freiner sérieusement la dispersion urbaine: création d'un vaste RER, mesures de dissuasion quant à la réalisation de zones bâties à l'écart du RER, création de pôles de développement multifonctionnels aux interfaces stratégiques du RER, arrêt de la construction de nouvelles routes, arrêt de la construction de parkings d'échange aux limites de la ville au profit de petits parkings d'échange aux gares de la région, réalisation de nombreux parcs de stationnement pour vélos, etc.

État en Suisse des 30 km/h sur les routes principales

Un sondage représentatif ayant montré que 53% des personnes interrogées y étaient favorables, l'ATE (Association Transport et Environnement) a lancé une initiative populaire visant à l'introduction du 30 km/h général dans toutes les localités de Suisse (avec possibilité de certaines exceptions). Le parti socialiste de Zurich lance de son côté une initiative similaire pour cette ville.

Points de complémentarité plus importants que points de concurrence

Avec une vision globale de promotion de l'écomobilité, les TC et les vélos sont des alliés. Ponctuellement, il peut y avoir quelques conflits et quelques secondes ou minutes de perdues, mais, dans une politique qui accorde systématiquement la priorité à l'écomobilité, ces quelques pertes pour l'un ou pour l'autre sont largement compensées par les avantages d'une politique globale privilégiant l'écomobilité au TMI.

Couloirs bus-vélo

La création d'un couloir bus ou tram ne doit pas se faire au détriment d'autres objectifs de l'écomobilité

L'objectif du transfert vers l'écomobilité comprend les objectifs particuliers suivants:

- Sécurité et confort (fluidité, absence de détours, etc.) *pour tous*: piétons, vélos et TC.
- Qualité de l'espace public.

Il faut donc trouver le meilleur compromis possible. La création d'un site réservé aux TC est souvent en contradiction avec plusieurs des objectifs nommés. L'espace pour les bus et les vélos doit être pris sur celui du TMI et non sur celui des piétons, ni se faire au détriment de la qualité de l'espace public. Lorsqu'un couloir bus ou un site propre de tram porte atteinte à d'autres objectifs, il faut chercher une autre solution, qui sera en général le «site réservé électronique» ou «temporel» .

Il ne faut en principe pas procéder à des élargissements de chaussées, ni pour les TC, ni pour vélos. L'amélioration de la sécurité, de la fluidité et du confort des cyclistes est essentielle pour la promotion du vélo. L'utilisation des couloirs réservés des TC par les vélos va clairement dans ce sens. Les couloirs TC, même assez chargés, ne sont de loin pas aussi encombrés que les voies du TMI; les conducteurs des bus sont des professionnels; les bus ont une enveloppe protectrice qui les rend moins dangereux que les camions.

La séparation des cyclistes est problématique. En principe, il faut intégrer les cyclistes dans le trafic plutôt que de les en séparer. La bonne solution consiste souvent à offrir une possibilité séparée (trottoir) aux cyclistes lents et peu sûrs.

Donc, lorsqu'un couloir de bus s'avère être la bonne solution (et qu'il n'y a pas, en parallèle, de piste cyclable ou de route secondaire vraiment performantes), il faut, sauf exception (forte montée, couloir bus en milieu de chaussée, etc.), l'ouvrir aux cyclistes, même si sa largeur ne permet pas le dépassement des vélos par les bus. Sinon, il faut renoncer à la création d'un couloir.

Autoriser, pas seulement tolérer les vélos sur les couloirs bus

En réalité, lorsque les couloirs bus ne sont pas explicitement ouverts aux vélos, ceux-ci y vont de fait. Des observations font état de 50 à 60% des cyclistes empruntant les couloirs bus non prévus pour eux. Dans cette situation, la responsabilité en cas d'accident est entièrement portée par les cyclistes, les routes avec des couloirs bus ne peuvent pas être signalisées en tant que tronçons d'itinéraires cyclables, les conducteurs de bus ont tendance à s'énerver, etc.

Expériences et pratiques dans différents pays européens

En Suisse, de nombreuses villes autorisent les vélos sur les couloirs bus, même si ceux-ci sont étroits. Des villes comme Zurich ou Genève, qui interdisent les vélos sur les couloirs étroits, sont plutôt l'exception. Quant à l'évaluation des avantages et inconvénients du partage des couloirs bus, aucune étude scientifique n'a été réalisée dans ce pays à notre connaissance.

Quant aux autres pays, l'étude de Angenendt et Neumann informe d'une part sur les pratiques de différents pays, dont l'Allemagne, où seule une ville sur 20 autorisait (à la fin des années 80) les vélos sur les couloirs bus. Berlin fait partie de cette dernière catégorie. Les vélos y sont autorisés sur 54 km, soit sur plus de 75% des 130 couloirs bus, larges de 3 à 3.50 m et totalisant une longueur d'environ 60 km. Selon une étude non publiée, commandée par les transports publics berlinois, il n'y a pas de problèmes majeurs sur ces couloirs partagés. Il est vrai que les conducteurs de bus disent ressentir les vélos comme un facteur de stress. Quant à l'ensemble des villes allemandes qui ont des couloirs partagés (larges ou étroits), leurs responsables disent que l'expérience est positive ou que les aspects positifs dominent. Cette étude relate d'autre part l'unique évaluation scientifique menée à notre connaissance sur des couloirs bus-vélos, menée à Münster.

Largeurs des couloirs et précautions particulières

Il faut distinguer entre les couloirs étroits (min. 2.80 à 3.20 m), ne permettant pas le dépassement des vélos par les bus et les couloirs larges (min. 4.00 à 4.50 m selon différents auteurs; avec stationnement: + 0.50 m), qui permettent le dépassement. Des largeurs entre deux sont dangereuses et sont à éviter. A la descente, les couloirs étroits ne posent pas de problème.

En cas de couloir étroit, il faut limiter la vitesse à 30 km/h. A noter qu'à Münster, en Allemagne, les couloirs étroits sont signalisés comme «piste cyclable autorisée aux bus».

Lorsqu'on dispose de 4 m et plus, il vaut mieux ne pas marquer une bande cyclable séparée du couloir bus. Exception: peu d'arrêts TC, destinations des cyclistes à droite

Sites propres «électroniques» («temporels»)

L'utilisation maximale des possibilités offertes par l'informatique augmente souvent davantage la vitesse commerciale des TC que la création de couloirs réservés. De tels couloirs ne servent à rien si les bus sont arrêtés au carrefour. Autrement dit, ce ne sont pas les voitures en soi qui ralentissent les bus, lesquels se trouvent pris dans une colonne de voitures, que le fait que cette colonne est arrêtée. Le couloir électronique fait en sorte que la colonne qui contient le bus a sa phase verte allongée jusqu'après le passage du bus (ou du tram).

Dans le domaine de la régulation électronique du trafic, des progrès constants sont faits; leur importance

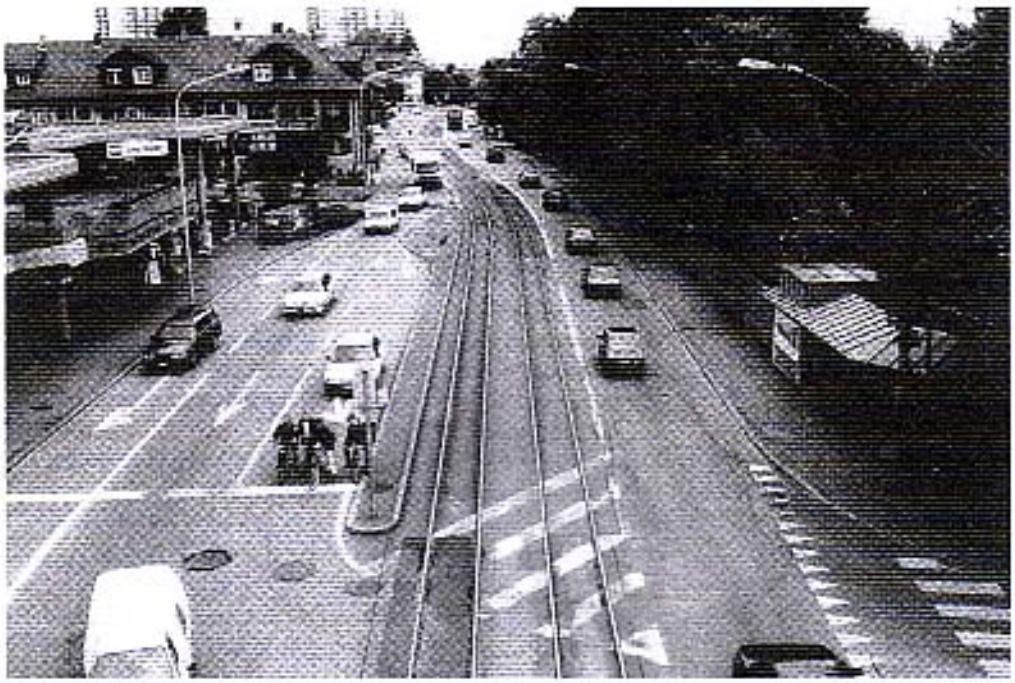
vis-à-vis des couloirs physiques va donc en croissant. Par exemple la ville de Zurich améliore année après année son système (voir Stadelmann et al.).

Notons aussi qu'en cas d'absence de site propre TC, l'aménagement des arrêts de bus ou de trams sur la chaussée, est une solution qui se répand en Suisse et en Allemagne. Elle est très favorable aux bus (moins de stress pour les conducteurs; les passagers debout, après être montés ou lorsqu'ils se préparent à descendre, ne sont pas déstabilisés) et le bus, qui est devant les voitures, ne doit pas se réinsérer dans le trafic. Les voitures sont toujours arrêtées derrière le bus ou le tram. Assez souvent, les voitures sont même arrêtées dans les deux directions.

Le stationnement des vélos aux arrêts et gares des TC «Bike + Ride»

L'existence de possibilités de stationnement en nombre suffisant, sûres et aussi proches que possible du train, du tram ou du bus, est un élément de première importance pour la promotion de la chaîne vélos-TC. Reprenons le cas de la région de Berne et de son nouveau réseau RER: les responsables mettent 10 fois plus de places pour vélos que de places pour des voitures aux gares du RER car ils savent que les «B+R» apportent davantage de clients au train que les «P+R». Les 14 000 places déjà créées sont occupées à environ 80%. 2000 nouvelles places sont d'ores et déjà programmées. Leur financement est pris en charge par les Communes et les compagnies TC. Le Canton apporte une subvention. L'expérience montre que le tarif optimal pour une place de parc (rentabilité-acceptation par les usagers) se situe à Fr. 1.–/

Avant le réaménagement



Après

Berne, Seftigenstrasse: un important axe (20 à 26 000 véhicules/jour) de pénétration de la ville de Berne, dans sa traversée d'un centre de quartier. Sur 450 m, le site propre du tram existant a été remplacé par des voies mixtes TMI-tram. Cela a permis de créer une bande polyvalente au milieu de la chaussée (favorisant les traversées piétonnes et la bifurcation à gauche des vélos), des bandes cyclables et la plantation d'allées d'arbres, etc. A noter que le tram traverse un carrefour transformé en giratoire. La compagnie des trams, d'abord opposée au projet, a fini par admettre qu'elle trouvait plus d'avantages que d'inconvénients à cette solution. Grâce à la régulation du trafic, la vitesse commerciale est à peine inférieure à celle avec le site propre et les arrêts sont beaucoup plus sûrs et plus confortables.

jour, Fr. 10.–/mois et Fr. 100.–/an.

Quant aux systèmes de stationnement, ils vont de la petite place couverte sur le quai (surveillance informelle par le personnel de la gare) au grand parking à étages. Les parcs surveillés par des chômeurs, qui vendent et réparent également les vélos, se répandent de plus en plus. Il existe aussi des parkings automatiques (la case est acheminée mécaniquement de l'entrée à sa place), mais ces systèmes ne se vendent pas bien, étant donné la préférence actuellement accordée aux parcs surveillés et animés par des chômeurs, et aussi à cause de son esthétique discutable.

Campagnes marketing

Le meilleur marketing, la plus spectaculaire action ponctuelle ne servent à rien sans mesures restrictives pour le TMI et sans mesures concrètes favorables à l'écomobilité. Quant à la communication, il s'agit d'abord de sensibiliser les responsables des TC au fait qu'ils ont intérêt à se lier aux défenseurs du vélo contre le TMI. A Bâle par exemple (v. Marrer), la compagnie des TC a mis près de vingt ans pour comprendre qu'il était dans son intérêt de faire bloc avec les cyclistes. Aujourd'hui, les deux interviennent ensemble dans le débat politique contre des propositions du lobby automobile.

A partir de là, la sensibilisation de la population joue un rôle important. En Allemagne, on voit peu à peu se développer le «conseil mobilité» (Mobilitätsberatung, voir Klewe). Cette activité est considérée comme un service, parfois même payant. Au travers de médias modernes, l'usager peut tout apprendre sur les possibilités existantes pour lui, par rapport aux modes écomobiles: TC et abonnements TC, itinéraires et stationnement vélos, car sharing, etc.

Actions de sensibilisation menées en Suisse

VIP à vélo

Dans plusieurs villes, les «VIP», ministres, directeurs d'entreprises, vont au travail à vélo. C'est une tradition, mais les associations de cyclistes invitent régulièrement les VIP à ne pas oublier de donner l'exemple.

«Zurich roule»

En 1992, 100 vélos (haut-de-gamme, ainsi que des vélos pour enfants, des remorques et des rollerbikes, offerts par divers sponsors privés), installés dans des containers à couleur vive aux principaux arrêts de tram de la city de Zurich, ont été mis à disposition gratuitement, de mai à octobre. Les 200 vélos actuels sont stationnés à l'extérieur de la city, aux quatre principales gares du RER. En 1996, 34 000 vélos ont été empruntés. Les usagers de ce service gratuit seraient essentiellement des pendulaires de la région. L'action est patronnée par la compagnie des TC zurichois VBZ et le plus important quotidien (Tagesanzeiger). En faisant ainsi de la publicité pour les deux modes, la VBZ veut montrer que les deux sont complémentaires: «Cela renforce le «lobby» écomobile», dit le directeur des VBZ.

Brochure à l'adresse des entreprises

Cette brochure (voir IG Vélo), qui porte le sous-titre «Pourquoi les collaboratrices et les collaborateurs qui roulent à vélo ont un meilleur rendement» informe les entreprises sur les enjeux du vélo et présente des exemples d'entreprises qui encouragent le vélo et les TC. Par exemple, une entreprise redistribue les taxes de stationnement des voitures aux collaborateurs venant à vélo ou en TC.

Un développement urbain favorable à l'écomobilité

Le transfert vers l'écomobilité ne doit pas se limiter aux villes centre, mais il faut arrêter la dispersion urbaine basée sur le TMI. C'est d'ailleurs en périphérie que la complémentarité TC-vélo trouve son potentiel le plus important. La mise en place de réseaux étendus de transports collectifs dans les régions urbaines constitue la base du transfert modal. Mais le meilleur réseau régional n'engendre pas le transfert souhaité si on n'intervient pas au niveau de l'aménagement du territoire, en redéfinissant les zones à bâtir, en densifiant et en regroupant l'urbanisation nouvelle autour des interfaces de ce réseau. Quant aux parkings d'échange (P+R) en limite de ville, c'est une illusion de croire que ceux-ci permettent de résorber le trafic toujours croissant venant de la périphérie. Par exemple pour une ville comme Lausanne, il faudrait ajouter chaque année l'équivalent de 10 terrains de football, simplement pour résorber l'augmentation annuelle (de 2%) du trafic pénétrant en ville (voir Bonanomi, Jemelin, Kaufmann).

Conclusion

La promotion de l'écomobilité passe par un partage équitable de l'espace à disposition entre la marche, le vélo et les TC et chacun doit accepter certains inconvénients en ayant à l'esprit que, foncièrement, il est l'allié des deux autres modes. Les cyclistes ont aussi des arguments forts pour réclamer plutôt des bandes cyclables que des voies bus et plus généralement des TC, car les aménagements cyclables sont beaucoup moins coûteux que les TC. Il ne faut définitivement pas entrer dans ce genre de polémique, mais reconnaître que la marche, le vélo et les TC se renforcent l'un l'autre.

Lydia Bonanomi

Vélos dans les voies bus à Lausanne

En septembre 1997, la ville de Lausanne se proposait d'introduire la mixité sur un petit tronçon plat et quelques tronçons à la descente.

Le syndicat des chauffeurs de bus y a opposé un refus catégorique et a même réussi à convaincre la municipalité du bien fondé de sa proposition.

Le syndicat craignait l'envahissement des voies de bus par les cyclistes indisciplinés, les familles, les motards... Il n'est pas opposé aux cyclistes, mais préfère la création de vraies pistes cyclables. On appréciera.

Fin mars, une rencontre syndicat TL-cyclistes ATE est prévue avec traversée commune de la ville à vélo... sans usage des voies du bus. Affaire à suivre.

Georges Kolb

Nouvelles de l'ADP

En décembre 1996, le Département de Justice et Police engageait une procédure de consultation relative à la révision de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière. Un des buts était de la rendre plus favorable pour les cyclistes. Le 22 octobre 1997, le Conseil fédéral adoptait cette révision. On a pu lire à divers endroits que les cyclistes étaient désormais autorisés à circuler sur les trottoirs. Qu'en est-il exactement?

Le projet de révision concernait notamment l'alinéa 2 de l'art. 41 de l'OCR qui stipulait: «Le conducteur qui doit emprunter le trottoir avec son véhicule observera une prudence accrue à l'égard des piétons; il leur accordera la priorité. Les cyclistes descendront de leur machine». La dernière phrase de cet article a été supprimée lors de cette révision quand bien même le groupe vélo du parlement ne l'avait pas exigé. Contrairement à ce que l'on pourrait craindre, l'intention du Conseil fédéral n'est pas d'autoriser les cyclistes à circuler, sur les trottoirs, puisque la LCR à l'art. 43, dit clairement que le trottoir est réservé aux piétons. La volonté exprimée dans cette révision de l'OCR concerne les cyclistes qui traversent un trottoir; dans ces cas-là, les cyclistes ne seront plus obligés de descendre de leur vélo. La confusion suscitée par ce changement a néanmoins poussé Sylva Semadeni, membre du groupe parlementaire piétons à poser un certain nombre de questions au Conseil fédéral. Nous les résumons ici:

1. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis que cette modification de l'OCR créera une nouvelle insécurité pour les utilisateurs des trottoirs?
2. Comment le Conseil fédéral entend-il rendre plausible aux utilisateurs des trottoirs et aux usagers du trafic, qu'une ancienne réglementation, qui est abrogée, vaut néanmoins à l'avenir?
3. S'il s'agit pour le DFJP du problème de la traversée des trottoirs par les cyclistes, ne serait-ce pas plus judicieux de préciser la deuxième phrase de l'al. 2 de l'art 41 de l'OCR? Cela pourrait être formulé de la manière suivante: «Les cyclistes descendent de leur machine, sauf lorsqu'ils traversent un trottoir».

En conclusion, pour l'ADP l'essentiel est que l'art. 43 de la LCR reste valable, à savoir que le trottoir est réservé aux piétons. Pour le reste, elle n'est pas opposée au fait que les cyclistes puissent *traverser* un trottoir sur le vélo, pour autant que les piétons restent prioritaires et que la prudence soit de mise. Telle est d'ailleurs l'intention de la révision.

A. Tissot

Statistiques

L'ADP vient d'éditer une petite brochure – en allemand seulement – qui est sa prise de position sur le microrecencement 1994 relatif au comportement de la population suisse en matière de transport en 1994. Si ce texte vous intéresse, vous pouvez le commander au secrétariat de l'ADP.

Daniel Sauter, Stellungnahme der ARF zum Mikrozensus 1994 (Verkehrsverhalten in der Schweiz) zuhanden Bundesamt für Statistik und Dienst für Gesamtverkehrsfragen.

Une chance pour les piétons

Le 1er janvier 1998 deux offices de l'administration fédérale ont changé de département: l'Office fédéral de la protection de l'environnement, des forêts et du paysage (jusque là au département de l'Intérieur) et la division principale de la circulation routière (jusque là au département de Justice et Police) sont désormais rattachés au département de M. Leuenberger, appelé ***Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et la communication.***

Ce regroupement est le bienvenu pour les piétons; il permettra de mieux comprendre dans certains services que la politique fédérale des transports a directement des effets pour les piétons sur le plan local. Des contacts ont d'ores et déjà été pris par notre président Rudi Aesbacher et notre vice-présidente MarieTheres Flüeler avec un secrétaire général de ce département réorganisé, M. Hans Rudolf Dörig.

Union Genevoise des Piétons UGP

L'essentiel des activités de l'UGP, membre par ailleurs du Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation, consiste actuellement à assurer sa présence dans les différentes commissions de concertation et de consultation qui s'occupent de circulation, de transports collectifs et d'aménagement, afin que les exigences des piétons, maintenant reconnues, se matérialisent dans des aménagements bien réels.

L'UGP collabore notamment avec le Service de l'urbanisme de la Ville de Genève pour recenser les endroits dangereux des parcours piétonniers et pour trouver les meilleures solutions.

L'UGP est heureuse d'avoir été accueillie comme membre de l'ADP, ce qui lui donne la possibilité de soutenir ses actions et ses programmes au niveau fédéral. L'UGP conserve toutefois son identité cantonale et ne devient pas une section régionale de l'ADP. Elle est néanmoins à la disposition des membres genevois de l'ADP pour les aider dans leurs démarches et soutenir leurs revendications.

Union Genevoise des piétons
Case postale 45 – 1213 Onex

Contacts
- *Marco Ziegler, tél. 022-708 00 60*
- *Giannico Spolli, tél. et fax 022-793 64 20*

AFVR 1988 – 1998

10e anniversaire de la fondation

L'Association des Familles des Victimes de la Route (AFVR) a été fondée en Suisse romande en avril 1988, par Mme Rose-Marie CLERC (Fribourg), Mme Anne-Marie HYDE et M. Marcel HAEGI (Genève), après que chacun d'eux, dans des accidents séparés, ait perdu un enfant, tué sur la route par un chauffard.

Chaque famille a ressenti le besoin de réconfort de la part d'autres personnes ayant vécu la même tragédie.

Chaque famille s'est aussi sentie isolée par une Administration et un Système Judiciaire peu sensibles aux sentiments de victimes, et qui considèrent souvent les conséquences de la violence routière comme de simples «accidents».

Buts de l'association

L'Association s'est donnée les deux buts suivants:

1. Donner une aide morale et une assistance juridique aux victimes de la violence routière.
2. Contribuer à réduire le nombre des accidents en favorisant une conduite modérée et en demandant aux autorités une application plus efficace des normes de sécurité routière.

L'Association aide de plusieurs façons

Tout d'abord elle a édité une brochure intitulée «*Que faire ? Conseils aux familles des victimes d'accidents de la route*». Le but de celle-ci n'est pas de se substituer à l'action des institutions légales, mais de permettre à ces familles de s'orienter dans un domaine souvent peu familier.

Basé sur l'expérience de parents qui ont connu et vivent des tragédies similaires, ce livret, revu par des Hommes de Loi, se propose de répondre aux questions qui se posent le plus fréquemment, et de donner des conseils élémentaires, susceptibles de les aider dans les démarches qui les attendent.

Ce petit ouvrage peut être obtenu sans frais à l'adresse indiquée ci-contre. Pour une assistance professionnelle, l'Association a obtenu la collaboration d'avocats qui, sans engagement, sont disposés à donner une première consultation gratuite, aux victimes que l'Association leur envoie.

Prévention

En ce qui concerne la prévention, l'Association mène des campagnes dans la presse, à la radio et à la télévision, contre toutes les formes de violence routière, l'alcool et la drogue au volant, pour une conduite pacifiée dans un juste équilibre entre les exigences des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

L'Association s'est rapidement étendue à la Suisse allemande où elle est très active et a pris le nom de *Vereinigung für Familien der Strassenopfer (VFS)*. Une version en langue allemande de la brochure ci-dessus sera publiée prochainement.

L'Association est membre fondateur de la Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR) dont le siège est à Genève. Cette Fédération réunit plus de vingt Associations nationales de victimes de la route situées dans les différents pays de l'Union Européenne.

Elle constitue un point de rencontre entre les différentes cultures européennes, et participe à l'activité législative dans le domaine de sécurité routière tant au niveau des Institutions Européennes qu'à celui de la Commission Economique et Sociale des Nations Unies, et dont il sera question dans un prochain article.

Marcel Haegi

Adresses

Association des Familles des Victimes de la Route (AFVR)
Case postale 2080
1211 Genève 2 Dépôt
Tél.: 022-776 9747
Fax: 022-776 7413
e-mail:
Site Internet: http://home.worldcom.ch/~fevr/afvr.htm

Vereinigung für Familien der Strassenopfer (VFS)
Postfach 7678
8023 Zürich
Tél.: 01-212 63 33
Site Internet: http://www.infostation.ch/vfs

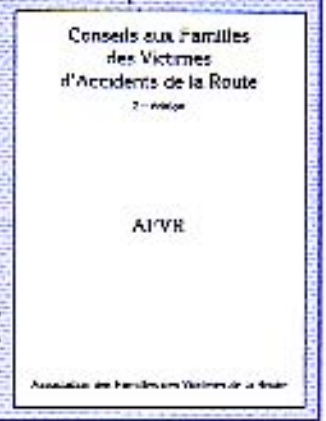
Nouvelle édition

Ce petit ouvrage, écrit en collaboration avec des hommes de lois, est publié et diffusé avec la participation financière du Fonds de sécurité routière. Les Départements de Justice et Police de tous les cantons romands ont en outre donné leur accord pour la mise à disposition du public en tout lieu jugé opportun.

Basé sur l'expérience de parents qui ont connu et vivent des tragédies similaires à celle qui vous frappe, ce livret, revu par des Hommes de Loi, se propose de répondre aux questions qui se posent le plus fréquemment, et de vous donner des conseils élémentaires, susceptibles de vous aider dans les démarches qui vous attendent.

Cette brochure éditée par l'Association des victimes de la Route, donne une première réponse à ces questions:

- en évoquant les scénarios possibles;
- en informant sur les procédures qu'on peut être appelé à prendre;
- en mettant en garde contre les erreurs et omissions possibles;
- en donnant une liste d'adresses utiles.



Vous pouvez vous procurer cette brochure gratuitement auprès de l'ASFVR (adresse ci-dessus).

Bibliographie

- Angenendt W., Neumann U. (1995), *Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr*, Programm fahrradfreundliche Stadt Münster, Beiträge zur Stadtplanung 2/95, Münster.
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (1993), *Park+Ride am Stadtrand*, Bern.
- Borg W. (1994), *Les déplacements de personnes à courte distance*, CEMT, Table ronde 96, Paris.
- Buerkel P., Pestalozzi Chr. (1994), *Projektierung von Radverkehrsanlagen*, Bundesamt für Strassenbau, Bern.
- Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne (1995), *Parcs de dissuasion et emplacements à vélos: procédures d'octroi du permis de construire et d'octroi de subventions*, Berne.
- Doernemann M. Holz-Rau Chr. (1993), *Bike-and-Ride-Nutzung: Ergebnisse einer Befragung*, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen, Aufgabenbereiche Verkehr, Monatsbericht September/Oktober 1993, Dortmund.
- Fechtel H.-W. (1994), *Radverkehr und ÖPNV-Beschleunigungsmassnahmen*, In: Radverkehr an Hauptverkehrsstrassen, Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, Heft 18, Hrsg.: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), Dortmund.
- Fromberg A., Hopfel R. et al (1997), *Fahrrad und ÖPNV / Bike and Ride: Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Einsatzes für Zu- und Abbringerfahrten sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV*, Bundesministerium für Verkehr, Direkt No 50, Bonn-Bad Godesberg.
- Gardet G. (1996), *Bus et vélo: une cohabitation nécessaire*, in: Route et Trafic 1/96, pp. 18 22, Zürich.
- Heran F., Tostain Ph. (1996), Vélo et transport collectif: opposition ou complémentarité?, in: *Transports urbains* 90/96, pp. 5-16,
- Holz P., Zweibrücken K., Dubach H. (1994), *Renaissance des städtischen Hauptstrassenraumes: Ansätze zur städtebaulichen Integration des Verkehrs*, Bericht 59 des NFP «Stadt und Verkehr», Zürich.
- IG Velo Suisse (1997), *Le vélo dans l'entreprise: pourquoi les collaboratrices et collaborateurs qui roulent à vélo ont un meilleur rendement*, Berne.
- Kantonales Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (1993), *Parkplatzmassnahmen: Vorgehensvorschlag*, Bern.
- Kiewl, Heinz (1996), Mobilitätsberatung – Mobilitätsservice: Stand und Perspektive einer neuen Dienstleistung, in *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*, 3.4.19.1, Economica Verlag, Bonn
- Marbler P. (1994), *Umweltspuren, Bus und Rad*, in: Neue Wege für das Rad, 5. Münstersche Fahrradtage, Beiträge zur Stadtplanung 3/94, pp. 27-31, Münster.
- Metron (1993), *Sanierung Seftigenstrasse Wabern, Verkehrs- und Gestaltungskonzept: Mitwirkungsbericht*, Brugg.
- Rizzois S., Vollenweider H. (1996), *Anordnung und Ausführung von Zweiradabstellanlagen*, Bundesamt für Strassenbau, Bern.
- Schuppisser, Michel (1992), Vélas et transports publics: des alliés dans la politique des transports?, in: Velaforum 92, Atelier 12.
- Stadtmann H., Rilli Dr., Vollenweider M. (1996), Einführung in das Verkehrsregelkonzept der Stadt Zürich, in: *Strassenverkehrstechnik 40*, Nr. 8, 1996, pp. 350-355.
- Stadtpolizei Zürich (1993), *Sicherheit durch Verkehrssteuerung*, Video, englische Version, Dauer 15 min.
- Stadtpolizei Zürich, Bauamt I (1994), *Verkehrspolitik der Stadt Zürich: Stand März 1994*, Zürich.
- Stadtpolizei Zürich, Bauamt I (1991), *Velo-Kampagne 1990: Schlussbericht*.
- Tschopp J. (1996), Velo und öffentlicher Verkehr: die effiziente Verbindung, in: *Route et Trafic* 1/96, pp. 23-24.
- Normes VSS
  - SN 640 060 (1994), Trafic des deux-roues légers: bases
  - SN 640 065 (1996), Trafic des deux-roues légers: installation de stationnement, détermination du besoin
  - SN 640 066 (1996), Trafic des deux-roues légers: installation de stationnement, géométrie

Rue de l'Avenir GCR

GCR
Groupements représentés:
- **ADP**
  Association droits du piéton
- **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 l'Association droits du piéton (ADP)

Rédaction, abonnement et changement d'adresse
Secrétariat GCR et ADP
Anne Tissot
Rue de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
✆ 032/724 32 82
fax 032/724 26 80
CCP: 20 – 7856 – 6

Président
Serge BEUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
✆ 032/466 61 41
Fax 032/466 48 02

Vice-président
Alain ROUILLER
ATE – 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
✆ et fax 022/777 10 07

Centre de documentation et appui technique
Groupe de travail «la Rue» de l'EPFL
Contact: Lydia BONANOMI
Case postale 555
1001 Lausanne
✆ 021/693 32 96
Fax 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER
(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg
Jean-Luc RIME
20, Passage du Cardinal
1700 Fribourg
✆ 026/474 76 65
Fax 026/424 71 96

Jura
Serge BEUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
✆ 032/466 61 41
Fax 032/466 48 02

Neuchâtel
Yolande NORTH
2, ch. de Fresens
2026 St-Aubin Sauges
✆ 032/835 29 87

Valais
Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1950 Sion ✆ 027/322 94 64
Fax 027/322 91 49

Vaud
Voir coordonnées ci-dessus
Centre de documentation et appui technique

Rue de l'Avenir **Abonnement 1998**

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 à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): **Fr. 35.–**

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

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