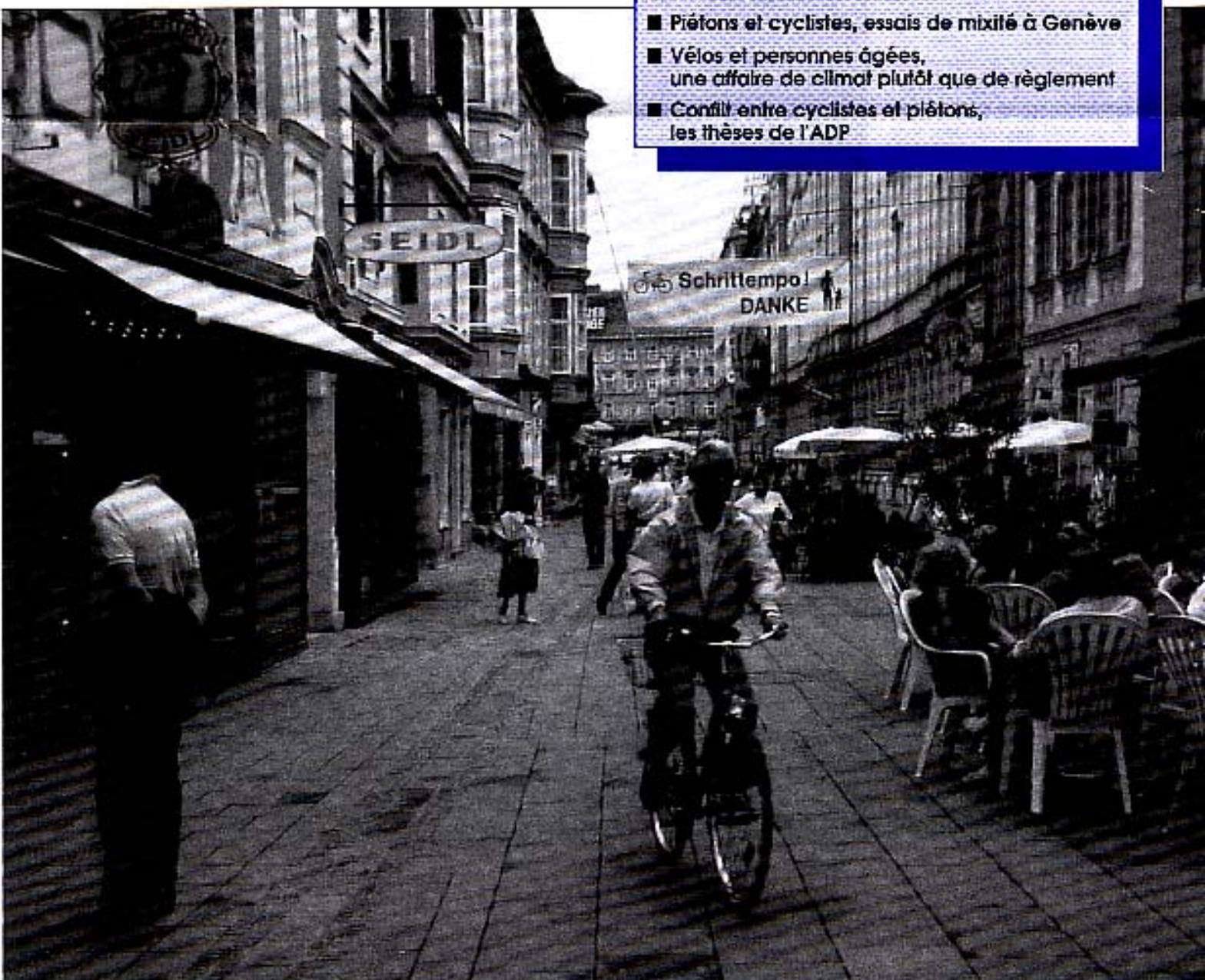




## Piétons – cyclistes des conflits ?

- Circuler à vélo dans les zones piétonnes
- Vélos – piétons: le point de vue de l'ATE
- Piétons et cyclistes, essais de mixité à Genève
- Vélos et personnes âgées, une affaire de climat plutôt que de règlement
- Conflit entre cyclistes et piétons, les thèses de l'ADP



# Circuler à vélo dans les zones piétonnes

*Circuler à vélo dans les zones piétonnes? Un sujet controversé, encore presque tabou en Suisse. Pourtant les expériences réalisées dans de nombreuses villes, en Allemagne notamment, ainsi qu'un vaste éventail d'ouvrages le confirment: la capacité de tolérance mutuelle des piétons et des cyclistes utilisant un espace commun est élevée. En Suisse aussi, la bicyclette n'est plus un mode de déplacement réservé à une poignée d'écologistes. Des usagers toujours plus nombreux considèrent le vélo comme un moyen de transport idéal de «porte à porte». Se déplacer à bicyclette dans les zones piétonnes répond donc à un besoin qui ne peut pas être ignoré plus longtemps.*

**C'**est en 1989 que l'Association Suisse des ingénieurs en transports a mis en route le projet de recherche «Circulation des vélos dans les zones piétonnes». Ce n'était pas la question du «si» mais du «comment» qui devait être au premier plan.

La question n'était pas non plus: itinéraires cyclables séparés ou zones mixtes? Les deux sont nécessaires. Les piétons ne doivent certainement pas être victimes d'une plus grande liberté laissée au trafic cycliste.

Il est tout aussi certain cependant qu'une application stricte du principe de la séparation ne satisfait plus aux exigences actuelles.

## Surmonter les conflits d'intérêts

Se déplacer à vélo dans les zones piétonnes n'est pas en premier lieu un problème technique de circulation.

Il s'agit tout d'abord du comportement des cyclistes et des piétons dans la circulation. La recherche de solutions doit donc s'appuyer sur l'observation du comportement.

Il convient de développer une stratégie de coexistence susceptible de contribuer à surmonter les conflits d'intérêts entre les piétons et les cyclistes.





### Les possibilités de réglementation

De manière générale, il existe dans les zones piétonnes, les possibilités suivantes de régler le trafic cycliste:

- libre circulation, en l'occurrence mélange de cyclistes et de piétons;
- circulation réglementée, en l'occurrence séparation des cyclistes et des piétons;
- heures d'interdiction: périodes durant lesquelles la circulation des bicyclettes n'est pas autorisée;
- interdictions: endroits où la circulation des bicyclettes n'est pas autorisée.

### L'insuffisance des bases juridiques

Les observations montrent néanmoins qu'il existe des zones limites: des zones où il est permis ou possible de rouler à bicyclette, au pas, en étant prêt à tout moment à mettre pied à terre si les piétons sont gênés.

Les bases juridiques pour la réglementation de la circulation des vélos dans les zones piétonnes sont insuffisantes. Ainsi, il n'existe pas de définition juridique de la zone piétonne, ni de la forme, de plus en plus fréquente, des zones à circulation mixte. Il manque également un règlement de céder le passage clair, en faveur des

piétons, dans les zones de circulation mixte.

Malgré tout, le droit en vigueur sur la circulation routière offre de nombreuses possibilités de répondre aux besoins des piétons et des cyclistes.

### De l'intérêt de l'observation

Les piétons et les cyclistes sont difficiles à quantifier, mais ils sont en revanche facilement observables. C'est pourquoi, il est essentiel que les planificateurs se montrent prêts à prendre en compte le quotidien des cyclistes et des piétons.

Le film vidéo s'avère un outil idéal. C'est par ce biais que la circulation à bicyclette a été étudiée dans deux types différents de zones piétonnes: à la promenade du bord du lac à Zürich (zone de délasserment urbain) et dans la Rue de Nidau et ses alentours à Bienne (zone piétonne du centre ville).

Le film vidéo «A vélo dans les zones piétonnes – comment est-ce possible?» qui a été réalisé ainsi fait partie intégrante de cette recherche. Cette dernière ne fournit pas de résultats quantitatifs ou de recettes utilisables de manière générale.

Le maintien et la promotion de l'utilisation de la bicyclette en ville requièrent

une approche novatrice et souple des problèmes et des conflits qui se posent. Chaque cas particulier nécessite un examen minutieux; il s'agit d'observer le comportement des piétons et des cyclistes dans une situation donnée.

Quelquefois, il ne semble pas y avoir de solution au plan de l'aménagement. Cette étude entend apporter des éléments de réflexion et des suggestions: n'y a-t-il pas réellement de solution?

### Eviter l'inflation de panneaux et de marquage

La coexistence des piétons et des cyclistes présente un degré élevé d'autorégulation, particulièrement dans les situations critiques. C'est pourquoi, les indications de circulation comme la signalisation, le marquage et les mesures d'aménagement doivent intervenir selon le principe «aussi peu de réglementation que possible et autant qu'il en faut», afin d'éviter toute inflation.

Les mesures devraient se situer en premier lieu dans le domaine de la communication (relations publiques, règles du jeu). Les moyens doivent être choisis de façon à pouvoir être appliqués par palier: les «douces écossaises» doivent être évitées.

### Des prescriptions acceptables

Quant il est manifeste qu'une prescription n'est pas acceptée, il s'agit d'en rechercher d'autres. La signalisation, le marquage et les poteaux indicateurs ont pour tâche de créer des situations claires. Ils devraient attirer l'attention des piétons sur la présence de la circulation cycliste et permettre de signaler à temps des endroits critiques et des points conflictuels.

Il faut absolument éviter un excès de panneaux et de marquage. Il est incontestable qu'il devrait y avoir des endroits et des heures où la circulation des bicyclettes est interdite. Des interdictions de circuler ne se justifient toutefois que si elles sont réalisables. Le principe suivant fait partie lui aussi de la stratégie de coexistence: celui qui se déplace à vélo dans les zones piétonnes doit être prêt à mettre pied à terre chaque fois que la situation l'exige.

### Préparer l'opinion publique

Lors de la planification et de la réalisation, un travail intensif auprès de l'opinion publique ainsi que la participation des usagers directement concernés, en l'occurrence de leurs représentants, sont essentiels.

**Tiré de «A vélo dans les zones piétonnes»**

### Pour en savoir plus

Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, par l'Office fédéral des routes, a publié en juin 1993 un document intitulé «A vélo dans les zones piétonnes – Possibilités de coexistence des piétons et des cyclistes». Celui-ci résulte d'un mandat de recherche confié à la SVI (société suisse des ingénieurs en transports). Il s'adresse aux politiciens, aux autorités, aux planificateurs ainsi

qu'aux usagers concernés et à leurs représentants et constitue un plaidoyer pour que des essais soient entrepris.

La contribution figurant sur ces deux pages est le résumé de ce travail, signé par les bureaux Peter Ott et D. Buchhofer Barbe AG à Zürich. Le texte complet et le film vidéo dont il est question peuvent être obtenus auprès du «Bureau Peter Ott, Röntgenstrasse 22, 8005 Zurich», ☎: 01/772 69 68.

# Vélos - piétons

## Le point de vue de l'ATE



En réaction à la surcharge de trafic dans les centres villes, on a rendu piétonnes quelques rues, réglant de manière partielle et isolée le problème; de plus, les deux-roues légers en sont souvent exclus. Dans beaucoup de villes, il y a actuellement de vives discussions pour savoir s'il faut y autoriser les vélos. Du point de vue de l'ATE, des solutions flexibles doivent être trouvées, plutôt que d'interdire les vélos à 100% et 24 heures sur 24. Mais chaque situation est particulière et doit être examinée; il n'y a pas de solution globale et passe-partout.

**L**es points suivants doivent être examinés:

- Y a-t-il des possibilités de détours pour les vélos, proches, attractifs et sûrs? Si oui, on peut alors interdire les vélos dans la zone piétonne.
- Une interdiction de 24 heures sur 24 a-t-elle un sens? Certainement pas. Après la fermeture des magasins beaucoup de cen-

tres-villes sont déserts et vides. Les deux-roues légers pourraient y apporter de l'animation et y garantir plus de sécurité.

- L'espace disponible permet-il une circulation sans risque des vélos? Les rétrécissements dus à des bancs, des pots de fleurs, des supports à vélos, des colonnes d'affichage, etc contribuent à ce que les

cyclistes roulent prudemment et lentement. Si la quantité de piétons est très élevée, alors le cycliste descend de son vélo. A la différence des automobilistes,

les cyclistes peuvent changer de statut (redevient piéton) en une fraction de seconde.

- Les voitures de livraison, les véhicules des pompiers, les ambulances et autres services d'urgence doivent avoir assez de place.

On peut marquer sur un revêtement de 3,5m l'espace nécessaire à ces véhicules et aux vélos.

On peut souligner, de manière optique, avec un autre revêtement, un domaine attractif pour les piétons le long des vitrines.

- Les purs espaces piétonniers incitent les piétons à ne pas faire attention aux dangers des bus, trams et voitures sur les espaces avoisinants. Par exemple, en 1992, à Bâle, 6 pié-

tons ont été tués par des voitures et 7 par des trams.

Les collisions avec les trams sont dues à l'inattention des piétons.

- Avant d'interdire totalement les cyclistes

dans les zones piétonnes, des essais devraient être tentés. Comme chez les automobilistes, la majorité des cyclistes sont pleins d'égards et polis. Ce n'est pas à cause d'une minorité de «vandalas à vélo» qu'il faut édicter des interdictions.

Un coup d'œil sur les statistiques d'accidents le prouve: ce ne sont pas les vélos qui sont un danger pour les piétons, mais les véhicules à moteur.

Les plus faibles participants du trafic doivent être protégés, mais ces deux modes de transports respectueux de l'environnement ne doivent pas être joués l'un contre l'autre.

**Jürg Tschopp**  
Responsable du  
secteur vélo  
à l'ATE

### Place aux vélos

Guide pratique pour le stationnement des deux-roues légers

Depuis quelques années, les besoins en parcage pour les deux-roues légers ont fortement augmenté. Que ce soit au domicile, au lieu de travail ou dans les autres lieux de destination, les cycles légers doivent pouvoir être protégés des intempéries, du vol et des dégâts. Les données de base et les directives font toutefois défaut dans ce domaine tant au niveau communal, cantonal que fédéral.

Pour cette raison, la **Conférence suisse des responsables en aménagements cyclables (CORAC)** a élaboré «Places aux vélos - Guide pratique pour le stationnement des deux-roues légers», qui vient de paraître en lan-

gue française. Sur la base d'exemples pratiques, cette brochure abondamment illustrée et facilement compréhensible aborde les sujets suivants: conseils généraux pour la planification, estimation des besoins, choix des emplacements, dispositions d'aménagement, géométrie, systèmes de fixation et de couverture, coûts, adresses des fournisseurs et des administrations compétentes.

Le «Guide pratique pour le stationnement des deux-roues légers» peut être obtenu pour le prix de **Fr. 20.-** (port compris) à l'adresse suivante: **CORAC - c/o Kantons-polizei BS - Verkehrs-abteilung/TD - Postfach - 4001 Basel.**

# Essais de mixité à Genève

*Pendant longtemps, la place des vélos était clairement et uniquement sur la chaussée automobile. On ne discutait pas de ce principe: la bicyclette est un véhicule doté de roues, au même titre que les cyclomoteurs, motos ou voitures, et n'avait aucunement sa place dans les zones piétonnes. Avec le temps, une autre perception voit progressivement le jour: on découvre une certaine connivence entre le cycliste et le piéton. Dans la jungle urbaine, tous deux se caractérisent en effet par leur fragilité, mais également par leur vitesse limitée. En plus, ils se rejoignent dans l'absence totale de nuisances sonores.*

**P**arallèlement à ce rapprochement piétons-vélos, de plus en plus de voix dénoncent la confuse dualité du trafic deux-roues légers, constitué à la fois de bicyclettes et de vélomoteurs.

Signalons d'ailleurs que toutes les zones mixtes piétons-vélos à Genève excluent les cyclomoteurs.

### Le centre-ville

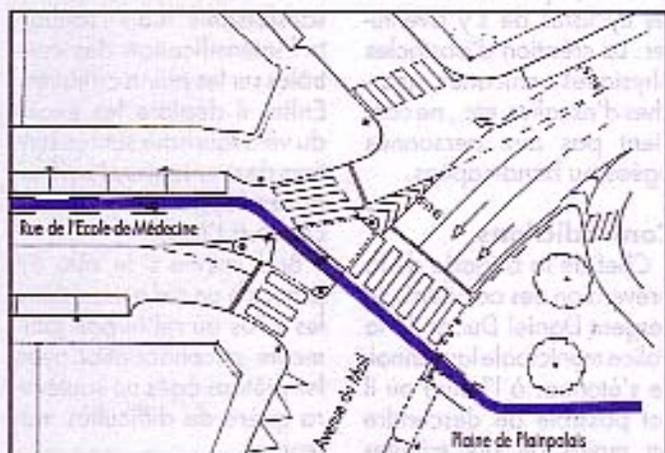
A Genève, on assista en 1990 au premier essai de mixité vélos-piétons dans la rue de la Confédération, au cœur de la zone piétonne du centre-ville. Dès l'annonce de l'essai, les commerçants se révoltèrent: selon ces derniers, les cyclistes représentaient un véritable danger pour les piétons. Toutefois, après six mois de test, la mesure fut officiellement confirmée. Signalons, en outre, qu'aucun accident

grave n'y a jamais été relevé.

A la rue de la Confédération, les comptages deux-roues montrent d'autre part une fulgurante progression du trafic cycliste entre 1991 et 1993: +242%. Mais les vélos, très souvent, débordent de la rue de la Confédération et s'aventurent illégalement sur l'ensemble des Rues-Basses. Les associations concernées (Aspic, TCS et ATE) demandent d'ailleurs l'ouverture générale des Rues-Basses aux bicyclettes.

### Bois-de-la-Bâtie

Dans ce bois situé à la périphérie de la ville, une étroite allée piétonne fut ouverte aux cyclistes en 1991. Vu l'étroitesse des lieux, l'autorisation (doublée d'un balisage) est valable uniquement à la montée.



Plaine de Plainpalais. La sortie cycliste.



Plaine de Plainpalais. L'allée piétonne et cycliste.

### Plaine de Plainpalais

En 1983 déjà, les militants de l'Aspic avaient sauvagement tracé une bande cyclable sur la plaine de Plainpalais (grand espace ouvert entre les deux quartiers populeux de la Jonction et de Plainpalais). Cette bande fut immédiatement effacée. Mais l'habitude de rouler sur la plaine était déjà prise: en 1991, les comptages permettaient d'estimer le nombre des utilisateurs illégaux à environ 250 par jour. Finalement, en 1992, l'accès cyclable fut autorisé tout à fait officiellement et même facilité par la création de traversées mixtes piétons-vélos (voir illustrations).

### Parc des Bastions

La large allée centrale de ce grand parc est ouverte aux vélos dès septembre 1992, date du congrès Vélo-Forum. Contrairement aux craintes de certains, on ne

vit pas le moindre vélomoteur traverser l'ensemble du parc. Et la mesure semble être entrée dans les mœurs. Signalons que les panneaux indiquent clairement que les piétons sont prioritaires.

### Quai des Forces-Motrices

Ce quai, situé au bord du Rhône, a été théoriquement fermé au trafic automobile (vélos exceptés) au printemps 1994. La place des Volontaires, voisine, sera aussi piétonne et cyclable.

### Ponts sur le Rhône

Depuis longtemps, le pont des Bergues est réservé aux deux-roues légers et aux piétons. A l'automne 1994 sera en outre inaugurée la passerelle du Seujet, ouverte aux seuls cyclistes et piétons.

**Association pour les intérêts des cyclistes (Aspic)**

# Vélos et personnes âgées

## Une affaire de climat plutôt que de règlement

**PRO**  
**SENECTUTE**  
Für das Alter  
Pour la vieillesse  
Per la vecchiaia

*Si le nombre des personnes âgées victimes d'accident de la circulation croît avec les années, il n'en va pas de même de la confrontation entre vélos et piétons âgés sur la voie publique. Tout se passe en douceur, mais...*

**C**e n'est pas le parfait amour entre les piétons, maîtres quasi absolus des surfaces qui leur sont dévolues – après tout la marche est la plus ancienne forme de mobilité – et les autres usagers: cyclistes de tous âges, jeunes virtuoses de la planche à roulette. Souvent, ceux-ci cherchent simplement à se protéger, car le trafic automobile présente d'autant plus de dangers que les rues sont étroites et encombrées.

### Cohabitation sans danger

La cabriole intempestive d'un «surfeur de trottoir», le coup de sonnette inattendu d'un cycliste invisible, mais pourtant bien intentionné peuvent agacer tel aîné usager d'une zone piétonne ou d'un trottoir. L'émotion s'en va au prix de quelques vifs propos. Mais il ne se passe rien de grave, ainsi qu'en témoigne la police municipale de Lausanne, qui n'a enregistré l'an dernier aucun accident impliquant un cycliste et une personne âgée sur les espaces de circulation réservés aux piétons. Le premier a, en effet, l'obligation de mettre pied à terre dès que les conditions l'exigent.

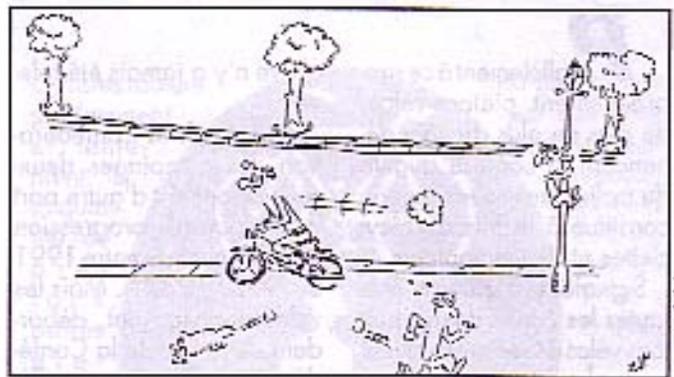
Les piétons veulent pouvoir se mouvoir librement dans les zones qui leur sont réservées. Ils n'y affectionnent guère le parcage sauvage des vélos et des cyclo-

moteurs. Ce qui complique la situation, souligne-t-on dans les milieux soucieux de les défendre, c'est la diversité des acteurs. Le nouvel adepte de la petite reine ne se sent pas toujours sûr sur son vélo; de leur côté, handicapés et personnes âgées manquent de mobilité et leurs réactions sont plus lentes. Leur seuil de tolérance diminue par conséquent. La manœuvre d'évitement d'un cycliste expérimenté peut laisser indifférent un citoyen dans la force de l'âge et effrayer son aîné.

### Une affaire de climat...

Dans ces conditions, tout est affaire de climat, d'état d'esprit, d'approche des problèmes de circulation. Il est inutile d'imposer des règlements supplémentaires que personne n'a les moyens de faire appliquer. Peter Ott, ingénieur du trafic à Zurich, qui a enquêté sur ce sujet, observe de sensibles différences de comportement entre villes.

Alors que tout se passe paisiblement dans la rue commerçante de Bienne, la cohabitation du vélo et du piéton sur les quais du lac de Zurich traduit une agressivité mutuelle latente. La concertation et l'information, lorsqu'il s'agit de remédier à une difficulté ou de modifier un aménagement, peuvent faire des miracles.



Reto Imfeld

### ... et d'aménagements

Il existe toutes sortes de possibilités de concilier les intérêts des cyclistes et des piétons:

- combiner les deux trafics;
- canaliser ou séparer les flux;
- interdire la circulation des vélos à certaines heures de la journée;
- l'interdire complètement, si l'on dispose des moyens de l'appliquer.

On peut aussi utiliser pour certains cheminements piétonniers des revêtements de graviers, qui dissuaderont les cyclistes de s'y aventurer. La création d'obstacles physiques, chicanes, marches d'escalier, etc., ne convient pas aux personnes âgées ou handicapées.

### Contradictions

Chef de la brigade de la prévention des accidents, le sergent Daniel Ducry de la Police municipale lausannoise s'étonne: à l'heure où il est possible de descendre en moins de dix minutes d'Épalinges à Ouchy juché

sur des patins à roulettes, planches et patins, considérés comme des jouets, ont droit de cité sur les trottoirs. Au contraire, les vélos montés par des enfants en âge de scolarité appartiennent à la route.

Enfin, Rolf Burgstaller, membre des Panthères Grises à Zurich et cycliste à ses heures, estime judicieuse la priorité accordée à la protection des piétons, car le trafic en ville se fait toujours plus dense. Il ne voit guère comment renforcer la législation actuelle qui lui paraît satisfaisante, mais il souhaite l'intensification des contrôles sur les points critiques. Enfin, il déplore les excès du vélo-tourisme sur les sentiers de montagne et souhaite développer encore l'éducation à l'école.

Bref, même si le vélo est promis à un bel avenir dans les villes au relief peu tourmenté, sa cohabitation avec les piétons âgés ne soulèvera guère de difficultés majeures.

**J. Dentan**

Conflit entre cyclistes et piétons

# Thèses adoptées par l'ADP en septembre 1993

ADP

*Les conflits entre cyclistes et piétons sont en augmentation. Afin d'échapper aux dangers du trafic motorisé, les cyclistes se replient dans les zones piétonnes aux dépens des piétons. Ceux-ci défendent leur espace déjà limité sans cela. Dans ce combat pour le partage de surfaces limitées, les cyclistes et les piétons pourraient devenir des adversaires. Pour l'empêcher, nous demandons des solutions qui offriraient plus de places pour les déplacements non-motorisés.*

**1** Marcher est la façon la plus primitive de se déplacer et pour beaucoup d'êtres humains la seule forme de mobilité. Les piétons souhaitent pouvoir disposer d'un réseau de chemins et de zones où leur sécurité soit garantie. En plus, si l'on tient compte des piétons âgés, le sentiment subjectif de sécurité doit être pris en considération.

2 La plupart des conflits entre piétons et cyclistes proviennent du trafic motorisé, en particulier à cause du manque d'espace et des vitesses de circulation: les cyclistes fuient ces dangers en utilisant les aménagements réservés aux piétons. Les piétons sont déjà massivement lésés par le trafic motorisé dans leur sécurité et leur liberté de mouvement et ne peuvent supporter des limitations supplémentaires.

3 Afin de régler ce conflit, une plus grande partie des espaces routiers existants doivent être redonnés aux déplacements non motorisés (vélos, piétons). Un instrument efficace est la création de quartiers modérés (zones 30). Il faut tranquiliser les rues existantes et créer des itinéraires cyclables plus sûrs pour les vélos.

4 Les chemins piétonniers existants et les trottoirs ne doivent pas être utilisés pour des liaisons cyclables, ni comme pistes cyclables sé-

parés, ni comme zones mixtes. L'aménagement de liaisons cyclables à travers des zones piétonnes, lieux de promenades et parcs sont à proscrire, quand les besoins des cyclistes peuvent être remplis tout aussi bien par des itinéraires cyclables sur la chaussée avoisinante.

5 Des itinéraires cyclables peuvent être conduits, pour d'autres raisons (accès aux magasins ou aux espaces de détente, manque d'espace de circulation) à travers des zones piétonnes, des lieux de promenades et des parcs, si la sécurité et la liberté de mouvement des piétons et la qualité de détente des lieux sont garanties en priorité pour eux. Il faut une planification soigneuse et des mesures d'accompagnement.

6 Les droits des piétons sur les espaces qui leur sont réservés doivent être imposés aux moyens de contrôles.



## Bibliographie

Trois ouvrages pour la planification des réseaux de chemins pour piétons

● **Manuel d'informations et de recommandations pour la planification et la réalisation de réseaux de chemins pour piétons.**

Burkhalter, R., Pulver, R., Office fédéral des forêts et de la protection du paysage (actuellement intégré à l'OFFEP), 104 pages, 1988. Diffusion: Office central des imprimés et du matériel, 3000 Bern.

● **Zu Fuss im Kanton Zürich**

Lanz Peter, Hartmann Markus. Herausgeber: Amt für Raumplanung des Kantons Zürich, Direktion der öffentlichen Bauten (Stämpfenbachstrasse 14, 8090 Zürich), in Zusammenarbeit mit ARF (Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger), März 1994, 50 Seiten, Beispielsätze, Fr. 15.-

● **Fusswege im Siedlungsgebiet**

Canonica Simon, Hartmann Markus, et al., Informationen Nr. 7 zur Raumplanung im Kanton St. Gallen. Planungsamt des Kantons St. Gallen, Tännlibrunnenstrasse 62, 9001 St. Gallen, 1991, 40 Seiten, Preis Fr. 15.-

## Bibliographie

### ● La voirie mixte

Guide pratique édité par Foncier Conseil et La Prévention routière, 1994, 90 pages. Diffusion: Foncier Conseil, 6, rue du Général-Foy, 75008 Paris. Ce petit guide comprend trois parties:

• La première rappelle les notions élémentaires concernant les différentes fonctions des voies de circulation.

• La deuxième décrit une démarche d'aménagement des rues résidentielles.

• La troisième offre en annexe des fiches techniques succinctes tirées d'ouvrages édités par la Prévention routière (zones 30, sécurité des enfants, traversées de bourgs, ralentisseurs, giratoires).

Bien que n'apportant rien de bien nouveau, l'intérêt de ce

petit livre réside d'une part dans l'abondance de photos illustrant le propos et, d'autre part, dans le caractère exemplaire que constitue une réflexion sur la voirie intégrée dès le début à la planification d'un nouveau quartier.

### ● Indikatoren im Fussgängerverkehr

(Les caractéristiques de la circulation du piéton)  
Greuter Beat, Häberli Verena. Forschungsauftrag 45/90 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI), Office fédéral des routes, 140 pages, ann. Diffusion: SVI Sekretariat, Postfach

155, 8034 Zürich, tel. 01/984 18 84, fax 01/984 25 65. Texte en allemand, résumé en français.

Cette étude visait en premier lieu à élaborer des méthodes permettant un recensement plus exhaustif des trajets effectués à pied. Elle a en effet révélé que près de 50% des trajets effectués à pied ne sont pas pris en compte par les statistiques. C'est notamment le cas des étapes (chemins parcourus pour se rendre vers la place de parc ou vers l'arrêt du transport public). L'ouvrage aborde aussi les aspects qualitatifs de la marche et des parcours piétonniers.

**Vendredi 7 octobre 1994, à Bienne**  
**10<sup>e</sup> Journée «Rue de l'Avenir»**

Programme détaillé et bulletin d'inscription dans le prochain numéro.

## Paraît 4 fois par année

Aménager = dialoguer

Un dialogue ouvert avec:

- les communes;
- les professionnels de l'aménagement et de la circulation;
- les associations de parents, de quartiers et toutes les personnes intéressées pour concilier la circulation, la sécurité et la vie locale.

«Rue de l'Avenir» est édité par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR). Cet organisme, fondé en 1981, est constitué de l'Association droits du piéton (ADP), de l'Association transports et environnement (ATE), de Pro Juventute, auxquels s'associent la Société de Protection de l'Environnement (SPE), la Société d'ART public (SAP) et le Groupe «La Rue» de l'EPFL.

Rue de l'Avenir

### Abonnement 1994

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. 30.-

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

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

NPA: \_\_\_\_\_ Localité: \_\_\_\_\_

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

Rue de l'Avenir



«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

Fbg de l'Hôpital 1

2000 Neuchâtel

☎ 038/24 32 82

Fax 038/24 28 80

CCP: 20 - 7856 - 6

**GCR:** Groupements représentés

• ADP - Association droits du piéton

• ATE - Association transports

et environnement

• «La Rue» - Groupe de travail de l'EPFL

• Pro Juventute

• Société d'Art Public

• Société pour la protection de

l'environnement

**Présidence**

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion ☎ 027/22 94 64

Fax 027/22 91 95

**Treasorier du GCR**

Demard VANÉY

Pro Juventute, dépt. romand

Rue Caroline 1

1003 Lausanne

☎ 021/323 50 91

Fax 021/323 51 94

**Coordination romande**

Alain ROUILLER

ATE - 16, rue des Chaudronniers

1204 Genève

☎ et fax 022/777 10 02

**Centre de documentation**

et appui technique

Groupe de travail «La Rue»

de l'EPFL

Contacts: Lydia BONANOMI

Casa postale 555

1001 Lausanne

☎ 021/693 32 98

Fax 021/693 38 40

**Contacts locaux**

**Genève**

Alain ROUILLER

ATE - 16, rue des Chaudronniers

1204 Genève

☎ et fax 022/777 10 02

**Fribourg**

Jean-Claude MORISOD

Société d'Art public

1, rue St-Pierre-Canisius

1700 Fribourg

☎ 037/22 82 92

**Jura**

Serge BEUCHAT

Piè-Lavanne 4

2900 Poretteville

☎ 066/66 61 41

Fax 066/66 48 02

**Neuchâtel**

Anne TISSOT SCHULTHEISS

4, rue des Parcs

2000 Neuchâtel

☎ 038/24 00 39

**Valais**

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion ☎ 027/22 94 64

Fax 027/22 91 95

**Vaud**

Philippe Schallner

5, chemin Pichou

1007 Lausanne

☎ 021/617 51 89