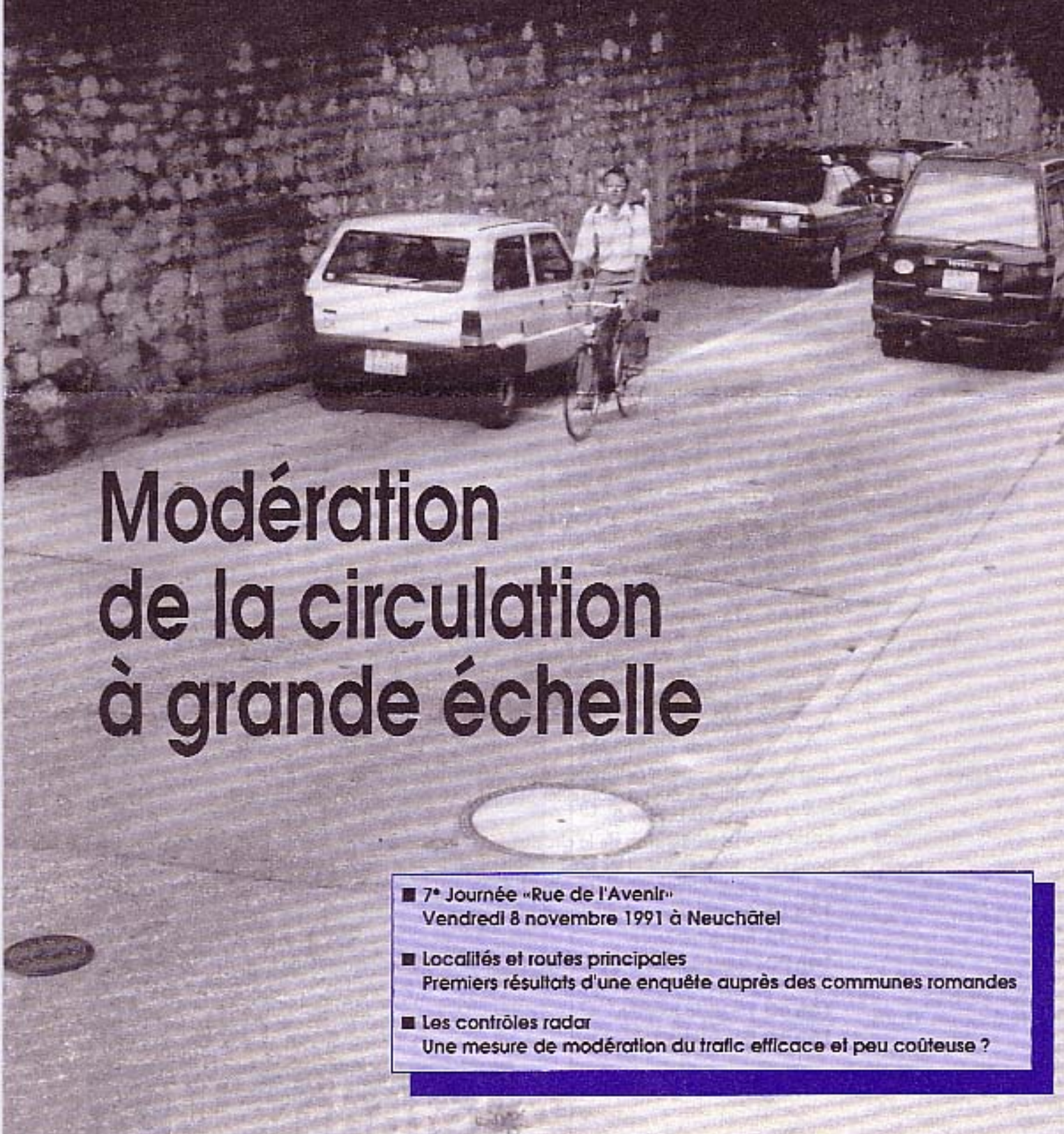


Rue de l'Avenir

JAB 2800 DELEMONT 1

Bulletin publié par le Groupe conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année 3/91 8^e année



Modération de la circulation à grande échelle

- 7^e Journée «Rue de l'Avenir»
Vendredi 8 novembre 1991 à Neuchâtel
- Localités et routes principales
Premiers résultats d'une enquête auprès des communes romandes
- Les contrôles radar
Une mesure de modération du trafic efficace et peu coûteuse ?

Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
7^e Journée «Rue de l'Avenir»

Modération de la circulation à grande échelle

L'objectif de cette journée est de rassembler les professionnels (ingénieurs, urbanistes, architectes, aménagistes), les responsables politiques et administratifs des communes et des cantons romands, les représentants d'associations de parents, d'habitants, d'usagers, pour débattre à Neuchâtel des différents aspects de la modération à grande échelle (zones 30, aménagements sur les axes principaux, politique globale des transports, pollution).

Prix de la journée

comprenant toutes les conférences, la documentation, le repas de midi (sans boisson) et le déplacement en bus
Fr. 90.-

Lieu

Neuchâtel, avenue de la Gare 15, Salle de conférence de l'EUROTEL (repas au restaurant du même établissement)

Inscriptions

Par retour du coupon d'inscription ci-contre
jusqu'au 22 octobre au Secrétariat romand du GCR, Rue des Parcs 4, 2000 Neuchâtel
Versement sur le CCP 20-7856-6

Renseignements

☎ 038/24 00 39

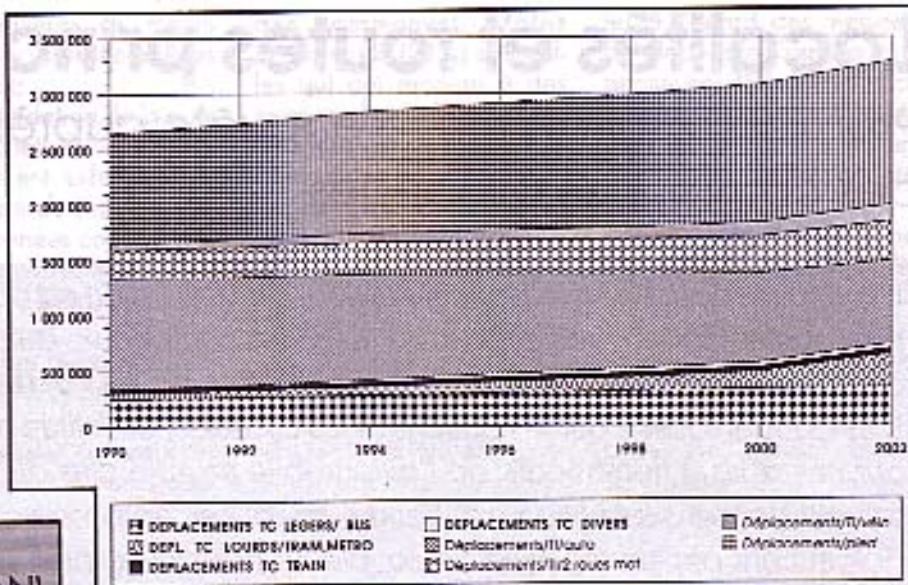
Programme

- 9h 15** Accueil, distribution de la documentation
- 9h 30** Présentation du GCR et de la 7^e Journée «Rue de l'Avenir»
(Pierre-François Schmid, président du GCR)
- 9h 45** • La nouvelle politique des déplacements du canton de Genève: ses objectifs et sa mise en oeuvre
(Freddy Wittwer, directeur de l'Office des transports et de la circulation de l'Etat de Genève)
- Le plan des déplacements à Neuchâtel
(Olivier Neuhaus, architecte-urbaniste communal de la ville de Neuchâtel)
- Les aspects politiques de la modération de la circulation
(Blaise Dupont, conseiller communal à Neuchâtel, directeur de l'Urbanisme)
- La modération de la circulation à Neuchâtel: le projet d'ensemble et les premières réalisations
(Lydia Bonanomi, architecte à l'IREC/EPFL)
- 12h 15** Apéritif
- 12h 45** Repas
- 14h 00** Visite, en bus et à pied des quartiers à circulation modérée: zones 30 et aménagements sur des routes principales
- 16h 40** Fin de la Journée
- 16h 55** Départ des trains



La nouvelle politique des déplacements du canton de Genève. Le plan d'assainissement de l'air vise à un transfert modal. Par exemple, les déplacements en véhicules automobiles doivent diminuer de 25% jusqu'en l'an 2002.

Sources: Office des transports et de la circulation du canton de Genève



Association suisse pour
l'aménagement national (ASPAN)
Groupe de la Suisse occidentale
**Assemblée générale
du 7 novembre 1991 à Neuchâtel**

La prochaine Assemblée générale aura pour thème «le réaménagement des terrains des gares». Le programme comprend les éléments suivants:

- 10h15** 1) Souhaits de bienvenue
env. **V. Ruffy**
- 2) Introduction et point de vue de l'OFAT
le réaménagement des terrains de gares –
une chance pour l'urbanisation
M. Matthey
- 3) Le point de vue des CFF
**Un représentant de la
Direction générale des CFF**
- 4) Etudes de cas
• Romont: **F. Bernasconi**, Urbaplan
• Genève: **M. Ruffieux**
Questions
- 12h00–14h00** Repas de midi
- 14h00** 5) Analyse du cas de Lyon
Une expérience transportable en Suisse?
A la lumière de quelques exemples suisses
M. Rey/un représentant C.E.A.T.
- 14h45** 6) Débat contradictoire mené par un repré-
sentant de la C.E.A.T avec des repré-
sentants communaux
- 16h30** Le mot de la fin
V. Ruffy
- 16h45** Fin de la journée

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez
vous adresser au Secrétariat de l'ASPAN-SO: ☎ 027 /
23 43 27.

Pour les personnes qui participeront aux deux journées, il
est possible de réserver des chambres d'hôtel à l'Office du
tourisme de Neuchâtel: ☎ 038/25 42 42.

à Neuchâtel

Page de couverture

A Neuchâtel, la rue de la Côte, étroite et longue de plus
d'un kilomètre, est à sens unique. Les cyclistes sont
cependant autorisés, à titre d'essai, à rouler dans les
deux sens.

**Bulletin
d'inscription**

**Je m'inscris à la 7^e Journée «Rue de l'Avenir»
du 8 novembre 1991
(repas compris)**

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse: _____

NPA/Localité: _____

Fonction: _____

☐ Je désire m'abonner au bulletin «Rue de l'Avenir»

☐ Je désire recevoir des informations sur:

☐ l'**AST** (Association suisse des transports);

☐ l'**ADP** (Association Droits du Piéton);

☐ la **SAP** (Société d'Art public);

☐ la **SPE** (Société suisse pour la protection de l'en-
vironnement);

☐ **Pro Juventute.**

A renvoyer jusqu'au 22 octobre 1991 au **Secrétariat
du GCR, 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel**
☎ 038/24 00 39.

Localités et routes principales

Premiers résultats d'une enquête auprès des communes romandes

Le principe de la tranquillisation des zones d'habitation est aujourd'hui largement reconnu par tous les partenaires concernés: services cantonaux, autorités communales, habitants et professionnels. L'amélioration de la situation sur les **routes principales**, beaucoup plus dangereuses pour les piétons et les cyclistes, constitue en revanche un nouvel enjeu. Sur ces axes, l'hégémonie de l'automobile semble plus difficile à remettre en cause. Le travail de sensibilisation se heurte ici à de nombreuses résistances, se traduisant notamment par un manque de souplesse dans l'interprétation des normes routières.

Le GCR-Vaud a lancé avec l'IREC une enquête pour recenser les problèmes rencontrés par les communes sur les routes principales traversant leur localité, les différentes solutions proposées et les réactions qu'elles suscitent. Un questionnaire simple a été adressé aux conseils exécutifs de l'ensemble des communes romandes. Il sera complété et validé ultérieurement par des entretiens plus approfondis avec un certain nombre d'entre el-

les, ainsi qu'avec des responsables des services cantonaux concernés. Les conclusions de ces entretiens seront relatées dans le prochain «Rue de l'Avenir».

Premiers résultats de l'enquête

1. Les communes qui ont répondu ... et les autres

Le questionnaire a été envoyé aux 905 communes dont la majorité de la population parle le français. 562

questionnaires remplis ont été retournés, soit un taux de réponses global de 62%. Si ce taux oscille légèrement d'un canton à l'autre, il varie surtout en fonction de la taille des communes (voir tableaux 1 et 2). Six communes romandes sur dix comptent moins de 500 habitants. Seules 45% des très petites communes (moins de 200 habitants) et 62% des petites communes (200 à 500 habitants) ont répondu, contre 75% des communes comptant plus de 500

habitants. On regrettera au passage le silence de la plus grande commune romande: la Ville de Genève n'a pas participé à l'enquête.

2. Les problèmes prioritaires sur les axes principaux traversant les localités

On a demandé aux communes de cocher jusqu'à trois problèmes dans une liste de sept possibilités. Quelques communes particulièrement excédées ont

Tableau 1

Problèmes prioritaires concernant les routes principales traversant les localités et plaintes des habitants selon la taille des communes

Nombre d'habitants	Questionnaires remplis		Comm. ne mentionn. aucun problème	Nombre et proportion de communes mentionnant un problème de						Communes mentionnant des plaintes des habitants					
	Nbre	Taux de réponse		Excès de vitesse		Danger pour piétons		Bruit			Volume trafic		Danger pour deux-roues		
				Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%		
0-199	110	44%	31	70	64%	55	50%	19	17%	15	14%	21	19%	51	46%
200-499	180	62%	17	155	86%	119	66%	50	28%	36	20%	55	31%	117	65%
500-999	102	74%	3	90	88%	73	72%	37	36%	35	34%	33	32%	68	67%
1000-1999	74	68%	4	60	81%	48	65%	32	43%	32	43%	23	31%	53	72%
2000-4999	53	74%	-	44	83%	36	68%	27	51%	23	43%	19	36%	43	81%
5000-9999	19	95%	-	17	89%	12	63%	8	42%	12	63%	7	37%	17	89%
10000-19999	11	73%	-	7	64%	5	45%	9	82%	10	91%	3	27%	7	64%
20000-49999	8	100%	-	5	63%	6	75%	4	50%	6	75%	2	25%	6	75%
50000 et plus	1	50%	-	0	N.s.	1	N.s.	1	100%	0	N.s.	0	N.s.	1	N.s.
Sans rép.	4	-	-	4	100%	2	50%	2	50%	0	0%	2	50%	3	75%
Total	562	62%	55	452	80%	357	64%	189	34%	169	30%	165	29%	366	65%

coché de quatre à sept problèmes. Seules 55 communes, presque sans exception de petite taille, ont répondu ne pas avoir de problèmes sur leurs routes principales. On signalera en bref que:

- quatre communes sur cinq font état de problèmes liés aux excès de vitesse. Même si les petites communes se sentent un peu moins concernées, les excès de vitesse constituent un problème important pour 64% des très petites

va d'ailleurs de même pour les nuisances liées au bruit;

- la dégradation de la qualité esthétique de l'environnement urbain et la pollution de l'air ne sont mentionnées comme problèmes prioritaires que par une petite minorité de communes.

Deux tiers des communes font état de plaintes exprimées par les habitants au sujet du trafic sur les axes principaux. On remarquera les scores élevés des

des communes). Moins nombreuses (21%) sont celles qui ont recouru à des mesures de modération; les plus fréquemment mentionnées sont la réduction de la largeur de la chaussée, les aménagements d'ordre esthétique, les giratoires et les rehaussements de chaussée. Genève détient le record dans toutes les catégories, avec respectivement 77% et 62% de communes déclarant avoir réalisé des aménagements classiques et de modération.

les à l'égard des mesures de modération semble être perçue très différemment par les communes des différents cantons, oscillant entre un appui déterminé et une prudente réserve.

Curieusement, c'est dans le canton le plus ouvert à la modération que les habitants expriment le plus de réticences par rapport à ces mesures, puisqu'un tiers seulement des communes genevoises qui ont réalisé ou envisagé des aménagements de ce type mention-

Tableau 2

Solutions proposées, attitude des autorités cantonales et réactions des habitants à l'égard des mesures de modération selon le canton

Canton	Questionnaires remplis		Communes mentionnant au moins un type de mesures classiques				Communes mentionnant au moins un type de mesure de modération				Mesures de modération	
	Nbre	Taux de réponse	a) réalisées Nbre	a) réalisées Taux	b) envisagées Nbre	b) envisagées Taux	a) réalisées Nbre	a) réalisées Taux	b) envisagées Nbre	b) envisagées Taux	% attitudes positives des autorités ¹	% réactions positives des habitants ¹
Berne	26	59%	11	42%	13	50%	6	23%	6	23%	80%	non sign.
Fribourg	118	56%	61	52%	56	47%	20	17%	36	31%	66%	80%
Vaud	259	67%	155	60%	142	55%	52	20%	103	40%	46%	67%
Valais	44	59%	32	73%	24	55%	10	23%	28	64%	68%	82%
Neuchâtel	38	61%	25	66%	25	66%	8	21%	18	47%	73%	71%
Genève	26	58%	20	77%	16	62%	16	62%	22	85%	74%	35%
Jura	47	58%	20	43%	25	53%	7	15%	19	40%	93%	87%
Sans rép.	4	—	4	100%	3	75%	—	—	2	50%	—	—
Total	562	62%	328	58%	304	54%	119	21%	234	42%	60%	68%

¹ Proportion de communes mentionnant des attitudes et des réactions positives des autorités et des habitants à l'égard des mesures de modération de la circulation: uniquement pour les communes ayant répondu avoir réalisé ou envisagé des mesures de modération de la circulation. Pourcentages calculés sans les non-réponses.

communes qui ont répondu, et les communes de 200 à 500 habitants signalent encore plus souvent que la moyenne ce type de nuisances;

- près de deux tiers des communes mentionnent le danger pour les piétons, contre un petit tiers le danger pour les deux-roues, qui passent visiblement au second plan dans les préoccupations des responsables locaux;
- la proportion des communes citant la surcharge de trafic comme problème important croît avec la taille de la commune. Il en

communes de taille moyenne (2000 à 5000 et 5000 à 10000 habitants), dus probablement en partie à une meilleure communication entre les élus locaux et la population.

3. Les solutions proposées

La majorité des communes a pris ou envisage de prendre des mesures pour remédier à ces nuisances. 58% des communes ont réalisé des aménagements de type classique, en général des passages protégés (40% des communes) et des trottoirs, créés ou élargis (33%

On remarquera que parmi les mesures envisagées, on trouve presque aussi souvent des mesures de type modération que des aménagements classiques (42% et 54%).

4. L'attitude des autorités cantonales et les réactions des habitants

Ces aspects ont été abordés très globalement par le questionnaire, et devront être traités beaucoup plus finement dans les entretiens avec les communes. On relèvera cependant que l'attitude des autorités cantona-

ment des réactions positives des habitants.

Ces trop rapides commentaires ne rendent que très partiellement compte de l'ensemble des résultats de l'enquête. Ceux-ci seront réunis dans un rapport qui paraîtra au début de l'année prochaine, avec les conclusions des interviews détaillées. Pour terminer, le GCR et l'IREC souhaitent encore adresser leurs vifs remerciements à toutes les communes qui ont participé à l'enquête et rendu cette étude possible.

Catherine Schaffner

Le «pistolet radar» Un instrument de travail pour les habitants

Extrait du rapport élaboré par l'Association de quartier de Vauseyon (Neuchâtel) sur les mesures de vitesses effectuées en mars 1991 dans leur quartier.

Depuis la création de l'association de quartier de Vauseyon (1989), celle-ci a demandé que des mesures de modération de la circulation soient prises pour améliorer la sécurité des piétons et particulièrement des piétons les plus exposés, à savoir les enfants et les personnes âgées. Plusieurs entrevues ont eu lieu avec les Autorités. Cependant, pour créer une zone 30 km/h, il faut remplir certaines conditions, dont notamment:

- Les rues doivent présenter un caractère homogène.
- La superficie de la zone ne doit pas dépasser 0,4 km² (exceptionnellement 0,7 km²).
- Des mesures de vitesse doivent prouver qu'on roule trop vite.

Dans l'unique intention d'avoir des idées précises sur les vitesses effectives dans leur quartier, l'Association de quartier de Vauseyon a loué le radar portatif à l'AST durant une semaine et effectué elle-même des mesures.

Les mesures effectuées

Les mesures ont été faites par des personnes du quartier du 12 au 17 mars 1991.

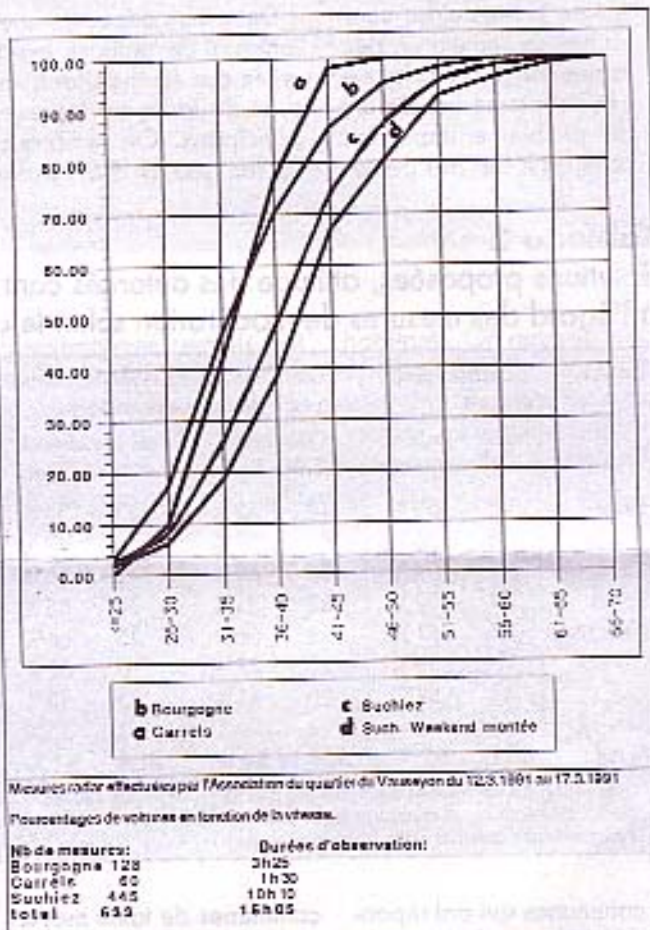
Trois sites ont été choisis: rue de Bourgogne, rue des Carrels et rue du Suchiez. Les vitesses ont été mesurées depuis une voiture parkée, de manière à ne pas attirer l'attention. Toutes les mesures ont été consignées sur des formulaires. Chaque procès-verbal de mesure contient une esquisse de la situation de mesures, une description de l'état de la route et des conditions météorologiques, la date et l'heure des mesures et la signature de la personne ayant fait les mesures.

Les mesures ont été faites de manière scientifique, avec tout le soin nécessaire à ce genre d'opération. La durée totale d'observation a été de 15h05.

Résultats

(Voir graphique ci-dessus)
Le graphique présente les résultats de manière comparative. On y a représenté le pourcentage cumulé des véhicules en fonction de la vitesse pour 4 groupes de mesures: Bourgogne, Carrels, Suchiez et Suchiez le weekend à la montée.

La situation est particulièrement mauvaise au Suchiez (pour les autres rues cf. le graphique):



- 9 véhicules sur 10 dépassent les 30km/h;
 - 5 véhicules sur 10 dépassent les 40km/h;
 - 1,5 véhicules sur 10 dépassent même la vitesse maximale autorisée de 50 km/h.
- Si l'on considère ces vitesses en fonction de la durée d'observation, on peut faire les constatations suivantes:
- par heure, il y a 22 véhicules dépassant les 40km/h soit un véhicule toutes les 3 minutes;
 - par heure, il y a 6 véhicules dépassant 50 km/h,

soit un véhicule toutes les 10 minutes.

Les mesures ont également confirmé l'impression des habitants du quartier, à savoir que les personnes extérieures au quartier roulent plus dangereusement. En effet en fin de semaine, il y a des matches au terrain du Chanet (haut de la rue du Suchiez) qui engendrent un fort trafic de transit. Ce trafic est plus rapide que celui mesuré dans l'ensemble:

- 6 véhicules sur 10 dépassent

(suite à la page 8)

Les contrôles radar

Une modération du trafic efficace et peu coûteuse ?

Selon des expériences menées dans différents pays d'Europe et en Suisse, les contrôles radar semblent être assez efficaces pour assurer le respect des limitations des vitesses. Le meilleur système consiste à placer des boîtes à différents endroits, occupées par des appareils radar selon un tournus irrégulier. Les automobilistes pénétrant dans une zone équipée de ce système en sont avertis. Le recours systématique à cette mesure peu coûteuse (ou plutôt, mesure qui s'autofinance) permettrait une économie importante de mesures constructives, chères et relativement mal acceptées par les automobilistes.

Le radar présente cependant un inconvénient important. En effet, la police ne peut sanctionner que des dépassements des vitesses maximales admises (en réalité augmentées d'une marge d'erreur de 6 km/h) et non des vitesses non adaptées à des situations particulières.

Ainsi, par exemple, un automobiliste ne sera pas sanctionné si sa vitesse, interceptée par le radar, est de 55 km/h à l'approche d'un passage pour piétons.

Envisageable pour les zones 30 km/h

On peut ainsi dire que, dans les zones limitées à 30 km/h, un système de contrôle radar permettrait de remplacer des mesures constructives. Encore faudrait-il réduire la marge d'erreur et pénaliser des vitesses dès 32 km/h, au lieu de 36 actuellement. On peut aussi se demander si les habitants accepteraient mieux des «gendarmes cachés» que des «gendarmes couchés», dans «leur» rue.

Efficacité moindre pour les limitations à 50 ou 60 km/h

En revanche, sur les routes principales, limitées à 50 ou 60 km/h, ce même système n'atteindrait que très partiellement le but, soit une réelle mise en sécurité des piétons et des cyclistes.

Efficace sur certains tronçons à 30 km/h

Ce problème pourrait être résolu si on adoptait chez nous un même décret que celui édicté récemment par le gouvernement de Nord-Westphalie, permettant de limiter à 30 km/h des tronçons de routes principales coïncidant avec des chemins d'école.

Grâce à ce décret, et parce que beaucoup de routes principales sont aussi des chemins d'école, de nombreuses routes de ce type, en ville et dans les villages, sont dans ce Land-là limitées à 30 km/h et les contrôles radar y sont très efficaces.

L'effet radar

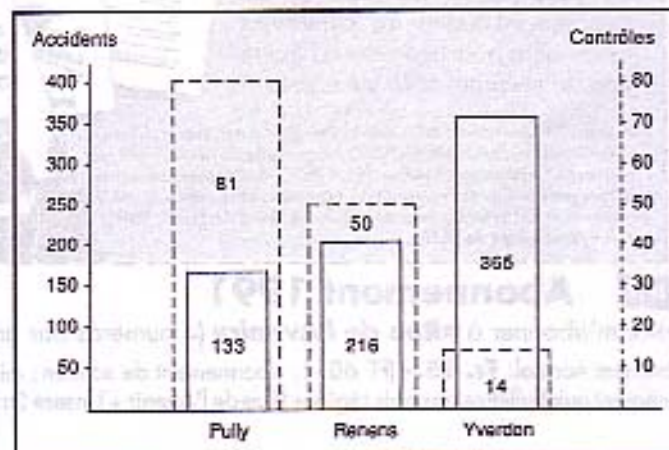
Contrôles-radar et accidents, y a-t-il un rapport ?

Résumé d'une étude réalisée par Anne Giroud dans le cadre du cours d'Administration comparée de l'IDHEAP.

L'étude comparative de trois villes vaudoises ouvre une voie de recherches intéressante. Pully, Renens et Yverdon ont été choisies en fonction d'un volume de trafic jugé équivalent. Les polices de Pully et Renens utilisent un radar. Celle d'Yver-

don en est dépourvue par décision politique; la gendarmerie cantonale y fait cependant des contrôles, lorsqu'elle en a le temps. En 1989, on compte 365 accidents à Yverdon, 216 à Renens et 133 à Pully.

(suite à la page suivante)



Il y a une corrélation entre le nombre des accidents et le nombre de contrôles.

Un instrument de travail pour les habitants

(suite de la page 6)

- sent les 40 km/h;
- 2 véhicules sur 10 dépassent la limite autorisée de 50 km/h;
- Les vitesses de pointe mesurées dépassent 65 km/h.

Si l'on considère ces vitesses en fonction de la durée d'observation, on peut faire la constatation suivante: par heure, il y a en moyenne environ 9 véhicules dépassant 50 km/h, ce qui fait un **véhicule en excès de vitesse toute les sept minutes.**

Conclusions

L'Association conclut son rapport par les remarques suivantes.

En moyenne, les voitures roulent beaucoup trop vite, particulièrement à la rue du

Suchiez. La vitesse n'est pas adaptée à la situation du quartier où 40 km/h leur semble être un maximum, vu la faible visibilité et le nombre de point dangereux pour les piétons.

Les mesures effectuées confirment les impressions des habitants du quartier, impressions qui ont été transmises aux Autorités à plusieurs reprises. Elle souhaite que des mesures de modération soient prises le plus rapidement possible. Ses membres seraient même disposés à prendre des mesures eux-mêmes. ■

Les contrôles radar

(suite de la page 7)

Lieu du contrôle

Contrairement à une idée reçue, les emplacements de contrôle par radar coïnci-

dent souvent, sur la carte de répartition des accidents dressée pour chaque commune, avec les endroits à risques, pour autant que le terrain s'y prête.

Fréquence du contrôle

Si on compare les tableaux (voir figure p. 7), une corrélation apparaît entre le nombre d'accidents et le nombre des contrôles.

Ces chiffres apportent-ils la preuve de l'utilité du radar? En l'état de la recherche, on ne peut pas l'affirmer; d'autres paramètres entrent en ligne de compte, comme la politique de modération de chaque commune, sa géographie, son degré d'aménagement, etc. Le poids respectif de chacun de ces paramètres, y compris l'usage du radar, reste encore à établir.

Anne Giroud

Paraît 4 x par an

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 suisse des transports (AST), de Pro Juventute, auxquelles s'associent la Société de Protection de l'Environnement (SPE), la Société d'Art public (SAP), le Groupe «La Rue» de l'EPFL.



Rue de l'Avenir

Abonnement 1991

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

Abonnement normal: Fr. 15.- (FF 60.-); abonnement de soutien: minimum Fr. 20.- (FF 80.-)

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 - 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel

Rue de l'Avenir

Rédaction, abonnement et changement d'adresse
Secrétariat GCR
4, rue des Parcs
2000 Neuchâtel

GCR: Groupements représentés
• ADP - Association Droits du piéton
• AST - Ass. suisse des transports
• Image de la cité-VS
• «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 Sten. ☎ 027/22 94 64
Fax 027/22 91 95

Treasorier
de Rue de l'Avenir
Yvan Capil
32, Ch. de Belle Cour
1213 Onex

Treasorier du GCR
Bernard VANEY
Pro Juventute, dép. romand
Rue Caroline 1
1003 Lausanne ☎ 021/23 50 91

Coordination romande
Alain ROULLER
AST - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève ☎ 022/29 68 01
Fax 022/29 30 56

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 98

Contacts locaux
Genève
Alain ROULLER
AST - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève ☎ 022/29 68 01
Fax 022/29 30 56

Fribourg
Jean-Claude MORISOD
Société d'Art public
1, rue St-Pierre-Canisius
1700 Fribourg ☎ 037/22 82 92

Jura
Jean-Claude HENNET
AST - 9, rue de Chaux
2800 Delémont ☎ 066/22 88 88

Neuchâtel
Anne TISSOT-SCHULTHESS
4, rue des Parcs
2000 Neuchâtel
☎ 038/24 00 39

Valais
Gabriel ROMAILLER
Image de la Cité
Pré-de-Saviroz 1
3957 Granges ☎ 027/58 12 47

Vaud
Jürg STAELI
7, chemin de Villard
1007 Lausanne ☎ 021/23 00 92
ou 021/26 66 66

Composition et mise en page
Secrétariat romand AST, Delémont