



# Rue de l'Avenir

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

3/95 12<sup>e</sup> année

JAB 2000 NEUCHÂTEL

## Journée d'étude «Les réseaux piétons dans les localités»

Se déplacer  
à 80 ans



Dossier réalisé par Jacques Dentan

Photo: Yves Dubois



Vendredi 17 novembre 1995, à Yverdon

# Les réseaux piétons dans les localités



La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) est entrée en vigueur en 1987. Malgré cela, son application en Suisse romande n'avance qu'à petits pas. Tous les cantons n'ont pas une loi d'application et les directives d'aide à la planification pour les communes font défaut. Dans cette optique, l'Association droits du piéton (ADP), organisme à l'origine de la LCPR, le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR) et la Conférence des offices romands d'aménagement du territoire et d'urbanisme (CORAT) souhaitent apporter leur contribution à la promotion de la LCPR. Pour ce faire, ils proposent à l'instar des cantons de St-Gall et Zurich une journée d'information à l'attention des cantons, communes et des bureaux d'étude. Cette manifestation remplace la traditionnelle journée «Rue de l'Avenir».

**L**e programme de la «Journée LCPR» s'articulera autour de quatre parties. Dans la première, les conférenciers s'intéresseront aux piétons en général et à l'état de l'application de la LCPR en Suisse romande.

1990 était le délai fixé pour l'établissement des plans des chemins pour piétons. Peu de communes se sont acquittées de cette tâche, mais diverses mesures ont néanmoins été prises en faveur des piétons et certains plans sont en voie d'être réalisés. Ces exemples intéressants seront pré-

## Plan directeur des chemins pour piétons

Conformément à l'article 4 LCPR

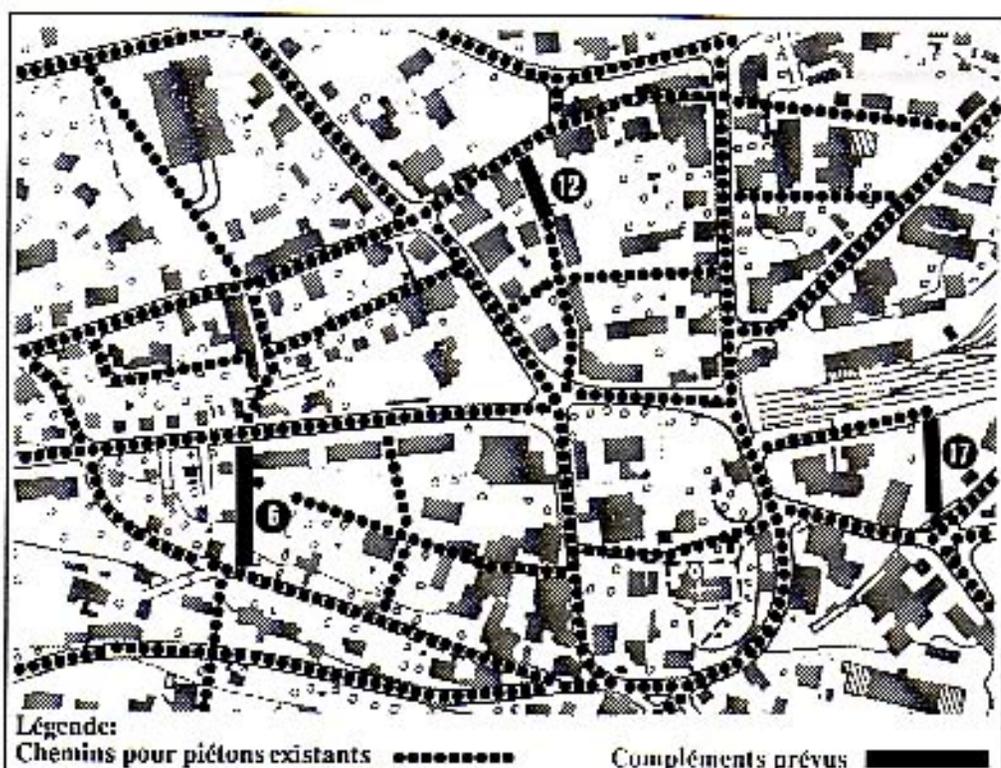


Illustration tirée du «Manuel et recommandations pour la planification et réalisation de réseaux de chemins pour piétons» publié par l'CFEPP, Berne 1988



**Les chemins pour piétons doivent être sûrs et attrayants.**

sentés en deuxième partie. La troisième partie sera plus théorique, puisqu'il s'agira d'expliquer la méthode à suivre pour élaborer ces

plans et l'on se penchera aussi sur les aspects juridiques liés à la réalisation de chemins ou à la sauvegarde de ceux déjà existants.

### Conclusion

Une table ronde suivra les exposés. Animée par un journaliste et Mmes Marie-José Widmer Dozio, Regi-

# Programme de la Journée

## Lieu

Yverdon, Buffet de la gare

## Programme

- 8h 45** • Accueil et café
- 9h 15** • Introduction et souhaits de bienvenue par Pierre-Fr. Schmid, président du GCR
- 1<sup>re</sup> partie: informations générales*
- L'importance des piétons dans la politique urbaine des transports, par **M. Michel Bassand**, directeur de l'IREC
  - Rappel des objectifs et des obligations de la LCPR, par **M. Willy Meyer**, chef de section, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
  - Etat de l'application de la LCPR dans les Cantons romands, par un membre de la CORAT
  - Brève présentation des résultats de l'enquête menée par l'ADP sur l'état de l'application de la LCPR en Suisse, par **Mme Anne Tissot**, Association droits du piéton (ADP)
- 10h 15** *2<sup>e</sup> partie: exemples de plans de chemins pour piétons en Suisse romande*
- L'exemple de la ville de Sierre, par **M. Charles Arbellay**, secrétaire de la signalisation
  - Le plan piétons de la Ville de Genève, par **Mme Maria-José Wiedmer Dozio**, cheffe du Service d'urbanisme de la ville de Genève
  - Le concept de la signalisation piétonne «bon pied, bon œil» de la ville de La Chaux-de-Fonds, par **M. Denis Clerc**, architecte communal de la ville de La Chaux-de-Fonds
- 11h 45** Discussion
- 12h 15** Apéritif
- 13h 00** Repas
- 14h 00** *3<sup>e</sup> partie: méthode d'élaboration et questions juridiques*
- L'élaboration d'un plan de chemins pour piétons, méthode et exemples concrets, par **Mme Lydia Bonanomi**, architecte à l'IREC
  - Chemins pour piétons à l'intérieur des propriétés: intérêt public ou intérêt privé, par **Mme Regine Bernet**, juriste à l'ADP
- 15h 30** Table ronde avec un journaliste autour des thèmes suivants: de la planification à la réalisation, la coordination des réseaux LCPR avec les autres plans des déplacements, le statut des trottoirs au sens de la LCPR, le financement des réseaux piétons (communes, cantons, confédération)

## Prix de la journée

comprenant les conférences, la documentation, le repas de midi (avec café, mais sans boisson)

**Fr. 95.-** par personne

## Inscription

Par retour du coupon d'inscription ci-dessous **jusqu'au 8 novembre 1995** au Secrétariat du GCR

ne Bernet ainsi que par MM. Willy Cretton et Willy Meyer, les sujets tels que la réalisation des réseaux piétons dans les localités, leur financement et la coordination avec les autres plans de circulation (transports publics, aménagements cyclables, etc.) seront discutés.

Pour terminer, un bilan de la journée sera tiré par M. Pierre-François Schmid, président du GCR, et les suites à donner à cette journée seront précisées. ■

## Bulletin d'inscription

**Je m'inscris à la journée «Les réseaux piétons dans les localités» du 17 novembre 1995 à Yverdon (repas compris)**

Nom: \_\_\_\_\_

Prénom: \_\_\_\_\_

Rue/no: \_\_\_\_\_

NPA/Localité: \_\_\_\_\_

Fonction: \_\_\_\_\_

A retourner, **jusqu'au 8 novembre 1995**, au  
**Secrétariat de l'ADP/GCR, fbg de l'Hôpital 1, CH-2000 Neuchâtel**  
fax: 038/24 28 80

# Conduire à 80 ans

par Jacques Dentan, chargé de l'information de Pro Senectute Suisse



*Pour les plus jeunes, ils traînent leurs savates sur les routes et se trompent de piste sur les autoroutes. Pour les plus vieux, ce sont les rodéos des jeunes qui mettent la circulation en danger. Non la guerre des générations n'a pas encore éclaté sur les routes, mais un peu plus de tolérance y améliorerait le climat parfois survolé.*

**Q**uelques chiffres: en 1992, selon l'Office fédéral de police, les conducteurs âgés de plus de 70 ans ont provoqué en Suisse 4360 de 79846 de la circulation. Beaucoup moins que la tranche des 20-29 ans qui y était pour 30000 accidents. On a également enregistré 752 retraits de permis chez les plus de 70 ans sur un total de 65808. Il faudrait évidemment pondérer ces chiffres en les mettant en parallèle avec le nombre des conducteurs des classes d'âge comparées et même tenir compte des kilomètres parcourus.

## Contrôles de santé

Si certains nonagénaires font l'admiration des professionnels de la route par leur maîtrise de la conduite, les maladroites d'autres jeunes retraités effraient déjà leur entourage. C'est pourquoi les autorités cantonales de police ont imposé un contrôle biennal de santé chez un médecin généraliste dès l'âge de 70 ans. Les dispositions varient d'un canton à l'autre: alors que Genève a dressé une liste des médecins accrédités pour faire passer ces examens, Neuchâtel laisse ce soin à n'importe quel généraliste. En cas de doute ou de petites difficultés, le conducteur âgé subit un examen médical plus poussé; il peut même devoir subir tout ou partie des épreuves du permis ou se le voir retirer.

Le canton de Neuchâtel enregistre bon mal an une

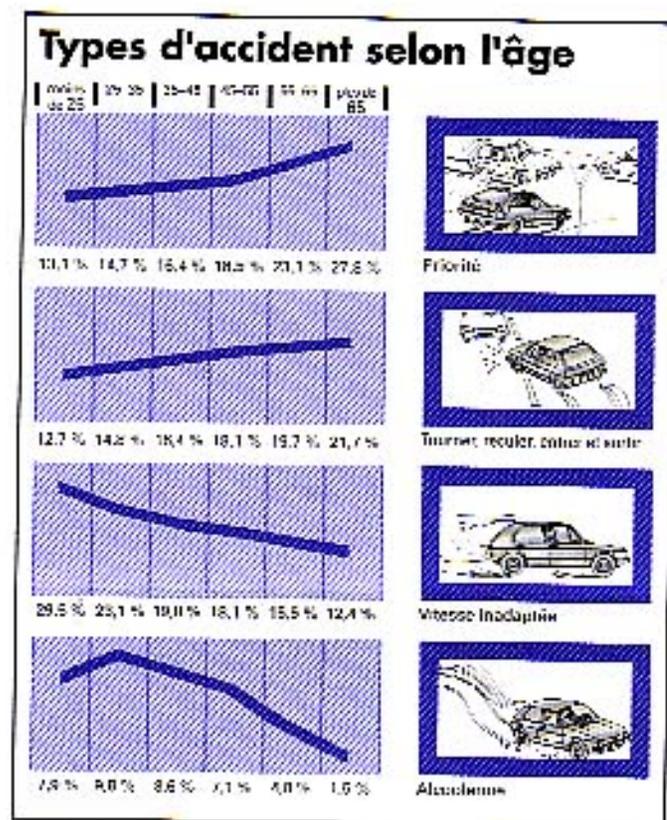
trentaine de restitutions volontaires et une dizaine de retraits forcés. A Genève, les visites médicales donnent lieu à 1% de restitutions et de retraits. Dans certains cantons de Suisse alémanique, les plus sûrs se soumettent à des tests volontaires, qu'ils passent naturellement avec aisance. Les mesures de prévention n'atteignent pas toujours leur public-cible.

Si les autorités de police maintiennent la retraite à la carte pour le «bleu», c'est que l'âge venant, la voiture demeure un fameux moyen de conserver son indépendance, surtout lorsque les forces déclinent. Or l'autonomie est un facteur d'intégration dans la société et par conséquent de maintien en santé.

## Les mauvaises surprises

Au volant d'une voiture, le conducteur s'acquiesce la plupart du temps de gestes routiniers; mais que surgisse un obstacle, un carrefour peu familier ou une situation inattendue et c'est un ensemble de facultés de perception, de jugement et de décision qui est sollicité en quelques fractions de secondes. Les accidents impliquant des personnes âgées, soit au volant d'une voiture, soit comme piéton sur la voie publique se produisent le plus souvent dans ces circonstances. Et pour cause!

L'organisme humain subit, l'âge venant, d'importantes



modifications physiologiques. Selon le Bureau de la prévention des accidents (bpa), l'acuité visuelle diminue fortement la nuit: le besoin de lumière d'un conducteur de plus de 60 ans est en moyenne huit fois supérieur à celui d'un automobiliste de 20 ans. La sensibilité à l'éblouissement s'accroît considérablement, alors que diminue le champ visuel périphérique et que s'allonge le temps de réaction. 30% des retraités éprouvent des difficultés auditives. Bon nombre d'entre eux souffrent d'arthrose, de rhumatismes, voire de troubles de la circulation sanguine.

Remédier à ces maux souvent chroniques entraîne la consommation de médicaments avec les répercussions que l'on imagine sur la manière de conduire. Cette évolution inquiète les clubs automobiles et les assurances qui estiment le moment venu d'alerter les intéressés. Ces derniers restent cependant optimistes, car les conducteurs âgés roulent beaucoup moins et prennent leurs précautions.

## La maturité

La Revue automobile, s'en référant à une enquête allemande, observa que les conducteurs âgés - les fem-

mes sont encore peu nombreuses à cet âge-là – font preuve de plus de maturité, qu'ils maîtrisent mieux leur véhicule, qu'ils prévoient mieux les dangers, roulent sur la défensive et plus économiquement. Au bénéfice d'une longue pratique, ils adoptent une conduite plus équilibrée et mieux adaptée au trafic.

Si les assurances vont même jusqu'à proposer d'abaisser les primes des conducteurs âgés, elles savent que ces derniers roulent moins, donc limitent les risques d'accident, observent les limitations de vitesse, évitent la circulation aux heures de pointe, les longues étapes et les sorties de nuit.

#### Avant tout prévenir

Cela dit, les milieux intéressés se préoccupent de prévenir les défaillances des conducteurs âgés: examens médicaux tous les deux ans dès 70 ans, campagnes d'information du bpa et cours de perfectionnement des moniteurs d'auto-écoles et des clubs automobiles. Dans le canton de Saint Gall, Pro Senectute et l'ATE ont mis sur pied une exposition itinérante et édité un guide pratique.

Conscient que la cohorte des conducteurs de plus de 60 ans va doubler d'ici la fin du siècle, les constructeurs automobiles envisagent d'apporter des modifications techniques à leurs véhicules: sièges tournants et plus élevés, portes élargies, amélioration de la visibilité, suppression du pare-brise filtrant, etc.

Avec l'arrivée de nouvelles vagues de retraités en meilleure santé, plus jeunes d'esprit et peut-être de voitures mieux adaptées, toutes les conditions sont réunies pour que s'instaure à nouveau la paix des générations sur les routes.

Source: *Génération* 3/95

# Se déplacer à 80 ans

## Transports publics ou solutions privées?



*Près d'un million de personnes éprouvent des difficultés à emprunter les transports publics en Suisse: les unes se sentent dépassées par la complexité d'une situation peu familière, les autres, handicapées ou affaiblies, ne peuvent y accéder. L'absence d'une volonté politique et le heurt entre intérêts privés et solutions collectives ne favorise pas l'éclosion de réponses nouvelles.*

**S**i la volonté d'intégration a dicté çà et là des solutions individualisées du style *Transport Handicap*, les personnes âgées affaiblies, qui ne peuvent plus conduire, en sont réduites à habiter près des villes, pour y trouver des ressources plus adaptées à leurs capacités. Les transports publics leur sont proposés, parfois à des tarifs de faveur; mais hormis quelques innovations toutes récentes (plancher abaissé, marchepieds spéciaux, rampes), leur accessibilité soulève bien des difficultés et requiert presque inmanquablement une bonne condition physique.



Le tramway de Grenoble.

L'accélération des cadences, l'intensification du trafic privé, la cohue aux heures de pointe, les mauvaises correspondances (horaires

inadéquats, longs déplacements) et la disparition du personnel d'accompagnement découragent les meilleures volontés. Les personnes âgées qui se déplacent en fauteuil roulant rencontrent en outre de nombreuses barrières architecturales: escaliers, marchepieds, dispositions insuffisantes aux abords des arrêts etc.

#### Public ou privé ?

Le canton de Vaud estime à quelque 10% cette fraction de la population de plus de 65 ans qui ne peut se prévaloir des transports publics. Se pose pour elle l'alternative: faut-il améliorer les transports publics, solution nécessitant des investissements coûteux, de longue haleine, mais qui joue un rôle intégrateur et profite à chacun? ou faut-il développer les transports individuels à la demande, à première vue plus rationnels,

### Les exemples de Zurich et de Grenoble

La Ville de Zurich consacre annuellement 83 millions de francs aux transports publics régionaux, dont bénéficie 85%-90% de la population.

Au moyen de cette somme, cette population effectue un trajet quotidien aller et retour. Si l'on voulait engager proportionnellement les mêmes moyens au profit des personnes à mobilité réduite, il faudrait investir 10-15 mio. Les six millions dépensés actuellement pour les transports spéciaux ne profitent qu'aux 10% les plus handicapés; mais le coût de ce mode de transport ne leur permet d'effectuer en moyenne qu'une course tous les dix jours!

A Grenoble, la mise en place d'un réseau moderne

de tramways a entraîné un regain d'attrait pour ce mode de transport auprès des personnes à mobilité réduite.

Les principales améliorations portent sur la hauteur du quai d'embarquement surélevé de 27cm par rapport au trottoir, la présence sur les rampes de deux entrées avec palette escamotable commandée par bouton poussoir et qui couvre entièrement les 5cm de vide entre le trottoir et le plancher du véhicule.

Les distributeurs de billets aux arrêts ont été abaissés. Les appareils de validation des tickets sont situés sur les quais, ce qui supprime la difficulté d'effectuer un geste précis dans le véhicule en mouvement.

plus sûrs, mais tout aussi onéreux à l'exploitation en raison de leur faible performance et de la multiplicité des acteurs?

A court terme, l'Organisme médico-social vaudois (OMSV) opte pour les réseaux complémentaires: amélioration progressive des transports publics, développement rapide des transports spécialisés. Les opinions divergent sur le mode d'exploitation des transports spécialisés bien difficiles à rentabiliser.

Faut-il subventionner des exploitants privés, lesquels peuvent éventuellement faire appel au bénévolat et bénéficier de sponsors? ou faut-il encourager les transports publics à développer des services spéciaux? Les transports publics de la Riviera vaudoise s'y essaient actuellement pour le plus grand bonheur des usagers. Une tentative d'organiser systématiquement ce type de transport sur une base privée pendant six mois à Yverdon a échoué: malgré

<b>Stratégie d'évaluation des solutions</b>		
<i>(Source: Office fédéral des transports)</i>		
<b>Critères</b>	<b>Transports publics</b>	<b>Transport de substitution</b>
Frais d'exploitation (coût marginal)	Modestes	(Très) élevé
Couverture spécifique des frais	Variable, plutôt modeste	Moyenne
Frais suppl. d'accès	Elevés	Modestes
Objectif social (intégration)	Rempli	Insuffisante (discriminatoire)
<b>Critères</b>	<b>Solutions particulières</b>	<b>Améliorations générales</b>
Utilisateurs	Peu nombreux	Très nombreux
Frais d'exploitation	Elevés	Modestes
Source de pannes	Elevées	Modestes
Coûts globaux	Modestes	Elevés
Objectif social	Insuffisant (dépendance)	Rempli (autonomie)
Coûts spécifiques	Plutôt élevés	Moins élevés
<b>Critères</b>	<b>Eviter l'obstacle</b>	<b>Assainir l'obstacle</b>
Coût d'investissement	Relativement modeste	Très élevé
Frais d'exploitation	Relativement modestes	Modestes
Délai de réalisation	Court et moyen terme	Long terme
Objectif réalisé	Gros effort initial	Petites étapes nombreuses
«Caractères»	Solution de rechange	Suppression de la cause
Nécessité d'informer	Indispensable	Modeste

une très forte demande, les particularismes et les bonnes habitudes ont eu raison de cette initiative.

#### **Idées nouvelles**

Dans le canton de Fribourg Pro Infirmis, la Croix Rouge et Pro Senectute ont mis en place un *Transport*

*Handicap* qui fonctionne régulièrement dans tout le canton avec l'aide de bénévoles. Ceux-ci éprouvent beaucoup de satisfaction dans leurs missions. Dans le canton de Vaud, Pro Senectute organise des sorties accompagnées pour les personnes âgées dépendantes (Jolybus).

Un récent rapport officieux de l'Office fédéral des transports suggère que les entreprises de taxi développent un secteur spécialisé, fortes de leur savoir-faire professionnel et technique.

Des améliorations s'imposent également dans d'autres domaines: suppression des barrières architecturales dans les lieux publics très fréquentés, formation du personnel d'exploitation des transports publics, programmes d'incitation et d'entraînement pour habituer la population âgée à utiliser les transports publics.

#### **Autres mesures**

Le rapport susmentionné préconise encore d'autres mesures:

- meilleure prise en considération des revendications des personnes à mobilité réduite dans les pro-

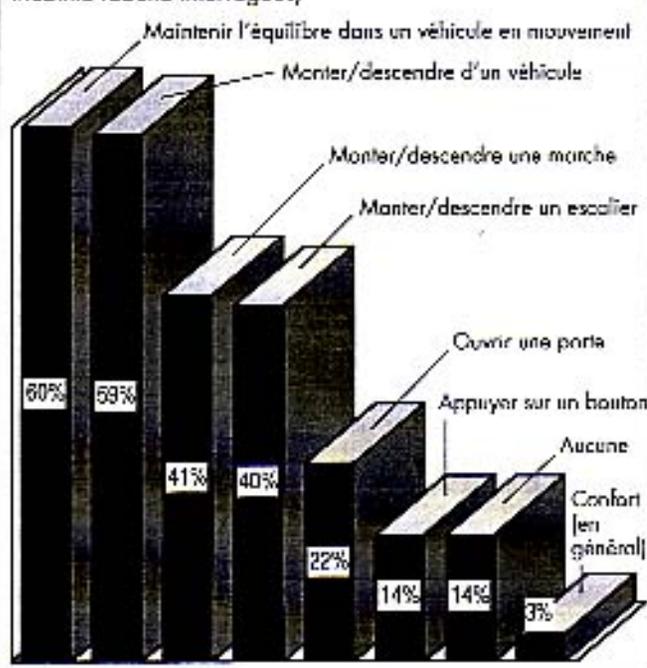
cédures d'attribution de commandes par les compagnies de transports publics (véhicules et infrastructures);

- mise en commun des subventions accordées paritairement par les pouvoirs publics aux transports-handicap et application de critères uniformes aux exploitants privés et publics;
- encouragement du sponsoring et du bénévolat;
- création d'une banque de données et d'une centrale d'information qui favorise l'établissement et l'exploitation d'une chaîne de transport ininterrompue à l'échelon national.

Les idées ne manquent pas. Toutes ne se concrétiseront pas du jour au lendemain. L'état des caisses publiques risque de compromettre dans une certaine mesure les solutions collectives à long terme, au profit de solutions privées plus aisément réalisables, mais qui, en raison de leur coût, ne seront pas nécessairement accessibles à chacun. Le défi est à la porte: comment nous les valides d'aujourd'hui voudrions-nous nous transporter demain quand nos forces faibliront?

## **Répartition des limitations ou impossibilités**

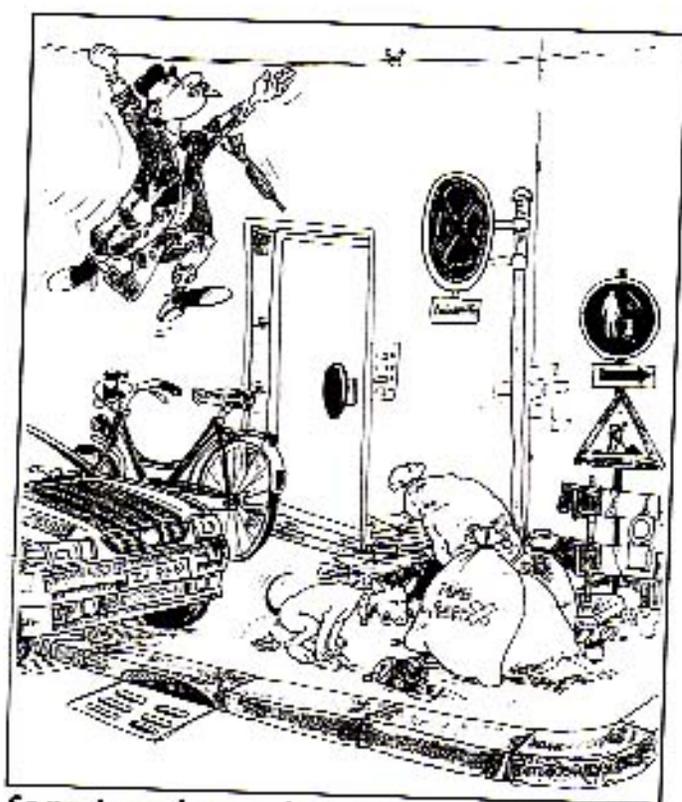
*(Données exprimées en pourcentage des 138 personnes à mobilité réduite interrogées)*



Source: Transports urbains 72/91

# Voie publique à 80 ans: à quand la convivialité?

*Dans l'euphorie de la motorisation de cette fin de siècle, beaucoup oublient qu'un jour ils prendront de l'âge et devront retrouver l'usage exclusif de leurs jambes. Et les personnes âgées qui se souviennent avoir autrefois joué librement dans la rue osent à peine s'y aventurer aujourd'hui.*



**Se partager le trottoir.** (Dessin de Peter Mäder, Police municipale Zurich)

**A**u volant, les conducteurs âgés se montrent particulièrement circonspects et ne contribuent que modérément à gonfler les statistiques d'accidents.

Il n'en va pas de même des piétons âgés pour lesquels la voie publique est devenue une véritable piste d'obstacles et qui se trouvent souvent impliqués dans les accidents: en Suisse, 64% des piétons décédés d'un accident sur la chaussée ont plus de 60 ans, alors qu'ils ne comptent que pour 19% de l'ensemble de la population.

## Les vieux plus souvent dans la rue

Un piéton âgé de 80 ans passe chaque jour 45 minutes dans la rue, alors que son homologue quinquagénaire n'y reste que la moitié de ce temps, relevait l'Office fédéral de statistiques en 1991. La diminution des capacités physiques et sensorielles évolue insensiblement; aussi les adultes âgés tardent-ils à en prendre conscience. Et les enquêtes montrent que cette population tend parfois à surestimer son état de santé et ses performances.

Les personnes âgées sont beaucoup moins motorisées que les plus jeunes. Moins de 20% des femmes à la retraite ont obtenu un permis de conduire. Et pourtant, elles ont besoin de leur mobilité pour maintenir leur autonomie et satisfaire aux nécessités de la vie quotidienne.

Le trafic s'est développé à l'encontre des intérêts de la population âgée: les magasins, les centres commerciaux, les lieux de détente et de loisirs et les services publics sont plus difficiles à atteindre. Les distances s'allongent. Les petits commerces de quartier ont disparu presque complètement.

Dans les agglomérations, beaucoup de cheminements directs et de petits aménagements conviviaux ont fait place aux voies de circulation. Traverser une chaussée très fréquentée relève de la gageure.

Nombreux sont ceux qui n'osent plus sortir: à Mechlin (Belgique), une enquête effectuée sur un jour précis a montré que 50% des retraités n'avaient pas quitté leur logement contre 10% seulement de plus jeunes, indique le rapport européen *Older People on Foot*.

Quand on leur a demandé pourquoi ils ne sortaient plus, neuf sur dix ont répondu qu'ils étaient handicapés.

## Habitat, transports: des améliorations

- Mixité de l'habitat, rénovations d'urces
- Espaces publics protégés du bruit et de la pollution favorisant la rencontre, meilleure accessibilité des rues aux non motorisés, interconnexion des surfaces vertes
- Renforcement de la signalisation et suppression des détours aux abords des chantiers
- Extension des cheminements piétonniers avec éclairage à l'ensemble de la zone habitée
- Sécurité par l'abaissement de la vitesse du trafic et la prolongation des phases lumineuses réservées aux piétons
- Diversification des activités aux abords des cheminements
- Mains courantes le long des voies en pente
- Suppression des obstacles, différences de niveaux et détours inutiles
- Multiplication des consignes publiques pour le dépôt de sacs et de menus bagages avant de reprendre le taxi ou les transports publics
- Décentralisation, raccordement aux transports publics avec arrêts d'accès aisés
- Mise en réseau et meilleure promotion des transports publics qui favorisent la vie en communauté
- Utilisation des transports publics: amélioration du confort, harmonisation de la conception et meilleure lisibilité des horaires

## Choix des moyens de transport dans une ville allemande

(en %, Source Exwest no 6/1991)

	Tous	Retraités
A pied	21%	38%
A vélo	14%	15%
A cyclomoteur	2%	—
Voiture (conducteur)	44%	20%
Voiture (passager)	12%	16%
Transports publics	7%	11%

pès, alors que ce n'était effectivement le cas que d'un tiers d'entre eux.

Aux exigences accrues du trafic en milieu urbain répond un affaiblissement des capacités physiques et sensorielles de la personne vieillissante.

### A quand la patience?

Alors que la mobilité reste un facteur capital d'autonomie et d'intégration dans la société, les hommes et les femmes qui n'ont jamais conduit ou qui ont rendu leur «bleu» n'ont guère envie d'enfourcher un vélo ou un cyclomoteur et pour cause!

Il ne leur reste qu'à user leurs jambes, un vrai gage de santé, ou à emprunter les transports publics lorsqu'ils existent. Or ces transports fonctionnent dans les agglomérations, là où précisément le trafic leur cause le plus de difficultés.

Que réclament ces gens? Davantage de compréhension et de patience de la part des usagers de la route, le respect du code de la route et des aménagements appropriés à leur profit.

Les mesures qu'ils réclament, diminution et ralentissement du trafic urbain, amé-

nagements divers profiteront directement à d'autres groupes de population (handicapés, mère de famille, enfants et adolescents) et ne peuvent que contribuer à améliorer la qualité de vie (diminution du bruit et de la pollution) dans les quartiers pour le plus grand bien de leurs habitants.

L'arsenal législatif leur paraît adéquat, il suffit de l'appliquer. Simples pour la plupart, ces mesures s'imposent avec d'autant plus d'urgence que la population des retraités est promise à l'épanouissement.

### Modifier un climat

Mais c'est aussi un climat qu'il faudrait faire évoluer, à l'exemple de la Loi Badinter (France) adoptée en 1985. S'il paraît difficile d'incriminer l'affaiblissement des capacités physiques et sensorielles d'un piéton âgé impliqué dans un accident, beaucoup de juges ne parviennent pas à s'accommoder de cette situation. Aussi la loi inverse-t-elle les enjeux: le piéton doit pouvoir utiliser la voie publique.

S'il survient un accident, c'est l'implication du véhi-

cule qui provoque le dommage. La faute du piéton ne justifie plus une réduction du dédommagement.

### La Charte

La Charte européenne du piéton demande pour ce dernier le droit de vivre dans un environnement sain et de pouvoir utiliser librement les espaces publics à des conditions raisonnables pour sa sécurité physique et sa santé mentale. Elle appelle en particulier les mesures suivantes:

- dans les communes: associer les personnes âgées non seulement à l'élaboration de mesures touchant le trafic, mais aussi la politique de l'habitat; des conseils d'ânés se sont déjà engagés sur cette voie à Schaffhouse, par exemple;
- au niveau fédéral: revoir les règlements et normes relatives à la construction des routes;
- au niveau international: promouvoir une politique de trafic qui favorise la mobilité de tous les groupes sociaux.

### Adapter le trafic

Faut-il adapter l'homme au trafic, ou le trafic à l'homme? Si la première hypothèse paraît difficile à envisager avec l'avance en âge, la seconde offre de nombreuses possibilités tant du côté de l'habitat que des circulations (voir encadré de la page précédente).

Source:  
Fussgänger Zeitung  
no 20/1995

Rue de l'Avenir



#### 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**
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

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

#### Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP

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

#### Président

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

#### Vice-président

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

#### Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL

Contact: Lydie BONNANJOLI  
Case postale 555  
1001 Lausanne  
☎ 021/693 32 98  
Fax 021/693 38 40

#### Conseillers régionaux

**Genève**  
Alain ROULLER  
(voir coordonnées ci-dessus)

**Fribourg**  
Jean-Luc RIME  
2D, Passage du Cardinal  
1700 Fribourg ☎ 037/74 76 65  
Fax 037/24 71 96

**Jura**  
Serge BEUCHAT  
77, route de Fontenas  
2900 Prarandilly  
☎ 066/66 61 41  
Fax 066/66 48 02

**Neuchâtel**  
Yolande NORTH  
Ruelle 3  
21025 Chaux-de-Bas  
☎ 038/55 29 87

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

**Vaud**  
Philippe Schaffner  
5, chemin Frédo  
1007 Lausanne  
☎ 021/617 51 88

Rue de l'Avenir

## Abonnement 1995

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

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

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

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

NPA: \_\_\_\_\_ Localité: \_\_\_\_\_

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

