

Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)

Paraît 4 fois par année, 15^e année, 3/98



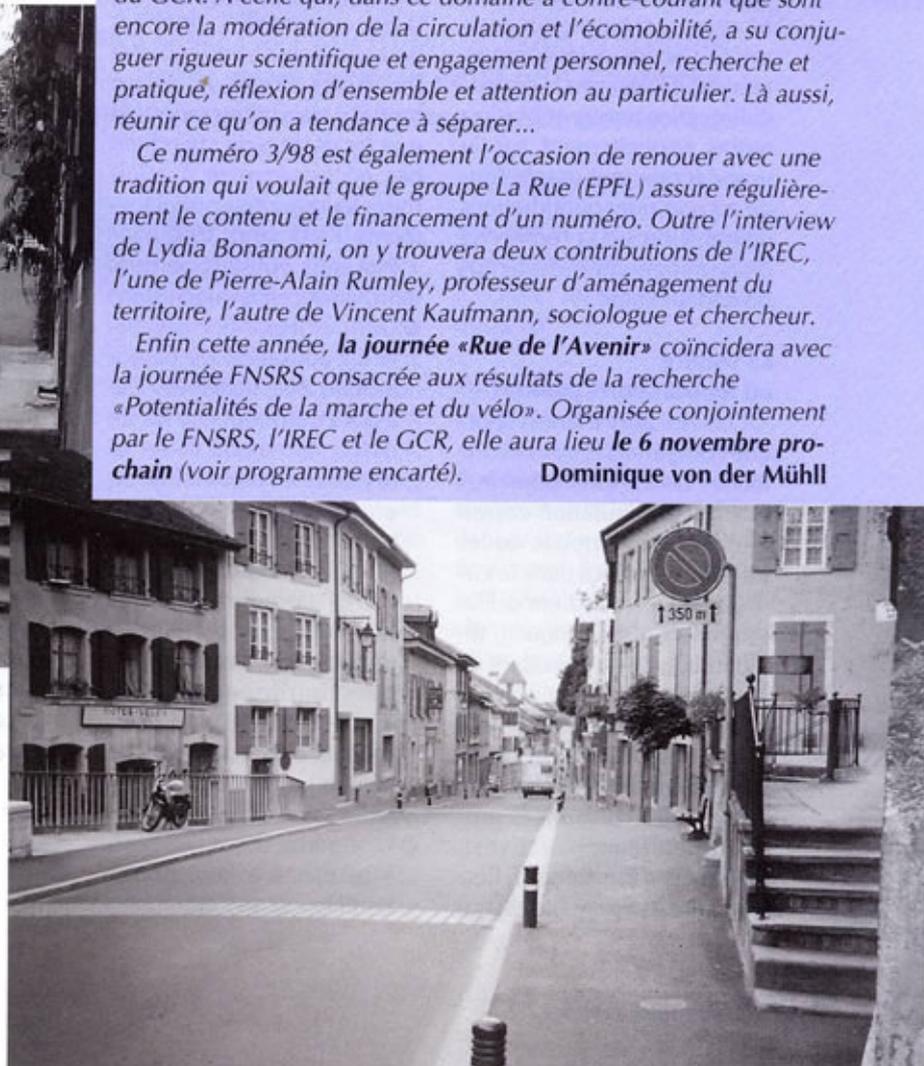
Transfert modal et déplacements lents

Ce numéro est en grande partie consacré à **Lydia Bonanomi**, qui prendra sa retraite au début de l'année prochaine. Retraite... modérée, à coup sûr. Mais le comité du GCR a choisi de marquer l'événement par un hommage à la chercheuse et à la « pionnière » du GCR. A celle qui, dans ce domaine à contre-courant que sont encore la modération de la circulation et l'écomobilité, a su conjuguer rigueur scientifique et engagement personnel, recherche et pratique, réflexion d'ensemble et attention au particulier. Là aussi, réunir ce qu'on a tendance à séparer...

Ce numéro 3/98 est également l'occasion de renouer avec une tradition qui voulait que le groupe La Rue (EPFL) assure régulièrement le contenu et le financement d'un numéro. Outre l'interview de Lydia Bonanomi, on y trouvera deux contributions de l'IREC, l'une de Pierre-Alain Rumley, professeur d'aménagement du territoire, l'autre de Vincent Kaufmann, sociologue et chercheur.

Enfin cette année, la **journée «Rue de l'Avenir»** coïncidera avec la journée FNSRS consacrée aux résultats de la recherche «Potentialités de la marche et du vélo». Organisée conjointement par le FNSRS, l'IREC et le GCR, elle aura lieu **le 6 novembre prochain** (voir programme encarté). **Dominique von der Mühl**

Grandson avant/après: savoir s'écarter des normes pour une solution fine d'organisation de l'espace-rue (projet Lydia Bonanomi, réalisation 1993).



Report modal

La fuite en avant par la vitesse

Dans de nombreuses agglomérations européennes, les pouvoirs publics cherchent à limiter l'usage de l'automobile en milieu urbain pour juguler les conséquences néfastes du trafic urbain. En termes de politiques publiques, cette volonté se traduit souvent par l'amélioration de l'offre de transports publics urbains en vue de susciter des «reports modaux», c'est-à-dire des transferts d'usage de l'automobile vers les transports publics et les moyens de transports de proximité.

Des investissements dans la construction de nouveaux de moyens de transports publics urbains tels que des tramways, métros légers, métros automatiques ou réseaux express régionaux attirent peu d'automobilistes. En revanche, ils incitent les piétons à utiliser d'avantage les transports publics (Lefèvre et Offner, 1990).

Ces politiques de reports modaux sont basées sur des a priori concernant les comportements des usagers. En particulier, elles reposent plus ou moins explicitement sur le postulat que tout usager fonde ses pratiques quotidiennes de transport sur la recherche d'une minimisation des temps de déplacement.

La voiture ou les transports publics?

Dans le cadre d'une recherche comparative, nous avons étudié les raisons pour lesquelles la population choisit d'utiliser l'automobile ou les transports publics dans le cadre de la vie quotidienne. Elle s'appuie sur une enquête téléphonique réalisée auprès de personnes disposant personnellement d'une automobile et de transports publics urbains à proximité de leur domicile (2000 personnes professionnellement actives). L'enquête a été menée à Berne, Genève, Grenoble et Lau-

Temps de déplacement et pratiques modales¹

	Transports publics plus rapides	Durées comparables	Automobile plus rapide
Automobile	43%	63%	81%
Transports publics	57%	37%	19%
Total	100%	100%	100%
% en ligne	10%	29%	61%

sanne, agglomérations de taille comparable, dont les pouvoirs publics ont lancé des politiques visant le report modal. Les résultats montrent que les usagers ne cherchent pas nécessairement à minimiser leurs temps de déplacements (Kaufmann, 1998).

Plusieurs constats permettent d'étayer cette conclusion :

- Une prédisposition générale à l'utilisation de l'automobile a été observée. Elle a pour conséquence qu'un usager en situation de se déplacer en automobile ou en transports publics aura tendance à choisir l'automobile indépendamment de la comparaison des temps. Cette préférence découle des caractéristiques intrinsèques de la mobilité offerte par l'automobile, et en particulier de la continuité du déplacement qu'elle assure.
- Une partie des répondants a tendance à faire primer l'utilisation de l'automobi-

le sur la fréquentation d'une destination. Lorsqu'elles perçoivent un lieu comme peu accessible en voiture individuelle, ces personnes envisagent de se rendre ailleurs, si cela s'avère possible. Pour comprendre les pratiques de ces répondants, la confrontation des temps de déplacement entre l'automobile et les transports publics n'a donc pas de sens. On pourrait étendre cette première remarque aux localisations résidentielles. De nombreux choix en la matière se font en fonction de l'accessibilité au réseau routier sans se préoccuper de la qualité de la desserte par les transports publics. Ces répondants sont alors insensibles à l'offre en la matière, même lorsqu'ils habitent à proximité d'une ligne de transports publics de bonne qualité.

- La perception des temps de déplacement limite la ra-

tionalité en fonction du temps. Les biais de perception des temps de déplacement font que quasiment toutes les personnes interrogées, lorsqu'elles utilisent un moyen de transport pour un déplacement donné, considèrent qu'elles minimisent leur temps de déplacement.

- Il n'est pas possible d'attribuer une valeur au temps métrique de la montre. Les déplacements ne se caractérisent pas seulement par leur temps, leur origine et leur destination, mais ils ont une qualité, *une durée*. Dans la mesure où les temps de transport ne sont pas des interstices entre les activités de la vie quotidienne, mais qu'ils s'y intègrent pleinement comme lieu d'insertion sociale et de socia-

¹ L'analyse n'a porté que sur les utilisateurs de l'automobile et des transports publics, à l'exclusion des autres modes de transports.

bilité, pourquoi vouloir a priori les minimiser?

Rapidité et choix du mode de transport

Malgré ces observations, nous avons cependant constaté une forte congruence entre la rapidité comparée des moyens de transport et les pratiques modales des répondants. Elle découle du fait que l'automobile est souvent plus rapide que les transports publics. Il ne faut pas confondre cette congruence avec les raisons qui sous-tendent les pratiques modales: lorsque les transports publics sont aussi, voire plus rapides que l'automobile, ils ne sont pas forcément utilisés (v. tableau). La confusion entre un fait (la voiture est souvent plus rapide) et une explication (la voiture est utilisée parce qu'elle est plus

rapide) permet de comprendre pourquoi une approche postulant la minimisation des temps continue à être souvent utilisée en planification des transports pour aborder les pratiques modales. Les résultats de l'enquête montrent que l'amélioration des vitesses de déplacements en transports publics n'est pas forcément de nature à pouvoir susciter des reports modaux importants de l'automobile vers les transports publics. On comprendra alors pourquoi les investissements dans de nouvelles infrastructures de transports publics et dans l'offre proprement dite ne sont pas couronnés par des reports modaux importants depuis l'automobile.

L'accroissement des vitesses de transport s'apparente à une fuite en avant. Lancer les transports publics dans cette

course peut certes rapporter quelques usagers, voire même un (petit) report modal de l'automobile, mais à quel prix? Assurément, s'engager dans une telle voie se fait au prix d'investissements faramineux et d'une nouvelle structuration de la proximité. Il est urgent de changer de paradigme et de passer d'une approche quantitative en termes de gains

de temps à l'approche qualitative de l'urbanisme de la proximité, telle qu'initée par Lydia Bonanomi. C'est avant tout en construisant la ville compacte pensée pour la mobilité du piéton et par la gestion des accessibilités que l'on pourra susciter des reports modaux.

Vincent Kaufmann

Bibliographie

- BONANOMI LYDIA, *Pour un urbanisme de proximité*, in Jaccoud C. et al. *Raisons et déraisons de la ville – Approches du champ urbain*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, 1996.
- KAUFMANN VINCENT, *Sociologie de la mobilité urbaine: la question du report modal*, thèse de doctorat numéro 1759, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 1998.
- LEFÈVRE CHRISTIAN ET OFFNER JEAN-MARC, *Les transports urbains en question – Usages, décisions, stratégies*, éditions Celce, Paris, 1990.

Retraite... modérée?

Ce n'est pas de l'âge de la retraite des femmes dont j'ai l'intention de vous entretenir, quelle que soit par ailleurs l'importance du sujet, mais bien de celle que s'apprête à prendre la «papesse» de la modération de la circulation en Suisse, Lydia Bonanomi.

Architecte de formation, Lydia Bonanomi a développé dans ce domaine une activité de recherche depuis maintenant plus de 25 ans.

Une carrière internationale

Elle était des débuts internationaux de la modération, de l'époque – au commencement des années 70 – où il fallait aller en Hollande pour prendre connaissance de ce mouvement qui allait tout de même faire une belle carrière.

Lydia Bonanomi s'est fait connaître ainsi largement au-delà de nos frontières, bien qu'il faille préciser qu'elle s'est intéressée de manière générale à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme. Elle est l'auteur de très nombreux arti-

cles et expertises. C'est en 1990 qu'elle a publié «Le Temps des rues», ouvrage-clé pour tous ceux que préoccupent la circulation et l'aménagement des espaces publics. Elle termine actuellement deux recherches dans le cadre du PNR 41 (FNSRS) «Transport et environnement», consacrée aux potentialités de la marche et du vélo, l'autre sur le thème «Commerce, transport et aménagement du territoire», pour le compte de l'ATE.

La recherche continue

L'IREC n'abandonnera pas sa préoccupation pour la mobilité, en particulier l'écomobilité. Les tâches de Lydia Bonanomi seront reprises par Dominique von der Mühl, elle

aussi architecte. Car s'il reste beaucoup à faire dans le domaine politique – préoccupation générale pour la structuration des espaces publics, internalisation des coûts externes des transports, promotion des transports publics, établissement de réseaux de chemins pour piétons et voies cyclables, etc. – il reste un vaste champ ouvert pour la recherche. Il convient par exemple de poursuivre les analyses socio-psychologiques sur les motivations des usagers, de trouver les moyens de répartir plus judicieusement les affectations de façon à limiter la mobilité contrainte, de développer la réflexion prospective en anticipant sur les effets des changements tech-

nologiques, de placer la notion de mobilité durable dans le cadre du développement durable.

Suivre la ligne tracée par Lydia Bonanomi

C'est à cette tâche et à d'autres que l'IREC se consacrera ces prochaines années, dans la ligne tracée par Lydia Bonanomi, à qui nous devons beaucoup et que nous remercions de tout le travail accompli en faveur d'une meilleure qualité de la vie pour tous, et particulièrement pour les enfants.

Pierre-Alain Rumley

Aménagiste, professeur d'aménagement du territoire à l'EPFL (IREC, Dpt d'architecture)



Actuellement la plupart des enfants ne peuvent pas accéder librement à la rue, se déplacer seuls, élargir leur rayon d'action. (Photo: B. Kägi, Langnau)

Se battre pour le 30 km/h

Je crois qu'il faut maintenant surtout se battre pour l'abaissement de la vitesse, c'est vraiment le facteur numéro 1 de sécurité. Aux débuts de la modération, il y avait un enthousiasme, on croyait qu'un aménagement plus «convivial», même des rétrécissements, suffiraient pour susciter un autre comportement. Et ça, encore actuellement beaucoup de gens le croient, alors que c'est une illusion. Cette question de la vitesse est primordiale, mais il y a encore énormément de résistance à passer au 30 à l'heure, et au contrôle du 30 à l'heure.

Les améliorations sont surtout ponctuelles

La modification de la loi pour la traversée piétonne est une amélioration. Mais elle est à double tranchant, puisque pour moi c'est évident que l'application de cet arti-

cle implique que ce soit à 30 à l'heure: à 50 à l'heure cela crée plus d'accidents. Un tel article exige le 30 à l'heure.

Sinon les améliorations sont surtout ponctuelles: dans le canton de Berne on a beaucoup fait pour les cyclistes.

En ville de Genève aussi, quoique avec un trafic comme à Genève, on ne peut pas espérer vraiment avoir un bond...

Professionnelle, exigeante et engagée

Chère Lydia, toujours disponible, toujours intéressée, toujours bienveillante... et toujours bien documentée. Pour les professionnels, les chercheurs et le monde associatif, Lydia est le contact chaleureux qui a fait partager notamment au public français, ses expériences et celles de ses collègues suisses, plus avancés que nous dans bien des domaines.

Tous les Européens n'ont pas pris conscience en même temps du rôle joué par le «tout automobile» dans la dégradation de nos conditions de vie. Le message, qui se dégageait des réflexions et des expériences innovantes, a pu être diffusé à l'ensemble de la communauté grâce à quelques militants. Dans ce réseau informel, Lydia a une

place importante, en particulier par rapport à la France, où elle se rend souvent pour expliquer et défendre le concept de modération de la circulation.

Aujourd'hui, du nord au sud de l'Europe, de plus en plus de personnes, en particulier de décideurs, sont préoccupés par la pollution, le bruit et l'insécurité de nos rues. L'apport d'une poignée de chercheurs et de professionnels actifs, qui a témoigné d'un pays à l'autre que la lutte était possible, que des mesures avaient été prises ailleurs et que les résultats étaient là, a été décisif pour vaincre les résistances et les idées reçues.

En s'inscrivant dans cette démarche, Lydia Bonanomi avait compris que les leviers étaient dans le monde associatif, mais

que les réflexions des chercheurs et des gens de terrain devaient nourrir le travail «militant». En s'engageant dans les trois domaines, vie associative, recherche et travail de terrain, elle a pu jouer ce rôle de «passeur»: elle s'est donné la capacité d'expliquer ce que l'on peut tirer de l'expérimentation, d'être crédible puisqu'elle y participe; elle a accepté de prendre son bâton de pèlerin pour en parler.

Professionnelle exigeante et engagée, animatrice d'un réseau de compétences, défenseur infatigable de ses convictions...

Lydia est tout cela, mais plus encore, Lydia est notre amie, et on lui souhaite de prendre enfin le temps de vivre.

**Anne Faure,
urbaniste à Paris**

Madame «Mobilités douces»

Par leur poids, leur vitesse, leur intensité et leurs impacts, les «mobilités lourdes» jouent un rôle considérable dans le développement économique et social de l'espace européen. Certains chercheurs de l'IREC explorent ces thématiques à l'échelle métropolitaine ainsi qu'à celle de réseaux de ville et métropoles interconnectées par des transports à technologie futuriste. En contrepoint, Lydia Bonanomi s'est entièrement

vouée à l'urbanisme de proximité et aux «mobilités douces», un thème maintenant incontournable des séminaires, colloques et congrès francophones. Ce paradigme des «mobilités douces» est probablement né au bord du Léman, non dans un colloque, mais grâce aux travaux concrets de terrain de Lydia.

Philippe Bovy
Professeur à l'ITEP/EPFL

La politique zones 30 de la ville de Lausanne... Les réaménagements routiers de routes principales importantes près de Berne: Zollikofen et Wabern, des gros axes de pénétration, avec 20-26 000 véhicules/jour. Ou encore ce qui s'est fait en matière d'arrêts de transports public: les fameux arrêts de transports publics à Zurich, où toutes les voitures s'arrêtent derrière le tram ou le bus, pendant l'arrêt.

Il y a des choses excellentes qui sont faites ponctuelle-

ment. Mais au niveau des politiques globales...

Agir au niveau de l'aménagement du territoire

Pour les mesures au sens large, le terme de modération du trafic n'est pas un terme idéal, il faudrait plutôt parler d'«écomobilité», d'«urbanisme de proximité»... Et là, ce qui a changé, c'est qu'on s'est rendu compte que l'aménagement du territoire était un volet extrêmement important de la modération du tra-

fic au sens large, au sens de transfert vers l'écomobilité. C'est venu un peu tardivement, à cause de l'habitude tellement ancrée de séparer les domaines transports et aménagement du territoire: cela semblait impensable de les réunir.

Dans ce domaine il y a beaucoup à faire. Dans les plans directeurs cantonaux, ou dans les plans directeurs régionaux, l'objectif d'un transfert vers les transports publics, les déplacements lents figure en général, mais au niveau des mesures cela ne suit pas. Je pense – avec d'autres – qu'une grande partie du transfert dépend de mesures d'aménagement du territoire, de décentralisation concentrée, du développement autour des interfaces de transport.

Si on laisse aller l'urbanisation, telle qu'elle se fait, notamment dans les régions urbaines, la dispersion va continuer, et de plus en plus de trajets ne pourront plus se faire autrement qu'en voiture, tout simplement. Quand des mesures sont prises, elles le

sont dans les villes centres, en dehors on admet que la voiture reste le mode de déplacement prioritaire.

Il devient évident qu'il faut des politiques globales, que par des mesures isolées ou simplement des mesures sur la route on ne va rien obtenir. Et la politique globale englobe naturellement aussi le coût de la mobilité. Le coût de l'automobilité doit vraiment être adapté.

Pour un espace à vivre et un urbanisme de proximité

Pourquoi la modération du trafic? Je dirais que c'est une question d'accès à l'espace, à la route, à la ville, dans le sens droit d'accès... L'urbanité, la vie sociale, les espaces publics. Et puis en particulier la sécurité des enfants, qui sont exposés au risque de loin le plus important, en tant que piétons, et qui à cause de ce danger n'accèdent plus à la rue. Et, naturellement, la protection de l'environnement.

Pour rétablir les réseaux des espaces publics il faut revenir complètement au principe d'intégration. L'idée de ré-



L'urbanisme reste basé sur l'automobilité. Si on laisse aller la dispersion, de plus en plus de trajets ne pourront plus se faire autrement qu'en voiture.

En relation avec le vécu des gens

Lydia Bonanomi a apporté une contribution majeure sur un sujet qui paraissait, pour la plupart des gens, mineur. Avec patience et persévérance, elle a forcé le verrou des connaissances normatives propres aux techniques de la route pour y introduire la dimension sociale de l'espace public avec la diversité de ses usagers.

Sa publication «Le Temps des Rues» (1990) a eu une portée

pratique considérable tant en Suisse qu'à l'étranger. Il est heureux que ce savoir-faire accumulé, de caractère interdisciplinaire, soit non seulement maintenu mais développé avec l'aide d'autres instituts universitaires et, comme a su le faire Lydia Bonanomi, en étroite relation avec le vécu des gens.

Léopold Veuve
Prof. honoraire EPFL



seaux séparés ne s'est pas réalisée, ne peut pas se faire, c'est théorique. Et puis cela disperse l'animation. Il faut dire: en ville on met tout ensemble sur un même réseau, et on donne les conditions pour que ce soit possible. C'est-à-dire qu'en localité, la voiture doit se soumettre à la fonction d'espaces publics des routes. Et il faut aussi remettre le bâti à côté de la route, au maximum essayer de remplir les trous, là où il y en a: remplir les espaces résiduels et greffer les nouveaux développements sur la route.

La question du commerce, aussi, est totalement liée à l'aménagement du territoire. Mais tant que la voiture ne coûte rien, je ne vois pas comment on peut inciter les gens à ne pas aller au centre commercial en dehors, en voiture. On pourrait imaginer un moratoire, se donner dix ans... Sans quoi, progressivement, une énorme population ne trouvera plus sur place de quoi acheter. Et puis c'est indéfendable du point de vue pollution, environnement...

Voir plus loin...

Je le répète encore: en localité, la «zone 30» devrait devenir du 30 général avec exception, en localité. Et puis on s'est rendu compte que la rue de quartier, même avec les zones 30, reste trop dangereuse pour les enfants, pour les petits, pour jouer, pour traverser, pour avoir accès à

Les réaménagements coûtent cher, et ils ne suffisent pas à susciter un autre comportement. Il faut passer au 30 à l'heure, avec contrôle, et sensibiliser les conducteurs.



GCR: de la rue résidentielle à l'écomobilité

Le 3 octobre 1981, quelques personnes intéressées à la sécurité des déplacements se réunissent à Ouchy pour créer, autour de Pro Juventute et de l'ATE alors AST, un groupe de travail dont les objectifs sont de faire connaître en Romandie les avantages de la rue résidentielle par le biais d'une exposition, d'un set de démonstration et d'un ouvrage. Il apparût rapidement qu'isolément, les forces des associations étaient trop faibles dans ce domaine et que la coopération était indispensable.

Dès 1984 le groupe se transforme en Groupe-Conseil romand pour les rues résidentielles et la modération de la circulation et élargit son activité à la modération de la circulation en général. Son premier président est Bernard Vaney, collaborateur du département ro-

mand de Pro Juventute. Le premier bulletin «Rue de l'Avenir» voit le jour.

En 1985, le GCR organise sa première visite à Zurich. Depuis lors, le GCR organise chaque année des journées d'étude «Rue de l'Avenir».

Au cours des ans, l'ADP, Pro Senectute et l'Association des familles de la route rejoignent le GCR. La Société d'Art Public Genève et Vaud, la Sté pour la protection de l'environnement et Image de la Cité Valais participent également au développement du GCR.

Le rôle décisif de Lydia Bonanomi

Très tôt le GCR collabore avec l'EPFL et en particulier avec l'IREC (Institut de recherche sur l'environnement construit) qui, sous l'impulsion décisive de Lydia Bonanomi, forme le groupe de travail «la Rue» qui devient membre du GCR.

Il faut saluer dans ce bref historique du GCR le rôle déterminant de Lydia Bonanomi qui, outre l'impulsion donnée au groupe «la Rue» de l'EPFL, a tenu au sein du comité du GCR, à la fois le rôle de conseillère scientifique et surtout celui d'empêcheuse de penser en rond. En effet, Lydia grâce à sa sensibilité et son inébranlable conviction que la sécurité des plus faibles, les enfants en particulier, ne permettait pas de compromis, a largement contribué à aiguïser notre prise de conscience et à développer notre action.

C'est très sincèrement et au nom de toute l'équipe que je remercie Lydia Bonanomi pour son engagement au sein du GCR.

Alain Rouiller
Vice-président du GCR

la rue. Une grande partie de ce qui est zone 30, ce qui l'est actuellement, ou devrait être à 30, devrait devenir rue résidentielle, mais «nouvelle formule», c'est-à-dire sans tous les aménagements actuellement exigés.

Cela suppose un énorme changement dans les mentalités, mais je crois qu'il faut voir de l'avant. Je serais quand même un peu optimiste: à la fin des années 70, parler du 30 à l'heure, même dans les quartiers, ou de modération du trafic sur les routes principales, on se faisait traiter de fous! Alors de ce point de vue-là... un changement des mentalités, et des politiques, n'est pas exclu. Mais cela prendra du temps... ■

Le combat continue

Huit ans se sont écoulés depuis que Mme Lydia Bonanomi a déposé son étude pour la modération de la circulation à Neuchâtel. A cette époque, nous avons participé ensemble à de nombreuses assemblées de quartiers pour débattre de ses propositions avec des citoyennes et citoyens qui n'étaient pas toujours d'accord d'admettre que les rues sont aussi des espaces de vie, et qu'il convient dès lors de remettre la voiture à la place qui devrait être la sienne. Nous avons souvent été confrontés à l'égoïsme des uns, à l'intolérance des autres, personne n'étant au fond disposé à tirer personnellement les conséquences de ce qu'observait il y a 20 ans déjà le grand philoso-

phe Denis de Rougemont, à savoir «qu'Hitler et l'auto auront été les deux grands fléaux les plus dévastateurs du 20^e siècle».

Au moment où Mme Lydia Bonanomi prend sa retraite, les meilleurs vœux qu'on puisse lui adresser consistent à lui dire que le combat qu'elle a mené jusqu'ici continue, que d'autres sont prêts à le poursuivre pour assurer le bien-être et la sécurité de nos concitoyennes et concitoyens. Et pour faire en sorte que, toujours, l'intérêt public prime sur l'intérêt privé, dans l'esprit du développement durable.

Blaise Dupont
Conseiller communal
Directeur de l'Urbanisme

La modération du trafic à l'IREC

- un important centre de documentation réunissant de nombreux titres, régulièrement consulté par un public très divers;
- des conseils (associations, communes, groupes d'habitants) et des conférences publiques;
- de nombreux articles publiés dans des ouvrages spécialisés et grand public;
- plusieurs recherches, en propre ou en collaboration;
- un enseignement (cours en Suisse et à l'étranger);
- une collaboration avec les milieux de la recherche à l'échelle européenne;
- plusieurs études-pilotes réalisées pour des communes ou des associations;
- des expertises notamment pour le Tribunal administratif.

Rappel

Chers abonnés,
Chères abonnées,
Merci de payer votre abonnement 1998 si vous ne l'avez pas encore fait.

Fr. 20.- à verser sur le CCP du GCR 20-7856-6.

La rédaction

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**
- 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

Fbg de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
☎ 032/724 32 82
Fax 032/724 28 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 - 18, rue Montbrillant
1201 Genève
☎ et fax 022/777 10 02
E-Mail: alain.rouiller@span.ch.

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL
Contact: Lydia BONANOMI
Dominique von der MUHLL
Case postale 555
1001 Lausanne
☎ 021/693 32 98/693 42 07
Fax 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER
(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

Jean-Luc RIME
2D, Passage du Cardinal
1700 Fribourg
☎ 026/424 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 10 19

Valais

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

Vaud

Voir 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