

# Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)  
Paraît 4 fois par année, 16<sup>e</sup> année, 3/99



Alain Rouiller  
Bureau-Conseils ATE  
18, rue de Monthliliet  
1201 GENÈVE

JAB 2002 Neuchâtel

## Vieillir et se déplacer

### Personnes âgées, mobilité, trafic



*Ce numéro de Rue de l'Avenir est la traduction française d'une brochure publiée en 1995 par l'Association transports et environnement (ATE), Pro Senectute canton de Saint-Gall et l'Association droits du piéton (ADP, désormais Mobilité piétonne).*

*Editée dans le cadre d'une exposition, cette brochure était destinée à informer sur les problèmes rencontrés par les personnes âgées dans le trafic, et à montrer des pistes pour inciter les autorités et les milieux spécialisés à prendre des mesures. Ce numéro annonce en outre la journée Rue de l'Avenir 1999 (voir programme encarté), consacrée à ce même thème et qui aura lieu le 5 novembre à Fribourg.*

# Quelques précisions

## «Personnes âgées»

*On comprend sous ce terme les personnes de plus de 65 ans, y compris celles qui bénéficient encore d'une bonne condition physique et ne rencontrent pas trop de difficultés dans la circulation.*



sonnes âgées reste constante. Ce qui signifie en fait que ces accidents-là augmentent de manière disproportionnée.

Ce problème devrait s'aggraver encore ces prochaines décennies, en raison de l'augmentation prévisible du nombre des personnes âgées au sein de l'ensemble de la population.

*Bien des personnes âgées se sentent (encore) relativement en sécurité dans la rue, même si le trafic leur pose divers problèmes.*

**L**es statistiques montrent que cette catégorie de la population est plus fréquemment victime d'accidents de la circulation; la proportion augmente encore plus nettement au-delà de 80 ans.

### Des facultés altérées

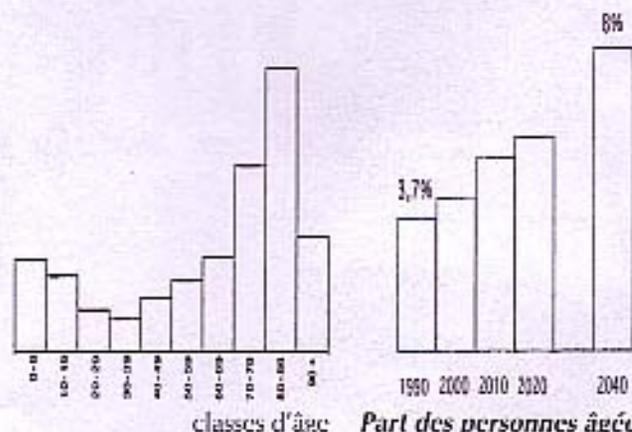
Cette situation est liée à deux facteurs: d'une part, comme les enfants, les personnes âgées sont plus exposées au trafic puisque cette catégorie de population se déplace le plus souvent à pied; d'autre part les changements naturels de l'organisme liés à l'âge les fragilisent. Ces modifications ne se

manifestent que progressivement, de sorte que les personnes âgées peuvent tarder à les reconnaître et à en tenir compte.

Il faut du temps pour admettre que la vue faiblit peu à peu, que les temps de réaction augmentent, ou que l'on ne peut plus traverser la chaussée aussi rapidement que par le passé. Devrait-on pour autant renoncer à participer à la vie sociale?

### Trop de piétons accidentés

D'une manière générale, la fréquence des accidents diminue; mais la proportion de ceux qui impliquent des per-



**Piétons accidentés comparativement à l'ensemble de la population**

(Source: Bureau suisse de prévention des accidents/bpa)

**Part des personnes âgées de plus de 80 ans par rapport à l'ensemble de la population**

(Source: Office fédéral de la statistique. Scénarios de l'évolution démographique 1991-2040: scénario «stabilisation»)

# Trafic et mobilité

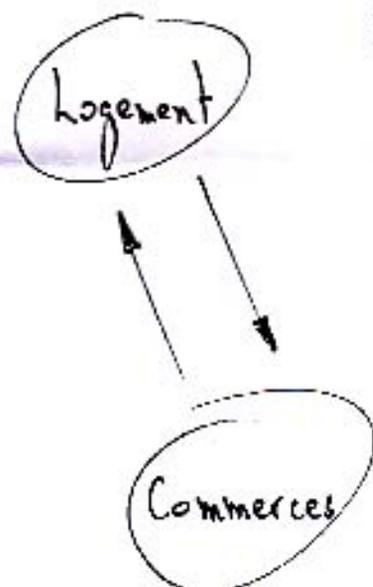
*On ne peut pas toujours exercer ses activités là où on le souhaiterait. Chacun a besoin de certaines infrastructures et de services: un appartement pour se loger, un emploi pour travailler, des commerces pour se procurer des biens nécessaires. Un nouveau travail peut entraîner la nécessité de se déplacer et générer ainsi du trafic.*

On peut se déplacer de différentes manières. Autrefois, on se déplaçait essentiellement à pied. Notre siècle a vu apparaître des moyens de transport de plus en plus confortables et rapides. Aujourd'hui, la majorité des déplacements s'effectuent par des moyens mururisés.

peut leur poser de nombreux problèmes.

## Etre mobile

La notion de mobilité est comprise dans le sens de la capacité à se déplacer. La mobilité peut être évaluée en fonction du temps qu'il faut pour atteindre un certain nombre de buts. Est mobile celui qui peut atteindre un nombre élevé de destinations.



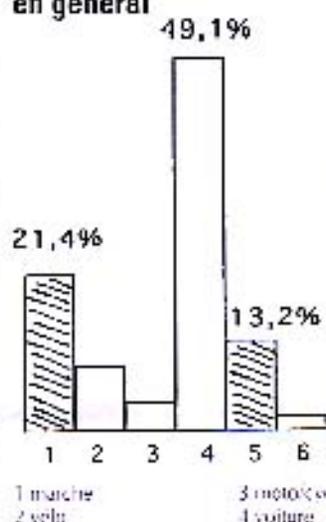
*Pour faire ses courses, il faut généralement se déplacer. Cela génère du trafic.*

## Vivre sans voiture

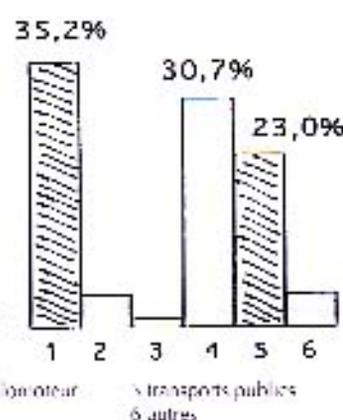
La population âgée est beaucoup moins motorisée que la moyenne: les femmes en particulier ne possèdent souvent pas de voiture. Les personnes âgées, si elles veulent rester mobiles, doivent – plus que d'autres catégories de population – se déplacer à pied ou en transports publics. Ce qui, dans la situation actuelle du trafic,

*La mobilité est comparativement plus élevée lorsqu'on peut atteindre plusieurs buts à pied plutôt qu'un seul en voiture dans un même laps de temps*

## Population en général

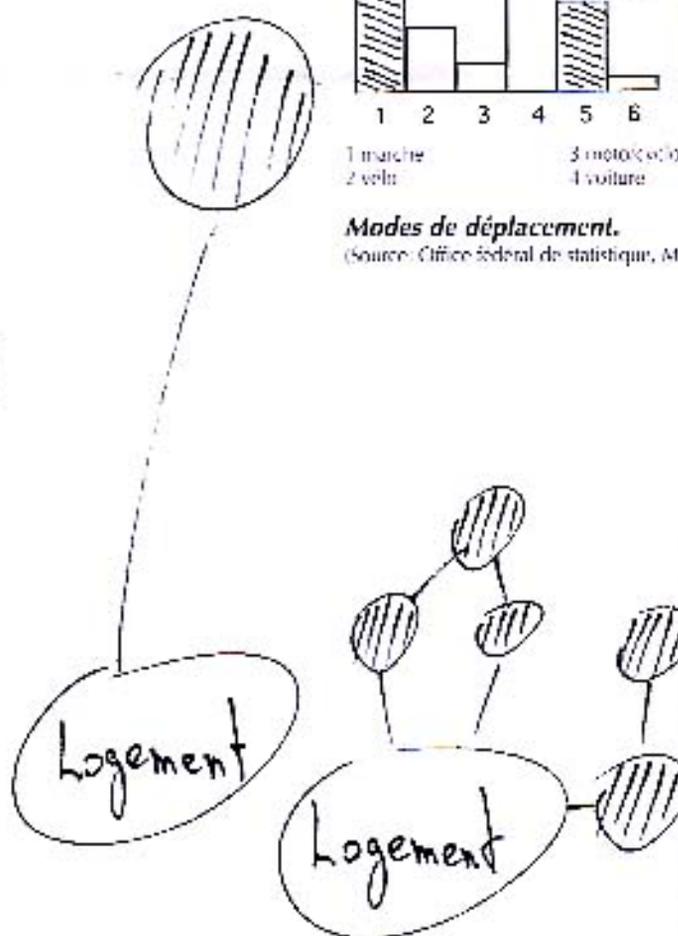


## Population âgée de plus de 65 ans



## Modes de déplacement.

(Source: Office fédéral de statistique, Micro-recensement, Bern: 1989)



## Impressum



Association Transports et Environnement (ATE)



Auteur  
Markus Hartmann, Bureau Raumplanung, Henssler  
Collaboration-conseil  
René Baerlocher, Pro Senectute, bureau régional de Wil  
Traduction  
Jacques Dentan, Pro Senectute Suisse, Vevey  
Collaboratrice  
Dominique von der Mühl, REC-EPH, Lausanne  
Réalisation  
Anne Hissot, secrétariat GCR, Neuchâtel  
Mise en page  
Rémy Clivaz, Neuchâtel

# Besoins de mobilité des personnes âgées

*La grande majorité des personnes âgées vivent dans leur propre logement et beaucoup y habitent seules.*

*La part de celles qui vivent dans un home ou en appartement protégé ne représente qu'une petite minorité. Pour cette catégorie de population, tout particulièrement les personnes âgées qui vivent seules, les contacts sociaux représentent un besoin vital.*

**N**e pas pouvoir se déplacer seul constitue une atteinte très importante à l'autonomie et à la qualité de la vie. Il faut pouvoir faire ses courses, se rendre de temps en temps chez son médecin, aller à l'église ou rendre visite à des proches.

## Le plaisir de sortir

Les personnes âgées ont travaillé la plus grande partie de leur vie; elles disposent enfin de davantage de temps. Beaucoup aiment sortir, se promener ou simplement se tenir de hors pour participer à la vie de la rue.

## Vie sociale

La mobilité est fortement valorisée dans notre société. Pourquoi les personnes âgées devraient-elles en être privées? Au nom de quoi les empêcher de prendre part à la vie publi-

que et les couper de la vie sociale?

## A quelles conditions

Les personnes âgées ne possèdent souvent pas de voiture. Or le taxi coûte cher et il est rare que des proches puissent les véhiculer ou s'occuper de leurs courses. Pour qu'elles puissent conserver leur mobilité et leurs attaches sociales, il faut mettre en place certaines conditions. ■

*Les contacts sociaux: un besoin vital*



## Les problèmes

### Structures urbaines et lieux d'habitation

*De manière générale, l'accessibilité des commerces, des lieux de détente et des équipements publics tend à diminuer. La famille et les connaissances n'habitent souvent plus à proximité. Les distances augmentent.*

**A**ujourd'hui, beaucoup de commerces de quartier ont disparu. Pour les personnes âgées, cela se traduit par des déplacements plus longs et plus pénibles pour faire leurs courses.

## Des problèmes liés à la dispersion urbaine

Ces difficultés sont encore accrues par le fait que de nombreux cheminements autrefois naturels et directs ont disparu. Les rues à fort trafic rendent

souvent difficile l'accès à des destinations situées de l'autre côté de la rue.

Les quartiers et les ensembles qui se sont développés dès les années 60 vont connaître un vieillissement de plus en

*Se promener, le loisir favori des personnes âgées.*



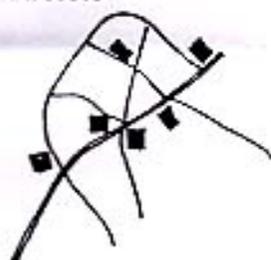
plus important dans les années à venir. Conçus en fonction de la voiture, ils n'offrent généralement aucun équipement atteignable à pied, et une desserte en transports publics n'a souvent pas été prévue. Les problèmes vont inévitablement surgir lorsque la population âgée de ces quartiers ne pourra plus conduire et aura de la peine à se déplacer.

#### Effritement de l'espace public

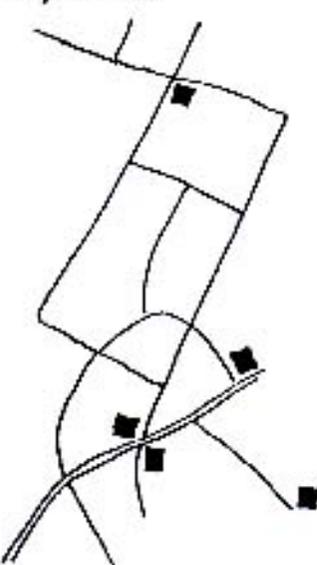
Le trafic automobile nécessite toujours plus d'espace, qu'il a fallu gagner un peu partout, souvent au détriment des surfaces de jardins et des espaces publics.

L'espace public, autrefois à disposition de tous, a été de plus en plus consacré à la voiture. Les espaces de rencontre et de loisir, si importants pour les personnes âgées, et pour les enfants, disparaissent progres-

#### Autrefois



#### Aujourd'hui



*Il faut marcher plus pour atteindre les destinations quotidiennes.*

sivement. Avec eux disparaissent aussi des éléments essentiels d'identification des quartiers. Or, plus que tout autre catégorie de population, les personnes âgées ont besoin de ces possibilités d'identification.

Enfin la population âgée est, avec les enfants, particulièrement touchée par les effets de la pollution atmosphérique.



*Pouvoir faire ses courses à pied: une condition indispensable pour mener une vie autonome.*



*Les rues larges à fort trafic rendent difficile l'accès aux commerces qui se trouvent de l'autre côté de la chaussée.*



*Les quartiers d'habitation construits dans les années 60-70 ne tiennent guère compte des besoins de la population non motorisée.*

*L'élargissement des rues et la création de places de parc ont entraîné la disparition d'espaces de rencontre.*



# Cheminements piétons

*Pour les enfants et les personnes âgées, la marche représente le moyen de se déplacer le plus courant, qu'il s'agisse de la vie quotidienne ou des loisirs. Or bien souvent les cheminements piétons et les trottoirs font défaut. Quand ils existent, il ne sont pas toujours bien conçus et adaptés.*



*Le trottoir s'interrompt au droit des places de parc. Pour gagner le trottoir d'en face, le piéton doit traverser la chaussée à un emplacement mal adapté, dépourvu de sécurité.*

s'y sentent désécurisées. Elles perdent leur assurance et réagissent parfois de manière imprévisible, ce qui complique encore la situation.

## Des peurs justifiées

Leurs craintes sont parfaitement justifiées: on enregistre chaque année un millier d'accidents impliquant des piétons âgés de plus de 65 ans, dont une centaine de cas avec issue fatale.

Les véhicules peuvent poser problème même lorsqu'ils sont arrêtés: le danger (ou l'inconfort) peut aussi venir des voitures parkées sur le trottoir ou

**P**our les personnes âgées, les cheminements piétons peuvent constituer des obstacles importants, particulièrement pour celles qui souffrent d'un handicap physique:

- trottoirs trop étroits;
- bordures des trottoirs trop hautes;
- revêtements inappropriés;
- phases vertes trop brèves aux passages protégés par des signaux lumineux;
- encombrement des trottoirs par les étalages des commerçants, les sacs à ordures, les hurodateurs, les vélos, etc.;
- éclairage inexistant, ou insuffisant;
- absence de main courante le long des escaliers ou des chemins en pente;
- manque de possibilités de se reposer ou de s'asseoir.

## Les contraintes de l'hiver

Les personnes âgées se trouvent particulièrement handica-

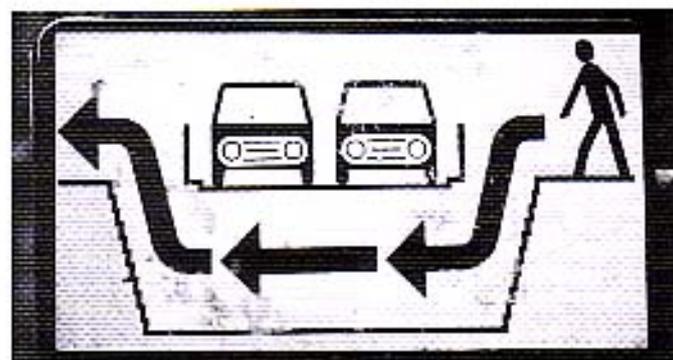
pées en hiver, lorsque les trottoirs sont enneigés ou verglacés. Lors de travaux, on néglige souvent les usagers «faibles», qui ont encore plus que les autres besoin de cheminements sûrs.

## Des itinéraires peu attractifs

Les piétons sont souvent contraints à des détours. Ceux-ci sont pénibles pour les personnes âgées, notamment les passages dénivelés (passages souterrains, passerelles).

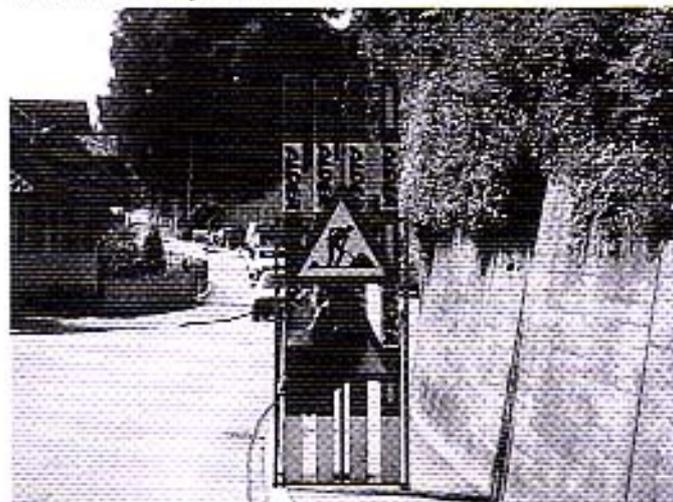
## Un manque de respect évident

Le manque d'attention et d'égards des automobilistes est un problème majeur pour les personnes âgées sur la voie publique. Les conducteurs ne manifestent peu de respect et de patience vis-à-vis des usagers les plus faibles. Les personnes âgées ont peur de se retrouver dans la circulation, et



*Les passages souterrains impliquent souvent de longs détours et parfois des dénivellations pénibles.*

*Qui a pensé aux personnes âgées, ou à la mère de famille avec sa poussette?*



stationnées à des endroits où elles gênent la visibilité pour traverser.

Les cyclistes et les rollers qui circulent sur les trottoirs font également peur aux personnes âgées, à cause de la vitesse.

#### **Un sentiment d'insécurité**

Outre les difficultés liées au trafic, les personnes âgées redoutent également l'insécurité en général sur la voie publique et notamment dans les passages souterrains. Elles n'aiment pas se trouver dehors quand il fait nuit, et renoncent alors souvent à sortir le soir, ce qui limite encore leur mobilité.

Si le trafic continue encore à se développer de la même manière, bien des personnes âgées en arriveront à ne plus vouloir sortir de chez elles.

*Les véhicules stationnés sur le trottoir gênent les piétons et la visibilité.*



*Des espaces d'attente inconfortables aux passages piétons.*

## Transports publics: les obstacles

*Les transports publics (train, tramway et bus) rendent de grands services aux usagers dépourvus de moyen de transport individuel pour couvrir des distances longues.*

*Les personnes âgées sont particulièrement dépendantes d'une desserte en transports publics.*

**L'**utilisation des transports publics tels qu'ils sont souvent conçus exige une bonne condition physique. Dès que des déficiences surviennent chez une personne,



*En dehors des heures de pointe, la clientèle âgée représente la majorité des passagers.*



*Des arrêts trop souvent dépourvus d'abri et de possibilités de s'asseoir.*

la capacité d'utiliser les transports s'en trouve compromise.

### Les arrêts et leurs accès

L'accès aux arrêts de transports publics pose divers problèmes. Parfois il est simplement inexistant, et trop souvent le cheminement n'est ni sûr ni confortable, et contraint le piéton à un itinéraire tortueux. On fait volontiers un détour quand on se promène, il n'en va pas de même quand on va prendre le bus, surtout si le véhicule approche.

Aux arrêts proprement dits, il manque souvent des possibilités de s'asseoir, et un abri. Les personnes âgées arrivent souvent bien en avance, pour être sûr de ne pas manquer le tram. Elles devraient pouvoir s'asseoir et attendre à l'abri des intempéries.

Dans les gares, l'insuffisance de la signalisation et l'agitation ambiante mettent à rude épreuve les personnes âgées. Apparemment insignifiants, certains détails les gênent beaucoup: panneaux horaires

placés trop haut, caractères trop petits, etc.

### Les véhicules

Les véhicules surbaissés sont encore rares. Monter dans le véhicule ou en descendre est une opération difficile: plateforme élevée, marches souvent trop hautes et espace libre trop étroit.

### Exploitation

En général quand l'âge vient, on ne se déplace plus aussi rapidement. Les personnes âgées ont besoin de plus de temps pour s'orienter, pour acheter leur billet, monter ou descendre des véhicules.

Les conducteurs des véhicules vivent, eux, sous la constante pression des horaires à

respecter, généralement calculés au plus serré. Pour abaisser les frais d'exploitation, on économise sur le personnel.

Le chauffeur n'a pas le temps d'attendre, encore moins d'apporter son aide; le bus démarre avant que le passager âgé n'ait eu le temps de s'asseoir. L'exploitation des transports publics est adaptée prioritairement au transport des personnes actives et bien portantes. On n'ignore pas les besoins et les contingences affectant les personnes âgées ou handicapées, mais on n'en reconnaît pas leur importance. Le temps et l'argent manquent pour des améliorations.

Enfin pour ceux qui utilisent les transports publics tous les jours, un arrêt momentanément non desservi ne pose pas de gros problèmes. Mais il faut aussi penser aux personnes âgées, pour qui cela peut être très pénible. ■

### Plate-forme élevée, marches hautes...



# Solutions

## Aux piétons de s'adapter, ou au trafic?

*Face aux problèmes évoqués plus haut, sur quoi faut-il agir? Certains estiment que les personnes âgées doivent désormais s'adapter à l'évolution actuelle et aux exigences du trafic moderne. D'autres pensent que l'organisation de la circulation et les structures urbaines devraient mieux tenir compte des besoins de la population âgée, et qu'il faudrait le plus possible prendre des mesures de modération du trafic. Nous adhérons évidemment plutôt à la seconde position.*

**M**alheureusement, à l'heure actuelle, c'est pratiquement toujours l'adaptation des personnes âgées au trafic qui prévaut. Avec cette manière de

voir, on en arrive vite à les présenter comme une catégorie d'usagers au comportement imprudent et imprévisible, à la limite stupide. C'est cette ima-

ge que véhiculent souvent les campagnes de prévention des accidents.

### Un comportement égoïste

La plupart des automobilistes ne tiennent évidemment pas à ce qu'on prenne trop de mesures en faveur des piétons. Si on prolonge la phase verte des feux pour piétons pour les personnes âgées, ils devront attendre davantage. Si les piétons bénéficient de la priorité aux passages piétons, cela oblige à ralentir, voire à s'arrêter.

Améliorer la sécurité des personnes âgées sur la voie publique implique inévitablement certaines concessions de la part des automobilistes: rouler plus lentement, avoir des

égards envers les usagers plus faibles.

### Une conduite calme

L'ATF, Pro Senectute et Mobilité piétonne plaident résolument en faveur d'une meilleure prise en compte des besoins et des performances physiques de la population âgée.

Cette approche permet d'agir sur les causes des problèmes et de mieux tenir compte des usagers plus vulnérables de l'espace public: personnes âgées, enfants, personnes handicapées, adultes accompagnés d'enfants.

Un trafic plus calme et plus fluide amène aussi une diminution du bruit et de la pollution, et un gain général de qualité de vie.



*Tenir compte des capacités physiques des handicapés et des personnes âgées dans les aménagements publics.*

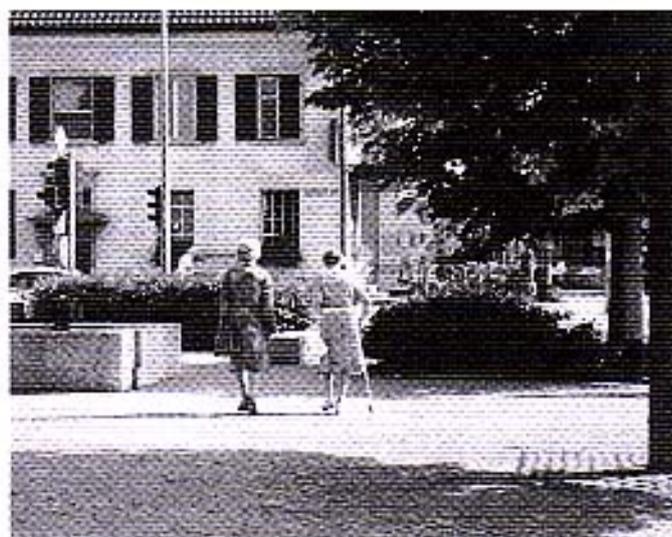
## Adapter les politiques et les aménagements

**L'**adaptation de la politique des transports et des aménagements publics à la population âgée implique les conditions suivantes.

### Urbanisme et politique du logement

- Développement urbain basé sur les déplacements à pied. Équipements décentralisés et bien raccordés au réseau des

*Tenir compte des usagers non motorisés: condition fondamentale d'un espace public plus favorable aux personnes âgées.*





*Rues résidentielles et mesures de modération du trafic, un cadre de vie plus agréable pour tous.*

transports publics, commerce, espaces verts et arrêts des transports publics accessibles à pied.

leur permettent de rester chez elles.

- **Maintien des possibilités d'identification et d'intégration sociale:** on a besoin dans les quartiers de lieux de rencontre et d'éléments de repères. La rue y constitue souvent le principal espace public: dans les quartiers d'habitation, elle doit redevenir plus favorable aux usagers non motorisés. Il ne s'agit pas de chasser les voitures, mais de les «domestiquer» par le biais de diverses mesures:

- vitesse de circulation réduite pour les véhicules à moteur;
- diminution des surfaces de chaussée au profit d'espaces pour les piétons; réorganisation du stationnement et création d'espaces verts.

#### **Réseau des chemins piétons**

On entend ici par réseau des chemins piétons l'ensemble des itinéraires empruntés par les piétons, qu'il s'agisse de trottoirs, de chemins à chaussée mixte dans les quartiers ou de petits chemins séparés. Ce réseau n'est que rarement distinct du réseau emprunté par les véhicules motorisés.

Il n'est donc pas question de réaliser un réseau séparé, mais d'assurer la continuité d'un

réseau intégré. Pour cela il doit être:

- **étendu:** les cheminements couvrent toute la zone habitée. Le réseau permet l'accès à toutes les destinations courantes: commerces, cabinets médicaux, locaux communaux et paroissiaux et jardins publics. Le réseau ne s'interrompt pas aux voies principales.
- **sûr,** permettant de réduire les risques d'accidents et d'augmenter le sentiment subjectif de sécurité. Par rapport à aujourd'hui, il s'agit de prendre des mesures pour renforcer à la fois la sécurité du trafic – directement liée à la vitesse de circulation – et la sécurité en général des espaces publics. Si les conditions particulières ne suffisent pas, un prendra des mesures constructives. En ce qui concerne la sécurité gé-

nérale, on veillera en particulier à ce que les itinéraires piétonniers soient proches de lieux animés et bénéficient d'un éclairage suffisant.

- **attractif:** cheminements liés à des jonctions multiples (activités commerciales, vitrines, surfaces vertes, jardins), évitant la monotonie et la pollution, confortablement larges.
- **bien adaptés aux besoins des usagers:** dépourvus d'obstacles, pentes pourvues de mains courantes, temps d'attente limité pour les traversées, phases vertes assez longues aux feux, passages dénivelés et détours réduits le plus possible.

#### **Aménagements pour les piétons**

Concernant les aménagements proprement dits, diver-

*Des cheminements attractifs, c'est aussi la possibilité de s'arrêter et de se reposer.*



*Localement, et si nécessaire, améliorer la sécurité par des mesures constructives.*

- **Mélange des classes d'âge et des groupes sociaux dans les quartiers.** Les rénovations lourdes destinées à créer des logements de luxe chassent les personnes âgées des quartiers qui leur sont familiers; les rénovations douces

*Le trottoir continu au débouché des rues de quartier améliore la sécurité des piétons.*





*Si un passage souterrain s'avère la seule solution possible, prévoir des rampes suffisamment larges, le plus possible à la lumière du jour.*



*Réaménagement d'une rue et revalorisation des espaces réservés aux piétons.*

ses solutions sont souhaitables:

- Abaissement des bordures de trottoirs au droit des passages protégés; dans certains cas, rehaussement du passage protégé (continuité avec le niveau des trottoirs).
- Aménagement de trottoirs continus au débouché des rues de quartier.
- Le moins possible de passages dénivelés (passerelles, passages sous voies); une solution à réserver pour les cas où on ne peut vraiment pas faire autrement (voies de chemin de fer, par exemple). Prévoir alors des rampes confortablement larges, bénéficiant au maximum de la lumière du jour.

- Trottoirs suffisamment larges et bien aménagés.
- Éclairage en suffisance, réalisé en fonction des besoins des piétons.

#### Adapter les transports publics

Les impératifs des transports publics – rapidité, respect de l'horaire – et les besoins des personnes âgées – attention, gestes d'aide, temps suffisant – sont difficilement conciliables. Mais on pourrait attendre des entreprises de transports publics qu'elles tiennent mieux compte des besoins de la clientèle âgée, par exemple par:

- Confort d'accès aux véhicules: introduction progressive

de nouveaux véhicules à plancher surbaissé.

- Aménagement d'arrêts de transports publics à proximité des principaux lieux fréquentés par la population âgée.
- Accès sûrs et aussi directs que possible aux arrêts.
- Installation d'abris pourvus de bancs à tous les arrêts, pratiques et régulièrement entretenus.
- Places assises réservées près du conducteur.
- Horaires facilement compréhensibles, imprimés en caractère suffisamment gros.

#### Éducation à la circulation

Dans bien des endroits – quartiers, villages – la configuration de l'espace rend impossible la séparation du trafic (espaces réservés aux voitures, aux vélos et aux piétons).

Il y aura toujours des rues à usage mixte, où les usagers, motorisés ou non, se partagent la chaussée: rues de quartier ou de villages dépourvues de trottoirs et de passages piétons. Dans ces cas, c'est l'usager «le plus fort» qui doit faire preuve d'égards.

Cet aspect de l'éducation devrait se faire dès l'apprentissage de la conduite: la police et les moniteurs d'auto-école devraient sensibiliser les jeunes conducteurs aux difficultés que rencontrent les personnes âgées sur la voie publique.



*Aux arrêts, prévoir systématiquement un abri pourvu d'un banc.*

#### Tenir compte des piétons âgés devrait faire partie de l'éducation à la circulation.



# Remédier aux déficiences



*Des mesures constructives même simples peuvent constituer une importante amélioration pour les piétons.*

Mettre en place une politique du trafic mieux adaptée aux personnes âgées ne nécessite pas de nouvelles dispositions légales. On peut déjà simplement appliquer les prescriptions existantes. Par exemple:

- Etablir un réseau de chemins piétonniers conformément à la Loi fédérale sur les chemins piétonniers et de randonnée (L CPR);
- Respecter le droit de priorité aux passages piétons;
- Ne pas parker sur les trottoirs;
- Respecter les vitesses indi-

quées et adapter sa vitesse au contexte;

- Mettre en place des zones 30 dans les quartiers;
- Abaisser la vitesse autorisée sur les tronçons de rue dangereux;
- Réaliser certaines mesures constructives assurant une meilleure protection des piétons. ■

*Les zones 30 contribuent à la diminution du nombre d'accidents. L'abaissement de la vitesse est un facteur clé pour la sécurité des piétons.*



Rue de l'Avenir

## Abonnement 2000

A retourner au GCR, Fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» 10 numéros par années

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-), soutien Fr. 100.- (FF 400.-)

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

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

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

NPA: \_\_\_\_\_ Localité: \_\_\_\_\_

Rue de l'Avenir

GCR

Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**  
Association suisse des piétons
- **AIE**  
Association transports et environnement
- **«La Rue»**  
Groupe de travail de l'U11
- **Pro Juventute**
- **Pro Senectute**
- **Association des Familles des Victimes de la Route**
- **Société d'Art Public**
- **Sa 144** pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

### Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et Mobilité piétonne  
Anne Bova

Fbg de l'Hôpital 1  
2000 Neuchâtel  
T 032/774 32 87  
Fax 032/21 20 00  
E-mail rue.avenir@imaginer.ch  
CCP. 70 - 7856 6

### Président

Serge BLUCHAT  
77, route de Fontaines  
7900 Portentray  
T 012/466 61 41  
Fax 012/466 40 02  
E-mail serge.bluchat@bluewin.ch

### Vice-Président

Alain ROUILLE  
All. 13, rue Marché  
1201 Genève  
T 022/777 10 02  
Fax 022/777 10 03  
E-mail alain.maille@vevey.ch

### Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue»  
RRC - RA - RPL  
Dominique von der Mühle  
Case postale 455  
1001 Lausanne  
T 021/691 42 07  
Fax 021/691 38 40  
Foncel  
Dominique.vondermuehle@epfl.ch

### Conseillers régionaux

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

### Fribourg

Jean Luc RIME  
217, passage du Cardinal  
17001 nbourg  
T 026/474 76 65  
Fax 026/121 71 95  
E-mail esat@swissnet.ch

### Jura

Serge BLUCHAT  
(voir coordonnées ci-dessus)

### Neuchâtel

Yvonne NORRIS  
2, ch. de Fresens  
2026 St-Aubin, Sauges  
T 032/825 10 19

### Vallée

Pierre-François SCHMID  
13, rue du Rhône  
1850 Sion T 027/822 91 61  
Fax 027/322 91 19

### Vaud

Voir ci-dessus: Centre de documentation et appui technique