

# Rue de l'Avenir

Groupe-Conseil romand

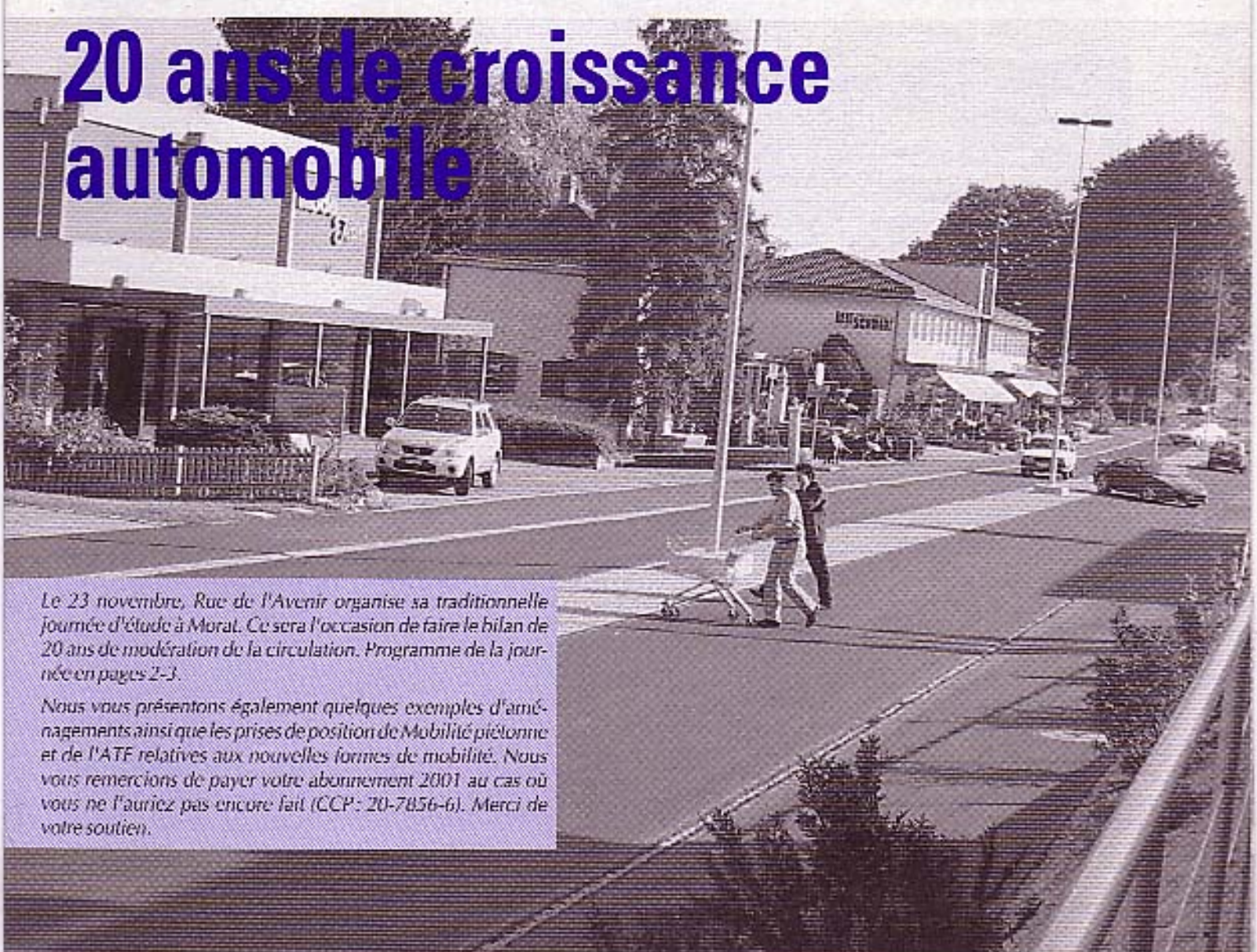
Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 18<sup>e</sup> année, 3/2001  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

## Journée Rue de l'Avenir 20 ans de Rue de l'Avenir 20 ans de croissance automobile

Le 23 novembre, Rue de l'Avenir organise sa traditionnelle journée d'étude à Morat. Ce sera l'occasion de faire le bilan de 20 ans de modération de la circulation. Programme de la journée en pages 2-3.

Nous vous présentons également quelques exemples d'aménagements ainsi que les prises de position de Mobilité piétonne et de l'ATF relatives aux nouvelles formes de mobilité. Nous vous remercions de payer votre abonnement 2001 au cas où vous ne l'auriez pas encore fait (CCP: 20-7856-6). Merci de votre soutien.



17<sup>e</sup> journée Rue de l'Avenir à Morat

# Des propositions pour un réel transfert vers l'écomobilité

**Vingt ans déjà. Rue de l'Avenir (RdA) a été fondée en 1981 par l'ATE et Pro Juventute à Ouchy en vue de promouvoir la modération de la circulation et l'amélioration du cadre de vie. Mobilité piétonne, le groupe «la Rue» de l'EPFL, Pro Senectute et plus récemment l'Association des familles victimes de la route ont rejoint les deux pionniers.**

Cette 17<sup>e</sup> journée à Morat sera l'occasion de faire un rapide survol de l'évolution des 20 ans de Rue de l'Avenir: de la rue résidentielle créée en 1989 à la vision zéro suédoise, des zones 30, créées en 1989, à l'écomobilité – mot inventé il y a une douzaine d'années seulement. Notre ancien pré-

sident Pierre-François Schmid s'en fera l'écho.

Un coup de projecteur vers l'avenir nous permettra de présenter et de mettre en discussion des idées novatrices en matière d'écomobilité.

Philippe Casser nous présentera des concepts innovateurs d'entreprises pour pro-

mouvoir une mobilité écologique de leurs employés, Hannes Müller nous dira si la mobilité sans voiture est possible, Willi Hüsler nous expliquera pourquoi Zurich est exemplaire en Europe en matière de transports publics. Enfin, Urs Michel nous présentera le concept de mobilité pié-

tonne d'Expo.02. Une table ronde permettra à chacun de s'exprimer.

**L'après-midi, un programme très varié**

Nous visiterons en effet les nombreux aménagements réalisés à Morat, sous la conduite de Peter Friedli, ingénieur

## Les principaux intervenants

**Hannes Müller,**  
ingénieur de la circulation,  
Bureau Müller & Roman  
de planification des transports  
**Une vie sans voiture**

«Aujourd'hui, tout le monde a une voiture!» C'est largement faux: un grand nombre de ménages vit actuellement sans voiture, et il ne s'agit pas seulement de personnes âgées qui ne peuvent plus conduire ou de jeunes qui n'ont pas encore les moyens pour se payer une voiture. Il est notoire que la disponibilité d'une voiture est l'un des critères les plus déterminants du choix du mode de transport. Malgré cela, et curieusement, des mesures visant à réduire le taux de motorisation ne sont pas vraiment d'actualité.

Hannes Müller, auteur d'une étude du PNR 41 traitant des ménages sans voiture<sup>1</sup>, présentera les principaux résultats de sa recherche, ainsi que les mesures susceptibles d'améliorer les conditions pour vivre sans voiture. Parmi celles-ci, il parlera également du mouvement pour des quartiers sans voitures qui est en train de prendre de l'ampleur.

**Willi Hüsler, ingénieur EPF/SVT**  
Bureau BVV de planification  
des transports  
**La priorité**  
**aux trams et aux bus à Zurich**

Chacun sait qu'à Zurich, on prend tout naturellement les transports publics, car ceux-ci sont présents partout; on n'attend jamais longtemps et ils avancent vite.

D'habitude, pour augmenter la vitesse de progression des bus et des trams, on aménage des sites propres pour les trams et des voies réservées aux bus. Or, l'espace important nécessaire pour cela est pris sur celui des piétons, des cyclistes, du stationnement, de plantations et autres éléments constitués de l'espace public. Au lieu de la séparation dans l'espace, Zurich privilégie la séparation «dans le temps», en donnant systématiquement le feu vert aux bus et aux trams et en plaçant les arrêts sur la chaussée, devant les voitures.

Willi Hüsler, expert des transports publics internationalement connu et habitant de Zurich, nous exposera la politique zürichoise et nous montrera des aménagements exemplaires.

**Philippe Casser,**  
Bureau Ribli ingénieurs (Genève)  
**Concept innovateur**  
**de mobilité dans les entreprises**

Les pendulaires se rendant en voiture au travail représentent la plus grosse part des problèmes de congestionnement des villes aux heures de pointe et une forte pression sur les possibilités de stationnement. Quel rôle peuvent jouer des entreprises pour inciter leurs employés à se déplacer par d'autres moyens? Ces dernières années, quelques entreprises ont été amenées, pour des raisons diverses (projets d'extension, contraintes du règlement communal, considérations écologiques dans le cadre d'un label ISO), à élaborer et mettre en oeuvre un concept global de mobilité visant à favoriser d'autres modes de déplacement: transports publics, auto-partage et co-voiturage, déplacements à pied et à vélo.

**Urs Michel, urbaniste**  
architecte EPF  
Bureau Planum, Bienne et Zurich

**Gestion de la mobilité**  
**dans le cadre d'Expo 02**

Les déplacements non motorisés sont un plaisir, mais ont également un sens. Une mobilité douce, respectueuse de l'environnement a été développée dans le cadre d'expo 02. Il sera possible de relier les 4 artepages de Bienne, Morat, Neuchâtel et Yverdon à pied, à vélo, à roller ou en bateau.

Urs Michel, architecte-urbaniste et ancien responsable du secteur sécurité routière de l'ATE présentera le concept de mobilité piétonne d'Expo.02 et parlera de la valorisation des déplacements non motorisés.

<sup>1</sup>Müller Hannes, 2000, Autofreie Haushalte – Ihre Mobilität und die Folgen für die Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, NFP 41, Bericht A2. Pour la commande et le résumé en français: [www.nfp41.ch/](http://www.nfp41.ch/).

Journée «Rue de l'Avenir» 2001

## Des propositions pour un réel transfert vers l'écomobilité

Vendredi 23 novembre à Morat (Maison communale)

### Arrivée des trains

Genève 6 h 48 via Neuchâtel; Delémont 7 h 30 via Bienne et Lyss; Neuchâtel 8 h 02; Lausanne 7 h 27 via Neuchâtel; Sion 6 h 14 via Fribourg; Zurich 6 h 34 via Fribourg

9 h 00 Accueil et café

9 h 30 Introduction et souhaits de bienvenue, **Serge Beuchat**, président  
Bilan de ans de Rue de l'Avenir, **Pierre-François Schmid**, ancien président et **Pierre Favre**, stagiaire

10 h 00 Trois pistes pour le transfert vers l'écomobilité:

- *concepts innovateurs de mobilité dans les entreprises*, **Philippe Gasser**, ingénieur
  - *La mobilité sans voiture, est-ce que cela existe?* **Hannes Müller**, ing. de circulation
  - *La priorité aux trams et aux bus à Zurich*, **Willi Hüsler**, ing. FPF/SVI
- L'écomobilité une utopie?* Table ronde animée par **Dominique von der Mühl**, architecte, IRFC-EPFL

12 h 00 Gestion de la mobilité dans le cadre d'Expo.02, **Urs Michel**, urbaniste/arch. EPF

Présidence de la matinée: **Serge Beuchat**, président de Rue de l'Avenir

12 h 30 Apéritif et salutations de la commune. Repas au restaurant de la Croix-Blanche.

14 h 00 Présentation des aménagements de Morat, **Peter Friedli**, ingénieur communal  
Visite des réalisations

Présidence de l'après-midi: **Alain Rouiller**, vice-président de Rue de l'Avenir

16 h 30 Fin de journée

### Départ des trains

Genève 17 h 00 via Neuchâtel; Neuchâtel 17 h 00; Fribourg 17 h 01; Lausanne 17 h 03 via Payerne; Sion 17 h 03 via Payerne;  
Delémont 17 h 06 via Lyss et Bienne; Zurich 17 h 06 via Giers/Berne

### Prix de la journée

comprenant les conférences, la visite, la documentation, le repas (sans les boissons)  
Fr. 130.- par personne

### Inscription

Par retour du coupon d'inscription ou par courrier électronique jusqu'au 10 novembre

communal. Il n'est plus nécessaire d'aller à Hennem dans la lointaine Germanie pour voir une cohabitation réussie des usagers sur un axe principal en entrée de localité (zone de centre commerciaux), vous la verrez fonctionner à la rue de Berne à Morat. Nous pourrons voir également des zones 30 avec des rues à double sens de 4m de large, des pastilles rehaussées et des coussins de type berlinois. Enfin, une originalité morale: les passages à piétons sécurisés. Une visite à ne pas manquer.

### Bulletin d'inscription

Je m'inscris à la journée «Des propositions pour un réel transfert vers l'écomobilité» du 23 novembre 2001 à Morat (repas compris)

Nom/Prénom: \_\_\_\_\_

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

NPA/Localité: \_\_\_\_\_

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

A retourner jusqu'au 10 novembre 2001, au Secrétariat Rue de l'Avenir, fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel  
fax: 032 724 20 00, inscription en ligne possible sur [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

# Réaménagement de la Grand'Rue aux Breuleux (JU)

*Centre commerçant de la localité, la Grand'Rue (route cantonale) est source de conflits et donc de danger. De plus, la chaussée, les trottoirs ainsi que les espaces publics et privés sont en mauvais état. Il s'agit ici de concilier la circulation de proximité, les déplacements piétonniers et de remettre en état l'ensemble de l'espace-rue... tout en respectant et en valorisant les caractéristiques urbanistiques du site.*



- La Grand'Rue et la rue de la Gare, toutes deux routes cantonales, revêtent un même statut dans la hiérarchie du réseau routier.
- La rue de l'Industrie est une route communale. Il est proposé de la «tranquilliser», en induisant le transit, en parti-

culier celui des poids lourds, par la Grand'Rue.

- La rue du Curé-Beuret est la collectrice du quartier situé au nord de l'église. Pour remédier à la confusion régnant actuellement au carrefour de l'Industrie, il est proposé de ramener la rue



**A**vec une topographie en pente, la Grand'Rue pose un problème de confort et de sécurité – en particulier l'hiver (1000m d'altitude) – aux usagers nécessitant des mesures de modération du trafic.

Les piétons, en particulier, ne sont pas en sûreté : des trottoirs souvent interrompus, de nombreux obstacles compromettent la continuité des cheminements, des problèmes de visibilité.

Par ailleurs, les carrefours de la Gare et de l'Industrie sont

source de confusion et appellent une redéfinition. Il est également nécessaire de clarifier le statut des rues qui y convergent.

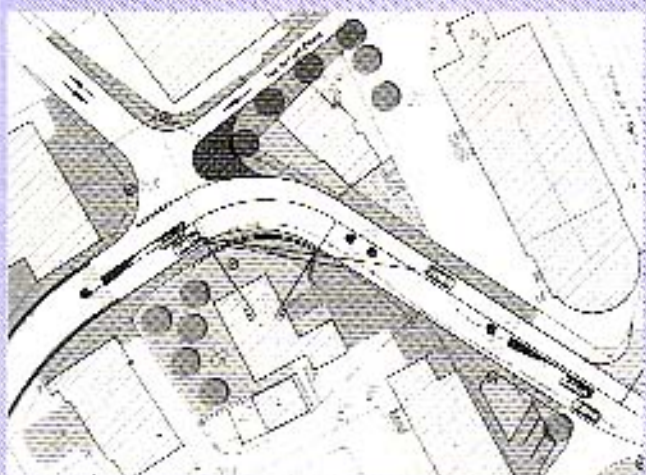
## Conception directrice des circulations

Les mesures concrètes d'aménagement dépendent de la réflexion menée sur l'ensemble de la localité en matière de circulations.

La conception directrice des circulations proposée résulte des constats et des choix suivants :



## Carrefour Rue de l'Industrie – Curé-Beuret



- Élargissement ponctuel des espaces dévolus aux déplacements piétons
- Implantations d'îlots aux embranchements de rues permettant l'intégration d'un tourne à gauche, en particulier pour les deux-roues (+ déflexions horizontales)
- Protection des aires d'attente des piétons et mesures visant à augmenter la visibilité

du Curé-Beuret sur la rue de l'Industrie, d'y instaurer un régime à sens unique sur le tronçon inférieur (quelques mètres) et d'en réduire le gabarit.

### Parti urbanistique

Il s'agira de sauvegarder l'identité du site nombreux perrons, terrasses ou autres

éléments d'accroche à la pente – ainsi que la continuité de revêtement entre la chaussée et les espaces mixtes (piétons et stationnement). L'objectif est de préserver la perception d'un espace rue large et continu qui s'étend de façade à façade ou qui se prolonge par des plages latérales, véritables «places» ponctuant la Grand'

Rue de part et d'autre de la chaussée.

### Mesures d'aménagements

- Restaurer ou compléter, en fonction des besoins des propriétaires, les «accroches» à la pente (perrons, langues de verdure ou devantures commerciales) (mise en valeur du site).
- Réduire la largeur de la chaussée à 5 m pour garantir des cheminements piétons continus de part et d'autre de la rue (attractivité – sécurité).

minaires intégrés au sol ou dans les murs (intégration – sécurité).

- La gestion du carrefour de la Gare au moyen d'un giratoire permet d'assurer la modulation du trafic et la clarification des rapports de priorité. Des îlots, placés au débouché de chaque embranchement, sécurisent les traversées piétonnes et minimisent la longueur des parcours (sécurité).
- Modérer le trafic et sécuriser les traversées piétonnes en élargissant ponctuellement

## Perspective de la rue aménagée

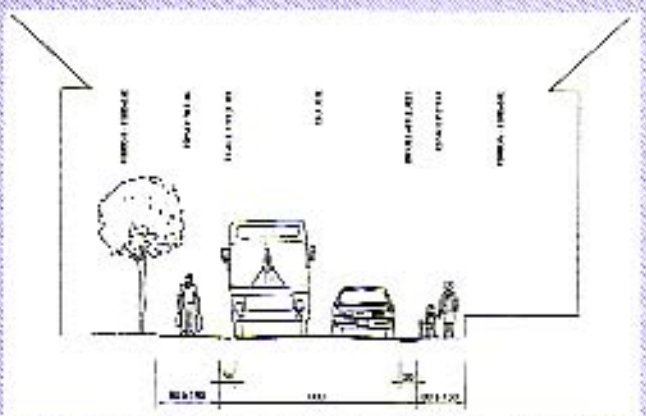
Simulation du secteur central de la Grand'Rue



- Développement de cheminements piétons continus (en plus des espaces perrons, devantures et terrasses)
- Restauration des perrons, langues de verdure, devantures commerciales, terrasses
- Délimitation de la surface roulante (chaussée) au moyen de rigoles affleurées (existantes à l'origine) visant à renforcer la perception d'une continuité spatiale de façade à façade (intégration dans le site)

## Coupe transversale type de la rue

(sécléur sans îlot)



- Réduction de la largeur de la chaussée à 5 m (cas de croisement déterminant : voiture - poids lourd)
- Intégration de poteaux - bornes de protection dans les secteurs sensibles
- Renforcement des plantations existantes en fonction du lieu et des possibilités

- Délimiter la chaussée au moyen de rigoles affleurées visant à renforcer la perception d'une continuité spatiale de façade à façade (intégration dans le site).
- L'éclairage de l'espace rue est assuré par des appliques en façade, respectivement par des candélabres ponctuels.
- Les dégagements latéraux perpendiculaires à la chaussée sont mis en valeur par un éclairage indirect plus diffus, obtenu au moyen de lu-

les trottoirs et en créant des déflexions horizontales par des îlots centraux à la hauteur de lieux publics.

**RWBSA, Porrentruy**  
Ingénieurs-Conseils  
Département Génie civil  
et Urbanisme

Ville de Neuchâtel

# Aménagement de la place Blaise-Cendrars

*Au printemps 2001, la modernisation de la gare de la Ville de Neuchâtel a été inaugurée. En parallèle, la Ville aboutissait avec la construction du Fun'ambule à une liaison directe en funiculaire entre la gare CFF et le bas de la ville où se trouvent l'Université, les hôpitaux, deux Lycées et qui accueillera prochainement l'un des sites d'Expo.02. La Ville a profité de ces travaux pour ouvrir la gare CFF côté nord, en prolongeant le sous-voie existant donnant directement accès au quartier et sur l'axe routier nord où passent de nombreuses lignes de transports publics.*

L'ensemble des réalisations a été l'occasion de mener une réflexion plus large au niveau des transports publics (TN) visant à moyen terme, à réorganiser les transports publics en développant davantage le système de réseau au centre urbain.

## Réseau des transports publics

Jusqu'à présent, le réseau des transports publics neuchâtelois se présente en un système radial où l'ensemble des lignes se croisent au centre-ville permettant les différents transbordements. Ce système, d'une certaine efficacité, occasionne toutefois des détours et des pertes de temps pour une partie de la clientèle.

L'objectif consiste donc à offrir d'autres alternatives de transbordement, de déplacement.

Dans ce sens, le Fun'ambule, peut être considéré comme une prolongation naturelle de

la gare CFF au sud en offrant la possibilité d'accéder plus efficacement à la gare en provenance du sud-est de l'agglomération neuchâteloise avec un transbordement direct sur la ligne sud des TN.

Au nord, nous avons opté pour la réalisation d'un interface de transports à savoir une amélioration des conditions de transbordement et d'accessibilité pour les clients des transports publics et permettant d'aménager un arrêt supplémentaire de transports publics pour un nouvel axe urbain, axe nord, reliant directement la gare CFF aux communes de l'ouest de la Ville sans transiter par le centre-ville.

## Place Blaise-Cendrars

L'idée consiste, compte tenu des conditions locales, à aménager une surface particulière de façon à permettre une cohabitation d'un ensemble

de modes de transports de manière intense et harmonieuse et transformer le carrefour actuel en une place.

Les principes d'aménagements ont été basés sur les dernières recommandations en vigueur (normes VSS relatives à la conception d'espaces routiers SN 640211-212-213). Il s'agit de mettre en place un ensemble visant à réduire naturellement la vitesse de 50 km/h aujourd'hui à 30 km/heure.

Ainsi, la limite de la place est fixée par des rampes douces de 3 à 5% de pente sur une longueur de trois mètres par un marquage au sol normalisé, de façon à créer un plateau de circulation sur l'ensemble de la place.

Ce plateau est traité en surface par un revêtement uniforme se distinguant de celui de la chaussée traditionnelle afin de donner l'unité de la place et sensibiliser l'ensemble des utilisateurs au caractère de la place. La limite trottoirs-chaussées est matérialisée par des pavés inclinés. En outre, les arbres viendront orner et renforcer l'espace. Leur lit d'implantation sera recouvert de pavés de manière à augmenter au maximum l'espace destiné à la circulation et au séjour des piétons.

En complément à l'éclairage public traditionnel, un éclaira-

ge au sol est réalisé dans le but de mieux mettre en évidence les traversées piétonnières et de les sécuriser davantage dans les conditions nocturnes. Ce type de réalisation a l'avantage de créer une ambiance agréable et de donner plus de caractère au lieu.

En plus du mobilier urbain destiné aux équipements des transports publics, un abri pour deux-roues d'une vingtaine de places sera également introduit et implanté à proximité de la rampe d'accès direct à la gare CFF.

Au niveau de la circulation et dans le but de ralentir davantage cette dernière, il sera introduit une priorité de droite forçant l'ensemble des utilisateurs à observer une attention particulière sur les lieux. Dans cet esprit, la place sera exempte de marquage mis à part celui relatif aux arrêts de bus et aux passages piétons basé sur une étude des flux principaux.

## Travaux

Les travaux ont débuté en automne 2000 et seront achevés prochainement (plantation des arbres réalisée en automne). L'ensemble de cette réalisation a été devisé à 1 410 000 francs.

**Antoine Benacloche**  
Ingénieur communal  
Ville de Neuchâtel



# Nouvelles formes de mobilité

**Le projet de révision partielle de l'ordonnance sur les règles de circulation a été mis en consultation jusqu'au 10 août 2001. Il devra régler l'utilisation des NFM, c'est-à-dire l'utilisation des patins à roulettes, rollers, trottinettes et autres engins à roulettes assimilés à des véhicules. Selon la réglementation actuelle, ceux-ci sont considérés comme des jouets et des engins de sport. De ce fait, ils ne sont admis que sur les routes à faible circulation et sur les trottoirs (à condition de ne gêner, ni mettre en danger les piétons, art. 50 OCR).**

## Position de l'ATE

L'ATE partage les préoccupations du DLIC et accueille favorablement sa décision d'adapter les dispositions légales concernant les nouvelles formes de mobilité. (NFM).

La rapidité de l'évolution dans ce domaine nécessite en effet de combler les lacunes, en matière de sécurité, entre des engins assimilés autrefois à des jouets mais considérés aujourd'hui comme des véhicules (trottinettes, patins à roulettes, etc.) et les piétons et autres usagers de la route.

Les préparatifs de la consultation (rapports techniques, groupes-cible) menés sous la

conduite de l'OFROU, nous semblent avoir été effectués de manière compétente.

### Une légalisation de la pratique existante

Le contenu de l'ordonnance est simple et accessible, tout en tenant compte des besoins des utilisateurs des NFM ainsi que de la sécurité des autres personnes.

Toutefois, afin d'éviter les malentendus entre les forces de l'ordre et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules (comme la priorité aux piétons, par exemple), l'ATE a demandé que le texte soit

formulé de manière plus précise.

Les nouvelles propositions légales peuvent être considérées comme déjà «mises en pratique». Elles correspondent plus ou moins, en effet, au comportement actuellement toléré (art. 50 OCR) et pratiqué, qui n'a à ce jour créé que de rares problèmes. Si l'on se réfère aux rapports de police largement étayés et à ceux d'autres organisations, les utilisatrices et utilisateurs des NFM se comportent généralement de manière respectueuse.

Les nouvelles formes de mobilité se partagent les espaces avec les piétons et les cyclistes, et peuvent évoluer également dans les rues à faible circulation et dans les zones 30. Pour assurer une véritable cohabitation, les dispositions réglementaires doivent cependant être accompagnées par une formation et une campagne de sensibilisa-



tion auprès du public (ainsi que des sanctions, si nécessaire).

**Michael Rytz,**  
délégué ATE au sein du  
groupe de travail sur les NFM

## Position de Mobilité piétonne

Mobilité piétonne accepte que les utilisateurs lents et pas expérimentés d'engins assimilés à des véhicules puissent se déplacer sur les surfaces réservées aux piétons. Elle est cependant fondamentalement défavorable à une utilisation générale sans limitation de vitesse, si les conditions suivantes ne sont pas remplies:

- ancrage explicite du droit illimité de priorité pour les piétons dans le texte de l'ordonnance;
- les utilisateurs de ces engins doivent circuler lentement à proximité des piétons et garder une distance appropriée;

- l'autorisation d'utiliser toutes les routes à l'intérieur des localités (rues de quartier et routes principales), y compris les routes à 50km/h pour les utilisateurs expérimentés et rapides;
- Les communes et les villes doivent avoir la possibilité de limiter, voire d'interdire l'utilisation de ces engins à certains endroits isolés;
- Interdiction de parquer les motos sur les trottoirs;
- La largeur minimale des trottoirs doit être augmenté à 2 m, 1.50 m (OCR art 41f) est trop étroit. ■

### Projet de révision de l'OCR

#### Art. 50a Usage de la route

- Il est permis d'utiliser les engins assimilés à des véhicules sur:
- a. toutes les aires de circulation destinées aux piétons;
  - b. les pistes cyclables;
  - c. la chaussée des routes où la vitesse maximale est limitée à 30 km/h;
  - d. la chaussée des routes, à l'exception des routes principales signalées comme telles (signal 3.01), lorsque la route n'est pas bordée d'un trottoir, d'un chemin pour piétons ou d'une piste cyclable et que la densité du trafic est faible au moment où on l'emprunte.

# Forum ECOPARC – ASPAN-SO

## «La ville folle?»

**Jeudi 8 novembre 2001**

**Office fédéral de la statistique,**

**Espace de l'Europe 10, 2000 Neuchâtel**

**Renseignements au 022/346 83 55 ou à [info@aspan-so.ch](mailto:info@aspan-so.ch)**

**P**ar sa vision d'équilibre à long terme, le concept de développement durable oriente les acteurs impliqués dans la transformation de l'environnement construit vers une recherche d'optimisation permanente entre des critères d'ordre environnemental, socioculturel et économique.

Si cette approche réunit déjà un certain consensus au niveau théorique, force est de constater que l'observation des pratiques actuelles soulève encore de nombreuses interrogations, à tel point que la ville peut paraître folle. Quels sont les enjeux et les risques que doivent gérer les praticiens et les décideurs? Quels sont les freins et les moteurs pour la concrétisation de projets pilotes? Quels sont les outils et les échelles les mieux adaptés à la gestion de tels processus?

Ces multiples questions seront abordées aux travers de réflexions concrètes, articulées autour de deux cas complémentaires et particulièrement représentatifs: d'une part, Lugano, une agglomération en situation de crise et, d'autre part, Ecoparc à Neuchâtel, un projet de quartier pilote en matière de développement durable.

### Programme

- 9h 15 Assemblée générale annuelle de l'ASpan-SO présidée par **M. Pierre Aeby**
- 9h 45 Accueil des participants (*café, crêperies*)
- 10h 15 Ouverture de la journée par **M. Carlo Malaguerri**, directeur de l'Office fédéral de la statistique et Président d'Ecoparc et par **M. Pierre Aeby**, président de l'ASpan-SO
- 10h 30 Exposé introductif, sens et fil conducteur de la journée, **M. Michel Jaques**, ASPAN-SO
- 10h 35 Développement durable et villes, **M. Pierre-Alain Rumley**, directeur de l'Office fédéral du développement territorial
- Questions-réponses*
- 11h 00 Lugano, un cas concret d'agglomération en crise extrême, **M. Mauro Gamilla**, EPFL-DGR  
Mise en perspective avec le thème de la «Ville folle»: **M. Jacques Vicari**, Académie d'architecture de Mondrìzio  
Un outil utile: le système d'informations à référence spatiale (SIRS), **Pr. François Golay**, EPFL-DGR
- 11h 50 *Questions-réponses*
- 12h 00 *Vin d'honneur offert par la ville de Neuchâtel, représentée par M. Pierre Binzli, directeur de l'urbanisme, du tourisme et des transports (Agenda 21)*
- 12h 30 *Repas-buffet*
- 13h 30 Un projet-pilote: le quartier Ecoparc à Neuchâtel  
**M. Marco Ryter**, Bauart-Architectes  
*Questions-réponses*
- 14h 00 La problématique économique. «L'intégration du développement durable dans l'entreprise»,  
**M. Werner Steinacher**, directeur général, PMP SA  
*Questions-réponses*
- 14h 30 Les problématiques sociale et culturelle,  
«Nouveaux enjeux, nouvelles dérives: les villes en question»,  
**Pr. François Hainard**, Université de Neuchâtel, Institut de sociologie  
*Questions-réponses*
- 15h 00 Problématique environnementale,  
«Les impacts environnementaux de la construction: comment les réduire?»  
**Pr. Jean-Bernard Gay**, EPFL-DA-LESO  
*Questions-réponses*
- 15h 30 *Clôture de la journée*
- Participation aux débats questions-réponses:  
**Mme Joëlle Kuntz**, journaliste, le Temps



Groupements représentés

- Mobilité piétonne
- Association suisse des prisons
- ATE
- Association transport 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 Mobilité piétonne

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne  
Anne Tissot  
Eglise l'Hôpital 1  
2000 Neuchâtel  
T 032/21 22 02  
Fax 032/24 28 80  
E-mail [rue-avenir@imagine.ch](mailto:rue-avenir@imagine.ch)  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)  
CCP 20 - 7856 - 6

Président

Serge BOLLIGLI  
77, route de Fontenay  
2000 Bursinay  
T 032/166 01 41  
Fax 032/466 48 02  
E-mail [sergebollig@swb.ch](mailto:sergebollig@swb.ch)

Vice-Président

Alain ROULIER  
ATE - 18, rue Montbailant  
1201 Genève  
T 022/777 16 02  
Fax 022/777 10 05  
E-mail [alain.roulier@span.ch](mailto:alain.roulier@span.ch)

Centre de documentation de l'IRFC / FPEI

Groupe de travail «La Rue»  
Dynamique suisse MOHII  
IRFC - DA - EPFL  
Case postale 533  
1001 Lausanne  
T 021 669 3 42 07  
Fax 021 669 38 40  
E-mail  
Dominique Vandermuel@epfl.ch

Conseillers régionaux

Genève  
Alain ROULIER  
Voir coordonnées ci-dessus

Fribourg

Leslie RIME  
21, passage du Cardinal  
1700 Fribourg  
T 026/421 76 66  
Fax 026/424 71 96  
E-mail [leslie.rime@rbc.ch](mailto:leslie.rime@rbc.ch)

Jura

Serge BOLLIGLIAT  
voir coordonnées ci-dessus

Neuchâtel

Yolande NORTH  
2, rue de France  
2024 St Aubin Saupes  
Tel fax 032/835 18 19  
E-mail [yolande.north@bluewin.ch](mailto:yolande.north@bluewin.ch)

Valais

Pierre François SCLIMID  
11, rue du Rhône  
1950 Sion T 027/322 91 64  
Fax 027/322 91 49

Vaud

voir ci-dessus: Centre de documentation de l'IRFC / EPFL