



**Groupe-conseil romand**

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 19<sup>e</sup> année, **3/2002**  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

# Zones 30, zones de rencontre: quoi de neuf?



*La nouvelle ordonnance sur les zones à vitesse réduite est entrée en vigueur au début de cette année. Les zones de rencontre en constituent la grande nouveauté. L'ordonnance s'inscrit dans un cadre politique visant à «simplifier l'instauration de zones à vitesse réduite» et à donner un «maximum de liberté» aux cantons et aux communes pour définir les mesures d'accompagnement (communiqué de presse du DETEC du 28 septembre 2001). Dans quelle mesure ces nouvelles possibilités sont-elles exploitées et quels sont les projets en cours, voire réalisés : c'est l'objet de ce numéro de Rue de l'Avenir.*

*(Illustration : zone de rencontre devant la gare à Yverdon.)*

# Le futur aux zones de rencontre

## Priorité piétons et voitures à 20 km/h

*Dans les quartiers commerçants, les intérêts des piétons et des automobilistes s'affrontent souvent. A Berthoud, puis à St-Blaise, on a testé avec succès les zones avec priorité piétons et limite à 20 km/h pour les voitures. Cette solution très intéressante a désormais été intégrée à la législation routière suisse.*

«**A**u début, j'étais très sceptique, mais aujourd'hui, je ne renoncerais jamais à la zone de rencontre», confie cette cliente d'une grande surface au centre de Berthoud. Et elle n'est pas la seule. Personne ne souhaiterait abolir la solution testée depuis 1996: priorité aux piétons, vitesse limitée à 20 km/h, accès sans restriction pour les voitures.

Le test grandeur nature de Berthoud focalise d'autant plus l'attention qu'il a longtemps été «révolutionnaire» sur le plan légal. Avec une vitesse limitée à 20 km/h, les passages de sécurité ont été supprimés, les piétons traversent la route où et quand bon leur semble, les voitures les laissent passer.

On pourrait se croire dans une zone résidentielle, si ce n'est la densité de la circula-

tion (6000 véhicules par jour dans certaines rues), l'ampleur de la zone concernée et les nombreux commerces du quartier.

### Solide soutien politique

Pour faire avancer le projet qui s'inscrivait dans le programme Energie 2000, il a fallu les efforts conjoints de différents milieux: les commerçants, les autorités locales et l'Association transports et environnement. Les buts fixés étaient clairs: diminuer de 10% la consommation d'énergie dans la localité, augmenter de respectivement 33% et 20% les déplacements à pied et à vélo.

Après six ans, aucun accident grave n'a été signalé malgré tout ce qu'on avait prédit. Les mesures de vitesse sont concluantes: à Berthoud, on roule en moyenne à 30 km/h

**Berthoud.** La zone de rencontre a été réalisée grâce aux efforts conjoints des commerçants, des autorités locales et de l'Association transports et environnement. 6000 véhicules traversent chaque jour le quartier de la gare et aucun accident grave n'a eu lieu depuis six ans. La zone est en phase d'extension et bénéficie d'un soutien sans faille de tous les milieux concernés.



### Chambéry, pionnier de la priorité aux piétons

Faire cohabiter voitures et piétons, c'est le but du système de circulation adopté à Chambéry (F). Au début des années 80, les municipalités ont été investies de davantage d'autonomie.

Les Chambériens ont pris le taureau par les cornes et depuis lors, Chambéry, comme Berthoud, accueille de nombreuses délégations étrangères venues voir le miracle: automobilistes et piétons se respectent mutuellement.

Le principe a servi de modèle aux nouvelles «zones de rencontre» suisses: les véhicules doivent rouler à la vitesse du

pas, les piétons ont la priorité. Un réaménagement contemporain des espaces publics a été réalisé.

Les chiffres de trafic montrent qu'il est possible, même à large échelle, de créer un climat de confiance: un des axes modérés voit passer chaque jour de 10000 à 13000 véhicules, dont bon nombre de poids lourds.

A l'autre entrée de la ville, un grand giratoire draine 30000 véhicules par jour et les piétons ont la priorité pour traverser les axes d'accès. A Chambéry, le nombre d'accidents a baissé de façon spectaculaire.



**Chambéry.** L'expérience des «aires piétonnes» se poursuit, avec des aménagements aux abords d'écoles ou, comme ici (en cours de réalisation), sur une portion de rue correspondant au centre d'un quartier (commerces et équipements du quartier). Le signal aire piétonne sera posé de part et d'autre du rehaussement que l'on aperçoit sur la photo.

au lieu des 45 à 50 km/h enregistrés précédemment.

### A St-Blaise (NE) aussi

Pour voir si la nouvelle formule était compatible avec

l'esprit latin, l'Office fédéral des routes (OFROU) a appliqué en 1999 la recette à St-Blaise, petit bourg médiéval de l'agglomération neuchâtoise. Dans les rues étroites du

vieux bourg, aucun trottoir n'avait jamais été aménagé, de sorte que les automobilistes (entre 1000 et 2000 par jour selon les rues) et les piétons avaient toujours dû se partager la chaussée.

Si les autorités communales ont porté le projet, les habitants ont été très réticents au début. Aujourd'hui, personne ne souhaite revenir en arrière. Les rues étroites et sinueuses du village n'invitaient de toute façon pas aux excès de vitesse.

On peut regretter que les marquages au sol soient très visibles et peu compatibles avec l'esprit d'un bourg médiéval. A terme, ils devront faire place à un aménagement plus adapté aux caractéristiques du lieu. L'école primaire, séparée du bourg par une route cantonale importante n'a malheureusement pas été intégrée à la zone.

#### La législation est adaptée

Fort de ces expériences positives, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a édicté une ordonnance légalisant les zones de rencontre, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2002. Seul défaut du texte, il limite les interventions aux routes secondaires.

Mais la nouvelle ordonnance témoigne d'une importante évolution des mentalités: il est possible de faire cohabiter automobilistes et piétons sans dépenser des millions de francs pour des aménagements luxueux.

Cette année, des zones de rencontre ont été réalisées à Yverdon, à La Tour-de-Peilz et à Genève. D'autres sont au stade de projet. Les milieux associatifs revendiquent de tels aménagements: à Fribourg



**Saint-Blaise.** Le secteur de la vieille ville qui a fait l'objet de l'essai de «zone mixte» en Suisse romande deviendra zone de rencontre. C'est un des cas de figure où sont envisagées actuellement de telles zones: centre ancien avec une mixité d'affectations (logement, commerces, activités) et une configuration de rues souvent dépourvues d'aménagements spécifiques pour les piétons. Volume de trafic dans la zone: 1000 à 2000 véhicules/jour selon les rues.

pour le quartier de Pérolles, à Lausanne pour un quartier sous gare et à Neuchâtel pour la place Blaise-Cendrars. La plupart des cantons ont commencé à informer les com-

munes sur les nouvelles possibilités offertes par le nouveau cadre légal.

Jean-Luc Rime

## Yverdon-les-Bains

# La place de la Gare réaménagée devient zone de rencontre

**Le projet de réaménager la place de la Gare est vieux d'une quarantaine d'années: les premières esquisses remontent au début des années 60 déjà. Le réaménagement finalement réalisé est l'aboutissement d'une procédure amorcée au début des années 90 dans le cadre du nouveau schéma des circulations**

**L**e nouveau projet a débouché sur le lancement d'un concours pour l'aménagement d'un secteur comprenant la place proprement dite et l'avenue de la Gare.

La présence d'Expo.02 a très vraisemblablement accéléré la réalisation du projet, de même qu'elle a probablement joué un rôle dans l'instauration de l'une des toutes premières zones de rencontre en Suisse romande.

#### Le contexte

La gare d'Yverdon constitue une importante interface de transports: une dizaine de lignes de cars postaux desser-

**La mixité piétons-voitures fonctionne bien. Les véhicules roulent à vitesse réduite et les piétons traversent où et quand ils le veulent.**







**Les piétons provenant de la gare traversent sans difficulté la zone de rencontre en direction du centre-ville. (Le marquage au sol ne correspond pas à des passages piétons.)**



**Une station de taxis est située hors voirie, sous le couvert, à deux pas des quais.**

vant les villes et villages du Nord vaudois y convergent, de même que six lignes du réseau urbain, ainsi que le train Yverdon–Ste-Croix et la ligne du BGV (bus à grande vitesse) qui assure la liaison avec Vallorbe où s'arrête le TGV. Au total, le flux quotidien sur la place est d'environ 10 à 12000 mouvements. Le volume de trafic à l'avenue de la Gare, qui y donne accès, est d'environ 6000 véhicules/jour (trafic origine-destination essentiellement).

#### Le réaménagement

Le projet de réaménagement devait permettre de gérer le trafic motorisé et le stationnement (transports publics et vé-

hicules privés) tout en améliorant sensiblement la situation des piétons et des cyclistes, en termes de sécurité et d'espace à disposition. Il devait aussi permettre d'améliorer l'image de la ville pour les voyageurs descendant du train: l'espace était largement dévolu à la circulation et au stationnement, et la place devant la gare était très étriquée.

L'espace réaménagé se caractérise par une réorganisation de la circulation et des espaces plus généreux à l'usage des piétons et des cyclistes. Les piétons peuvent traverser partout, sans feux ni marquage de passages piétons. Un marquage au sol souligne le carac-



**Une mixité bien vécue.**

tere particulier de l'espace et casse l'aspect rectiligne des chaussées.

Les signaux «zone de rencontre» ont été récemment po-

sés aux deux extrémités de l'avenue de la Gare, délimitant ainsi une zone de 300 mètres de long environ.

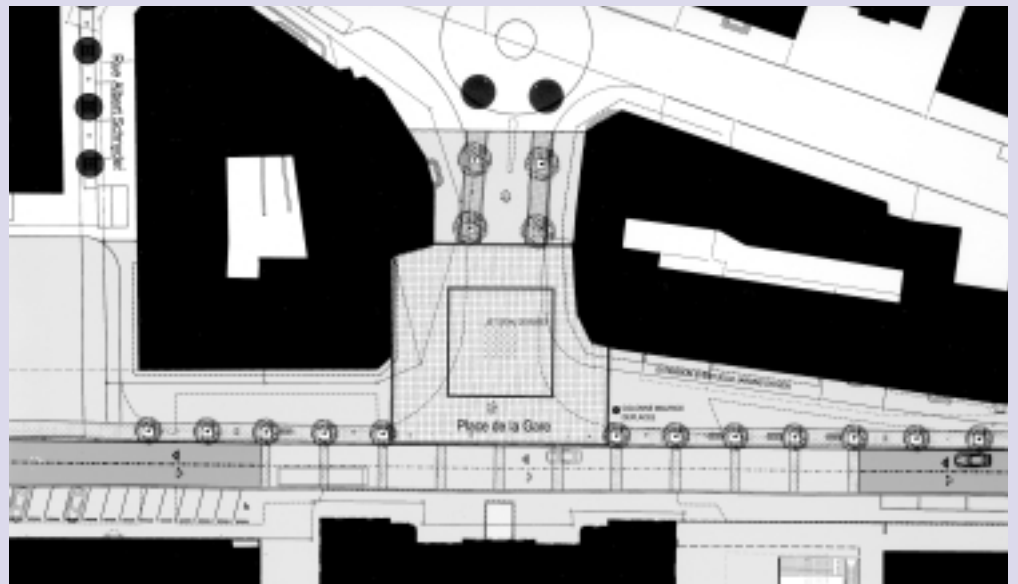
**Dominique von der Mühl**

### A Delémont aussi

Le projet de réaménagement de la place de la Gare à Delémont a été présenté lors d'une séance d'information publique au mois d'août dernier. Ici aussi il s'agit de réorganiser les circulations et le stationnement, et de repenser l'aménagement des espaces publics en améliorant le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le concept d'aménagement retenu a été élaboré sur la base des résultats d'un concours d'idées. Si tout va bien les travaux pourraient démarrer dans le courant de l'année prochaine, et durer environ deux ans.

Là aussi on prévoit de compléter l'aménagement par l'instauration d'une zone de rencontre, qui correspondrait bien à la volonté de mixité de l'espace et de cohabitation des usagers.



**Delémont.** Devant la gare (bâtiment au bas du plan), le tronçon de rue marqué par des éléments transversaux pourrait devenir une zone de rencontre. La zone carrée sera prioritairement réservée aux piétons, avec passage autorisé pour les transports publics et les véhicules de livraisons.

## Zones à vitesse limitée

# Le point dans les cantons romands

*Une année après l'adoption de la modification de l'OSR et de la nouvelle ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, et neuf mois après leur entrée en vigueur, dans quelle mesure les nouvelles possibilités sont-elles exploitées?*

**R**ésultats d'un sondage (sommaire) effectué auprès de services cantonaux et de communes en Suisse romande, sur la base des questions suivantes:

● Quels changements a introduit la nouvelle réglementation dans la pratique du canton? Comment le canton relaie-t-il la volonté affirmée du DETEC de «favoriser» les zones à vitesse réduite?

● Le canton a-t-il élaboré une information, des directives à l'intention des communes concernant les nouvelles dispositions légales, notamment concernant les mesures d'accompagnement requises? Si oui sous quelle forme, et avec quel contenu?

● Y a-t-il actuellement des demandes de communes, des projets, voire des réalisations de zones de rencontre?

### Surtout les villes

Aux termes de la loi, l'instauration de zones à vitesse réduite est de la compétence des cantons, cette compétence pouvant être déléguée aux communes d'une certaine importance. Rien d'étonnant

*La zone de rencontre des Peupliers située à l'arrière d'une école dans le quartier populaire de Cluse-Roseraie à Genève représente les zones de nouvelle génération. L'aménagement standardisé est modulable: le recours aux bancs, arceaux pour le stationnement des vélos, cases de stationnement pour les voitures et végétation en pots peut varier selon les besoins de modération, la présence de commerces ou de sorties d'immeubles. A noter que les trottoirs sont supprimés.*



*Les zones de rencontre de Leschot, Vignier (photo) et Patru, dans le secteur commerçant du quartier Cluse-Roseraie, illustrent la nouvelle politique de la Ville de Genève: utiliser les travaux – ici le renouvellement d'un collecteur d'eaux usées – pour réaménager et requalifier la rue. Des mesures complémentaires vont améliorer de manière très importante la situation pour les habitants: changement du sens de circulation pour Leschot et donc suppression du transit parasite (le trafic passera de 5000 à 500 v/j), création d'une mini zone piétonne pour Vignier et Patru (au premier plan sur la photo).*



donc à ce que les premiers projets soient envisagés, voire réalisés, d'abord dans les grandes communes, qui bénéficient d'une large marge de manœuvre, disposent de services spécialisés et ont souvent déjà une certaine pratique en matière de zones 30.

### Quatre types de contextes

Les premières zones de rencontre en Suisse romande – mis à part les anciennes rues résidentielles recevant le nouveau signal – ont été réalisées à Genève, à Yverdon et à La Tour-de-Peilz. Selon notre sondage, les types d'endroits où sont envisagées des zones de rencontre peuvent être regroupés selon quatre cas de figure:

● pour **une place** (en l'occurrence dans les deux cas connus: la place de la Gare), en accompagnement d'un réaménagement de l'espace en faveur des piétons, avec une plus grande mixité d'usage de l'espace: Yverdon, Delémont (voir présentation de ces exemples);

● dans **des centres anciens** comportant des commerces: Saint-Blaise (la «zone mixte» à l'essai deviendra zone de rencontre), peut-être Delémont (comme solution alternative à la zone piétonne pure), Genève, Vevey (une rue de la vieille ville où l'on avait déjà recouru au signal rue résidentielle);

● dans **des rues de quartier**: La Tour-de-Peilz (voir ci-après), quartier des Fleurettes à Lausanne (pétition des habitants pour transformer la zone 30 en zone de rencontre, voir ci-après);

● dans des rues où se trouve **une école**: Renens, Genève (voir ci-contre).

### Volumes de trafic modestes

Les rues concernées accueillent pour la plupart un trafic modeste (moins de 1000 véhicules/jour), à l'exception de la place de la Gare à Yverdon. Il est intéressant de souligner que, dans ce dernier cas,

la proposition d'instaurer une zone de rencontre a été faite par le représentant du service des routes. Dans une autre grande commune, le souhait de réaliser une zone de rencontre sur une rue commerçante à fort trafic ne semble par contre – pour le moment en tout cas – pas envisageable. Et il n'y a semble-t-il à l'heure actuelle aucun projet de zone 30 incluant une route principale – exception possible sous conditions prévue dans l'ordonnance.

Les projets envisagés aujourd'hui sont donc tous situés dans des villes, les projets dans des petites communes restent à venir. La nouvelle ordonnance permettrait par exemple tout à fait de réaliser une zone de rencontre dans un centre de village, pour autant qu'on ne soit pas en présence d'une route principale.

### Encourager les zones à vitesse réduite?

Les services cantonaux interrogés gardent une attitude plutôt «réactive»: ils ne cherchent pas à susciter la demande, mais répondent plutôt aux demandes des communes à la recherche d'information. De manière générale les demandes sont en hausse depuis



**La Tour-de-Peilz.** Le développement des constructions dans ce quartier résidentiel, des vitesses excessives et un transit indésirable ont conduit la commune à instaurer une zone de rencontre sur trois rues d'une longueur totale d'un kilomètre environ (route de Sicho, ch. de la Crausaz). Mesures d'accompagnement : trois rehaussements (dont celui qu'on voit sur la photo) et des éléments alternés créant des rétrécissements (en dur ou combinaison marquage/bacs à fleurs).

la nouvelle réglementation, surtout pour les zones 30 (une mesure connue). Quelques cantons ont informé par écrit les communes sur le contenu de la nouvelle législation, d'autres les informent lors de contacts directs. Aucun des cantons n'a élaboré de directives concernant par exemple les types de mesures d'accompagnement préconisés.

### Mesures d'accompagnement et contrôle

Les cantons disposent d'une grande liberté en la matière. En l'absence de dispositions légales précises de la part du DETEC, ils semblent encore hésiter sur la position à prendre, mais la plupart continuent de

requérir des mesures constructives. L'obligation de contrôle d'efficacité après une année semble avoir un effet pervers : la volonté du DETEC de favoriser l'instauration de zones à vitesse réduite est en partie contredite par la contrainte de leur efficacité, qui est encore largement associée à une multiplication des mesures constructives, et donc à des coûts prohibitifs... Mis à part les villes de Zurich et Lausanne, il manque encore des exemples de communes ayant expérimenté avec succès d'autres types de mesures. L'ordonnance, elle, laisse cette question ouverte, et il s'agirait là aussi d'innover dans le recours aux mesures non constructives.

Dominique von der Mühl

## Quartier des Fleurettes (Lausanne) Exemple d'une démarche d'habitants

*A l'initiative d'un groupe d'habitants d'un quartier, une pétition a été déposée pour demander que la zone 30 soit transformée en zone de rencontre.*

**L**e quartier des Fleurettes correspond à l'une des quatorze zones 30 instaurées à Lausanne lors de la première étape de réalisation en 1996 (il y en a aujourd'hui 23). Situé sous-gare, il abrite 1500 habitants environ, dont de nombreuses familles avec enfants. Les habitants du quartier y sont actifs

depuis plusieurs années, c'est là qu'est né le mouvement pour la création du «Pedibus» lausannois (organisation collective d'accompagnement des enfants sur le chemin de l'école).

### Des animations ponctuelles et une pétition

La démarche actuelle est d'abord née de l'envie d'un groupe d'habitants de se réapproprier les rues de quartier à des moments particuliers, par

exemple le week-end, quand il y a moins de trafic. Inspirés par les Begegnungstrassen de Berne (voir Rue de l'Avenir 3/2000), des samedis de «Rue jardin» ont déjà été organisés à deux reprises cet été.

Parallèlement, une pétition a circulé pour demander la transformation de la zone 30 en zone de rencontre. Occasion de «favoriser la discussion entre les habitants et de vérifier que cette mesure correspondait réellement au vœu d'une majorité de riverains», elle a réuni près de 500 signatures dans le quartier même. La pétition est actuellement déposée auprès du Conseil communal.

### De la zone 30 à la zone de rencontre

Il est intéressant de voir que dans un quartier déjà mis en zone 30, des habitants cherchent à faire «encore mieux».

Dans le quartier, les rues sont relativement étroites, et souvent dépourvues de trottoirs. Les bandes pour piétons ne permettent pas à deux piétons de marcher côte à côte, et même avec une zone 30, l'automobiliste conserve la priorité sur la chaussée. Beaucoup de parents jugent que les rues du quartier restent peu sûres au quotidien pour les enfants. Une zone de rencontre permettrait d'inverser les priorités : la vitesse de circulation est vraiment basse, et c'est le piéton qui est prioritaire.

Une première démarche qui préfigure peut-être le jour où il deviendra normal de considérer que dans un quartier d'habitation, la vie sociale et les jeux des enfants aient la priorité sur la circulation, et où les zones 30 d'aujourd'hui deviendront zones de rencontre...

Dominique von der Mühl



*A l'entrée de la rue, des membres du groupe d'habitants informent les automobilistes de l'action «Rue jardin» et proposent de signer la pétition demandant la transformation de la zone 30 en zone de rencontre. La pétition, munie de près de 500 signatures, a été déposée auprès du Conseil communal.*



# Surveillance laser aux abords des passages piétons

*A Zurich, une nouveauté mondiale du nom de «Lo Traffic» a été testée : un détecteur laser qui enregistre 24 h sur 24 ce qui se passe au niveau du trafic. Il a été développé par l'entreprise zurichoise Software LogObjekt. Le détecteur enregistre 38 fois par seconde tout ce qui se meut. La forme et la grandeur de l'objet sont enregistrées, ainsi que la vitesse et la position exacte, c'est-à-dire le mouvement dans l'espace rue.*

**M**obilité piétonne s'est fait présenter l'appareil de détection. Après un temps d'installation de quelques minutes, la saisie pouvait commencer. Le non respect de la priorité du piéton sur un passage pour piéton était enregistré.

Sur l'écran d'ordinateur connecté à l'appareil pour la démonstration, on appréhende la situation comme vue d'en haut : on voit de petits et plus gros objets qui se déplacent plus ou moins vite sur la route et le trottoir.

Chaque objet est automatiquement muni d'un numéro d'identification et de sa vitesse momentanée et classé, par exemple, comme piéton. En même temps, tout est stocké dans une banque de données.

## Situations dangereuses enregistrées

Le détecteur, et l'ordinateur qui lui est lié, peut ainsi compter non seulement des véhicules (autos, camions, vélos) mais aussi des piétons alors que jusqu'à maintenant les piétons ne pouvaient être comptés qu'à la main.

Désormais la méthode de saisie offre donc de nouvelles possibilités pour différentes évaluations. Ainsi, ce sont par exemple des situations dangereuses, des manœuvres de dépassements ou des distances trop réduites qui peuvent être enregistrées même si elles ne conduisent pas à un accident.

## Nombre d'infractions élevé

Pendant un mois, le laser s'est trouvé sous les commandes de la police de la Ville de Zurich pour un test de fonctionnement le long du Bahnhofquai, une rue sur laquelle passent journalièrement 23 000 véhicules.

L'appareil a été consciemment installé à un endroit sensible où 7-8000 piétons traversent la chaussée. Le nombre élevé d'infractions était tout de même étonnant : un automobiliste sur 6 ou en moyenne 1200 conducteurs de voiture ne respectent pas le droit de priorité.

## Déplacements à pied mieux documentés

La nouvelle technologie offre en outre la possibilité de faire des observations sur une longue durée. Comme les mouvements piétonniers ne pouvaient jusqu'à maintenant être enregistrés qu'à grands frais, on a généralement renoncé à le faire. En conséquence de cela, les bases de la planification sont donc insuffisantes.

L'importance des déplacements piétonniers est souvent, par manque de données, oubliée ou sous-estimée. Peut-être qu'avec la nouvelle technologie, l'importance des déplacements à pied ou à vélo pourra être mieux documentée. Car on doit malheureusement toujours à nouveau constater que seuls les pro-



*L'appareil laser compte et saisit tous les agents du trafic selon le type et la vitesse. A des fins de démonstration, un ordinateur portable a été connecté.*

blèmes saisis statistiquement et méticuleusement documentés sont pris en considération et qu'alors seulement la nécessité d'agir et de prendre des mesures peut en découler.

## Pas d'amendes

Les données récoltées servent uniquement des objectifs de statistiques et de planification du trafic. La technologie est inappropriée pour l'administration d'amendes. Le laser ne peut lire les plaques minéralogiques. Ainsi les conducteurs restent-ils anonymes. (Voir aussi [www.fussverkehr.ch/news.htm](http://www.fussverkehr.ch/news.htm)).

## Assemblée Générale de Mobilité piétonne

jeudi 7 novembre 2002, à 18h 15

Restaurant Krone Unterstrass, Schaffhauserstr. 1, 8006 Zürich tram 11 et 14

## Mini voyage d'étude «à pied dans le Glattal du futur»

jeudi 7 novembre 2002, de 14h à 18h

Voyage en bus de l'aéroport de Zurich jusqu'à la gare de Stettbach suivi d'un moment d'information à la Krone Unterstrass à Zurich.

# Sources d'informations

## ● Guide sur le site de l'ATE

L'Association transports et environnement (ATE) a réalisé un guide pratique disponible sur internet depuis le mois d'août. Ce guide très détaillé «fournit aux autorités communales, associations et personnes intéressées les informations nécessaires pour planifier et réaliser des zones 30 ou zones de rencontre». (Consultation: <http://www.ate.ch>)

## ● Dépliant du bpa: 30 km/h dans les quartiers résidentiels

Le bpa prend position en faveur du 30 km/h dans les rues de quartier, et présente de manière simple et concise les nouvelles dispositions légales et quelques recommandations utiles. A noter: la question des zones de rencontre n'est pas abordée, et l'instauration de zones 30 est exclusivement envisagée pour les quartiers. (Commande: <http://www.bpa.ch>)

## ● Campagne de SuisseEnergie

Dans le cadre de ses actions en faveur de la mobilité durable, SuisseEnergie prépare une campagne pour la promotion des zones à vitesse limitée, qui démarrera cet automne. Il est prévu une information aux communes – un court document qui met en évidence les points les plus importants de la nouvelle ordonnance, avec quelques références de documentation utile – et un soutien logistique et financier aux actions locales. (Renseignements: [brigitte.dufour@bio-eco.ch](mailto:brigitte.dufour@bio-eco.ch))

Quelques documents récents utiles (malheureusement pour les francophones surtout en allemand):

● Dépliants de communes ou de cantons: la ville et le canton de Berne (Office de la circulation routière et de la navigation) ont chacun publié un pe-

tit dépliant sur les zones de rencontre, présentant les bases légales et les démarches nécessaires.

● L'expérience pilote de Berthoud est abondamment documentée: voir notamment le rapport 1996-2001 – Natürlich unterwegs, Schlussbericht 1996-2001 – retraçant l'histoire de la Flanierzone et la synthèse des évaluations concernant tous les thèmes abordés dans ce cadre. (Résumé sur <http://www.modelcity.ch>, coordonnées du rapport en p. 8 du numéro de RdA 1/2002).

● Actes de la journée organisée à Burgdorf le 9 mars 2001 (Fachtagung Flanierzone/

Begegnungszone). Une exposition présentée lors de cette journée faisait le point sur 21 projets de zones de rencontre envisagés.

● Evaluation de cinq rues résidentielles simplifiées (voir article sur les Begegnungsstrassen dans RdA 3/2000) effectuée sur mandat de la ville de Berne: Erfolgskontrolle zu fünf Berner Wohnstrassen «light», avril 2002.

Tous ces documents sont disponibles au CEDEC (Centre de documentation sur l'environnement construit, nouveau nom du centre de documentation de l'ex-IREC), voir coordonnées ci-contre. ■

## Mutation au secrétariat de Rue de l'Avenir

Après plus de quinze années passées au secrétariat du GCR puis de RdA, **Anne Tissot** nous a quittés. **Marie-Claire Pétremand** lui a succédé à ce poste le 1<sup>er</sup> septembre 2002.

Nous rendons hommage à Anne Tissot pour le travail remarquable accompli depuis 1987.

Nous souhaitons par ailleurs la plus cordiale des bienvenues à Marie-Claire Pétremand. Ma-

rie-Claire a effectué des études de théologie après avoir obtenu une maturité commerciale. Depuis plusieurs années, elle milite au sein de la section neuchâteloise de l'ATE où elle s'est plus particulièrement penchée sur le dossier de l'aménagement de l'autoroute H20 entre la Chaux-de-Fonds et Le Locle.

**Serge Beuchat,**  
président de RdA

Photo: Alain Rouiller



**Marie-Claire Pétremand (à gauche) succède à Anne Tissot (à droite).**



Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**  
Association suisse des piétons
- **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 Mobilité piétonne

**Rédaction, abonnement et changement d'adresse**  
Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne  
Marie-Claire Pétremand  
2322 Le Crêt-du-Loche  
☎ et fax 032/724 32 82  
rue.avenir@imaginer.ch  
www.rue-avenir.ch  
CCP: 20 – 7856 – 6

### Président

Serge BEUCHAT  
77, route de Fontenais  
2900 Porrentruy  
☎ 032/466 61 41  
Fax 032/466 48 02  
sergebeuchat@rwb.ch

### Vice-Président

Alain ROUILLER  
ATE – 18, rue Montbrillant  
1201 Genève  
☎ 022/777 10 02  
Fax 022/777 10 05  
alain.rouiller@ate.ch

### Centre de documentation CEDEC/EPFL

Dominique von der MÜHLL  
EPFL – INTER/LADYT  
Bâtiment polyvalent  
1015 Lausanne  
☎ 021/693 42 07  
Fax 021/693 38 40  
dominique.vondermuehl@epfl.ch

### Conseillers régionaux

**Genève**  
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

### Fribourg

Jean-Luc RIME  
2D, passage du Cardinal  
1700 Fribourg  
☎ 026/424 76 65  
Fax 026/424 71 96  
espaces.env@vtx.ch

### Jura

Serge BEUCHAT, (voir plus haut)

### Neuchâtel

Yolande NORTH  
2, ch. de Fresens  
2024 St-Aubin-Sauges  
☎ et fax 032/835 10 19  
yolande.north@bluewin.ch

### Valais

Pierre-François SCHMID  
10, rue du Rhône  
1950 Sion ☎ 027/322 94 64  
Fax 027/322 91 49  
pf.schmid@transportplan.ch

### Vaud

Jean-Bernard BOSCHUNG  
14, chemin des Petits Esserts  
1053 Cugy ☎ et fax 021/731 13 61  
cugy@rwb.ch  
Dominique von der MÜHLL  
(voir plus haut)