

Rue de l'Avenir

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

4/93 10^e année

JAB 2800 DELEMONT 1

Bureau-Conseil AST
Alain Rouiller
16, rue des Chaudronniers
1204 Genève

Profils et gabarits

- Le réaménagement de la rue Basse à Grandson
- Etat de la planification de la LCPR dans le canton de Bâle-Ville
- Trafics nouveaux, lorsqu'on nourrit les pigeons, il en vient toujours plus
- La restructuration de la route St-Maurice - Brigue



Le réaménagement de la rue Basse à Grandson

La rue Basse, qui traverse le bourg historique de Grandson, est une route cantonale principale et aussi une route d'approvisionnement. Malgré la présence de l'autoroute N5, elle supporte encore une charge de trafic d'environ 7000 véh./jour. Il y a peu de poids lourds, car ceux-ci sont interdits de transit à travers Grandson. En revanche, les cars postaux sont assez nombreux, surtout aux heures de pointe.

Le manque d'espace dans cette rue était un véritable casse-tête. Malgré une chaussée étroite (sa largeur de 5,5 m était inférieure au minimum exigé par les normes), les trottoirs étaient très étriqués: sur 60% de leur longueur, leur largeur était inférieure à 1,1 m et, vers les six passages de 40 et 60 cm, les parents avec une poussette devaient descendre sur la chaussée.

Les objectifs du réaménagement

- Améliorer le confort et la sécurité des piétons.
- Dissuader le trafic de transit.
- Mieux mettre en valeur la qualité urbanistique du site historique.

Les principes du projet

- Redistribuer les surfaces en faveur des piétons, en réduisant la largeur de la

chaussée à 4,5 m. L'un des trottoirs est normal, large de minimum 1,2 m, l'autre est carrossable et large d'au moins 2 m.

- Alternance de tronçons rétrécis, délimités par des bornes, sur lesquels le croisement d'un camion ou d'un car avec un autre véhicule n'est pas possible, et de tronçons bordés d'un trottoir polyvalent. Sur ces tronçons-là, le croisement avec des camions ou des cars est possible si l'un des deux véhicules empiète, en roulant lentement, sur le trottoir.
- Accentuation de la sinuosité de la chaussée.
- Légers rehaussements (rampes de 6%) délimitant les cinq tronçons rétrécis.
- Simplicité de l'aménagement: réutilisation des anciennes bordures de trottoir, pavés en granit, bornes métalliques (peu encombrantes) et quelques arbres.
- L'ensemble des mesures doit amener les conducteurs à rouler lentement et calmement et les inciter à plus de prudence et de respect vis-à-vis des piétons.



La rue Basse avant.



La rue Basse maintenant.

Photo de couverture

La rue Basse à Grandson après le réaménagement. On a profité des travaux pour mettre à jour l'ancienne porte de la ville.



Extrait du plan.

Un essai et un suivi ultérieur

Un essai de plusieurs mois a permis à la population de prendre connaissance du projet et de donner son avis, de tester le fonctionnement de l'aménagement et de corriger ses défauts. Les mêmes enquêtes seront répétées dans quelques mois, afin de tirer des enseignements définitifs de l'expérience. ■

En bref

Aménagement réalisé d'août à octobre 1993

Projet

IREC

Plans de détails et exécution

Bureau d'ingénieurs
Elmiger & Sartoretti,
Grandson

Maître d'ouvrage

et financement
Commune de Grandson

Etat de la planification de la LCPR dans le canton de Bâle-Ville

ADP

A l'occasion de l'assemblée générale de l'ADP du 2 octobre à Bâle, M. Troutwein du Service de la planification des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre pour le canton de Bâle-Ville, a donné un exposé sur l'état de la planification des chemins pour piétons. L'intérêt du plan directeur bâlois – qui n'a pas encore été adopté – réside dans la tentative de fixer des critères en matière de chemins pour piétons. Il nous a donc semblé intéressant de les publier dans «Rue de l'Avenir».



Riehen. Zone 30.

La procédure de consultation auprès des administrations de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, d'Allemagne et de France, auprès des organisations spécialisées et auprès des groupes d'intérêts est terminée. Les réponses aux diverses prises de position sont toujours pendantes et aucune décision n'a encore été prise. De ce fait, toutes les propositions ne sont que des pro-

jets. Il est prévu que ce plan directeur de chemins pour piétons et de randonnée pédestre joue le rôle de plan provisoire au sens de l'article 16 de la LCPR, jusqu'à son entrée en vigueur au printemps 1994.

Contexte

Le canton de Bâle-Ville comporte trois communes: la ville de Bâle avec environ 175 000 habitants, la com-

mune de Riehen (20 000 habitants) et la commune de Bettingen (1 000 habitants). Les administrations cantonales et communales sont regroupées.

De cette organisation, il s'ensuit forcément que la planification des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre s'est effectuée, dès le début, au niveau de tout le territoire cantonal et, dans toutes les

étapes, au sein du service cantonal. La planification et les tâches qui en découlent n'incombe donc pas aux communes.

Etapes de la planification

① Dessiner les points de départ et de destination des piétons conformément à l'art. 2 al. 3 de la LCPR avec quelques compléments et certaines simplifications.

Plan: points de départ et d'arrivée des piétons, donc:

- il n'y a pas seulement des piétons, mais des clients, des pendulaires, des promeneurs, des gens qui promènent leur chien, etc. et dans chaque cas, les classes d'âges sont différentes;
- dans une ville, presque chaque rue est importante pour les piétons;
- au centre-ville, il y a une grande quantité de points de départ et d'arrivée de sorte qu'ils ne peuvent plus être représentés séparément. Pour satisfaire les besoins du piéton dans un tel endroit, il faut instaurer une zone piétonne.

② Elaboration d'un réseau de chemins pour piétons et d'un réseau de chemins de randonnée pédestre. Plan: Réseaux des itinéraires principaux pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, donc:

à ce stade-là, la politique et les groupes d'intérêts entrent naturellement en jeu. Il s'agit en premier lieu d'un réseau d'itinéraires principaux pour piétons, car comme nous l'avons dit, chaque rue est importante pour le piéton. C'est la raison pour laquelle nous sommes d'avis qu'il faut définir un réseau principal de chemins pour piétons, auquel la LCPR doit s'appliquer en priorité. Les principes de planification pour ce réseau peuvent être résumés ainsi: liaisons des communes et des centres de quartiers avec le centre-ville, itinéraires de promenades, liaisons avec Bâle-Campagne, l'Allemagne et la France, caractère du réseau, tentative de relier le plus possible de destinations à des lieux de départ au sens de l'art. 2 al. 3 LCPR, sécurité sur le chemin de l'école, etc.

③ Etat de la réalisation Plan: état de la réalisation, octobre 1992, donc:

Plan: état de la réalisation, octobre 1992, donc: définir un chemin pour piétons conformément au

projet du canton de Bâle-Ville.

Séparation des circulations

Pour que les exigences de la LCPR soient remplies, il faut:

1. satisfaire à des exigences de largeurs de chemins;
2. offrir partout au moins un espace réservé aux piétons; cet espace doit être du même côté sur une assez longue distance.

1. Largeurs minimales d'un chemin

Les largeurs minimales ci-dessous peuvent aussi être trop petites, cela dépend du nombre de piétons (et év. de celui des cyclistes)!

- Chemin pour piétons séparé: **2m** (cela vaut aussi pour des cheminements normaux).
- Exigence de séparation conformément au point 2 (par ex. la distance entre une plate-bande d'arbres et la limite extérieure du chemin):

- a) s'il n'y a qu'un seul côté de rue disponible: **2m**
- b) les deux côtés de la rue sont disponibles: **1,5m**

a) et b) sont valables aussi pour des chemins normaux ou des trottoirs

- Chemin pour piétons combiné avec des vélos (on devrait toujours l'éviter, quand cela est possible):

- 1.1. Circulation dans les deux sens pour les vélos
- 1.1.1. Itinéraire principal pour les piétons

- combiné avec un itinéraire cyclable recommandé: **4m**
- combiné avec des vélos: **3,5m**

- 1.1.2. Chemin normal pour les piétons

- combiné avec un itinéraire cyclable recommandé: **3,5m**
- combiné avec des vélos: **3m**

- 1.2. Circulation dans un sens pour les vélos

- 1.2.1. Itinéraire principal pour les piétons

- combiné avec un itinéraire cyclable recommandé: **3,5m**
- combiné avec des vélos: **3m**

- 1.2.2. Chemin normal pour les piétons

- combiné avec un itinéraire cyclable recommandé: **3m**
- combiné avec des vélos: **2,5m**

(gabarit: tenir compte des panneaux de signalisation).

En cas de séparation indiquée par du marquage, un changement de revêtement ou une bordure, chaque dimension des agents du trafic est déterminante.

2. Condition de séparation

Légendes

- approprié, selon la LCPR conforme: +
- inapproprié, selon la LCPR pas conforme: -

- 2.1 Chemin séparé

- combiné avec des vélos et vélomoteurs: -
- combiné avec des vélos: (+/-)
- séparation des vélos et vélomoteurs par un marquage ou un revêtement différencié: -
- séparation des vélos et vélomoteurs par une bordure: +
- séparation des vélos par un marquage ou un revêtement différencié: +
- séparation des vélos par une bordure: +
- sans vélos ni vélomoteurs: +

- 2.2. Séparation chaussée/chemin pour piétons

- seulement par du marquage ou un revêtement différencié (aussi avec des pistes cyclables sur la chaussée): -
- par une bordure (aussi des pistes cyclables sur la chaussée): -
- par des voitures parkées (aussi alternées et par une bordure): -

- par une allée (le chemin doit longer derrière les arbres) avec ou sans voitures parkées entre les plates bandes (distance max. entre les arbres 18m): +
- par des plates-bandes (plantation): +
- par un tracé de tram sans revêtement ou avec, mais sans voitures (hypothèse: différence de hauteur entre le tracé et le chemin): +
- chemin longeant une arcade: +
- rue résidentielle, pas de séparation: +
- quartier avec modération de la circulation et limitation de vitesse à 30/km (zone 30)

- seulement par du marquage: -
- par une bordure: +
- interdiction générale de circuler (év. limité dans le temps; par ex. zone piétonne)
- avec ou sans séparation: +
- interdiction générale de circuler excepté livreurs ou ayants droit
- avec ou sans séparation: +
- interdiction pour voitures automobiles lourdes, motos et motocyclistes avec exception livreurs ou ayants droit
- pas de séparation (voitures et vélomoteurs en nombre très restreint): (+/-)
- seulement par du marquage (voitures et vélomoteurs en nombre très restreint): +
- bordure (voitures et vélomoteurs en nombre très restreint): +
- interdiction pour voitures automobiles lourdes et motos avec exception livreurs ou ayants droit
- pas de séparation: -
- seulement par du marquage: -
- bordure (voitures en nombre très restreint): +

Echo de la 9^e journée «Rue de l'Avenir»

Lorsqu'on nourrit les pigeons, il en vient toujours plus

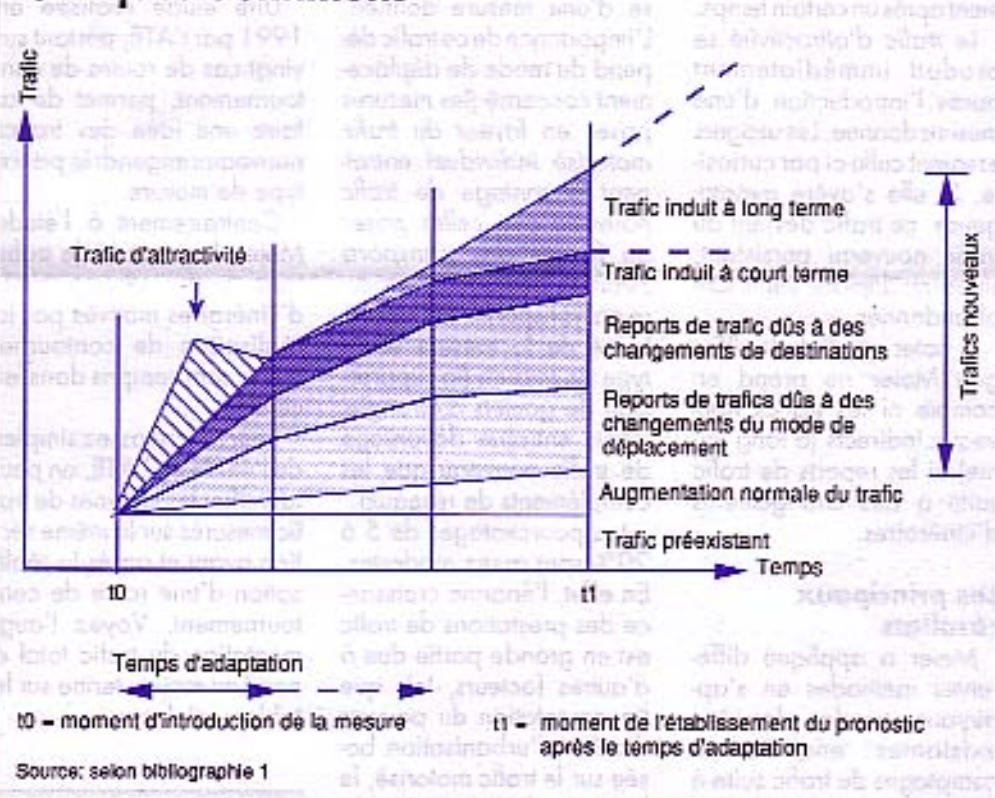
On a souvent affirmé que les corrections de route engendrent un trafic nouveau. En l'absence de preuves, on disait que c'était comme avec les pigeons: si on les nourrit, il en vient toujours plus. Or, depuis l'étude effectuée par Eugen Meier à l'IVT (voir «Bibliographie» 1), l'hypothèse est confirmée. L'expérience montre que c'est pour avoir ignoré ou largement sous-estimé les trafics nouveaux lors de la planification de mesures routières que, dans de nombreux cas, l'augmentation du trafic sur l'axe concerné dépasse, peu de temps après la réalisation de la mesure, les pronostics annoncés pour des dates lointaines.

On doit d'abord distinguer les trafics nouveaux directs ou à court terme (1 à 2 ans après l'introduction de la mesure) des trafics nouveaux indirects ou à moyen et long terme.

Les reports de trafic: cette notion s'entend au sens large du terme. Il s'agit d'une part des déplacements qui étaient déjà entrepris avant la mesure, mais qui ont soit changé d'itinéraire, soit changé de mode (par exemple des déplacements faits à pied qui se font après en bus) et, d'autre part, des déplacements ayant changé de destination (par exemple on va au supermarché en voiture, alors qu'avant on faisait ses achats à pied dans le quartier). Ces derniers sont toujours plus longs après le changement.

Les trafics nouveaux induits sont causés par une nouvelle demande d'activités suite à une mesure donnée. Quant aux activités nouvelles intervenant à court terme (et aux trafics induits correspondants), il y a lieu de distinguer les activités ayant lieu sans qu'une mo-

Quelques définitions



Meier a pris en compte tous les modes de déplacement (trafic motorisé individuel, transports collectifs et déplacements lents, piétons, vélo, vélomoteur) et toutes les mesures s'y rapportant. Il existe différentes définitions de la notion de «trafic nouveau»¹. La figure ci-dessus représente schématiquement ses différentes composantes, selon la définition de Meier.

dification de la situation personnelle ne soit intervenue (par exemple rentrer pour le repas de midi) de celles liées à une telle modification (par exemple de nouvelles activités de l'épou-

se suite à un déménagement). Le trafic induit à court terme comprend également d'autres déplacements, par exemple ceux effectués après l'achat d'une voiture, si celui-ci a été motivé par la

mesure en question.

Le trafic induit à moyen et long terme comprend tous les trafics nouveaux causés par la modification de la structure urbaine suite à une mesure donnée. Ils peuvent

¹ En allemand cela s'appelle «Neuverkehr». Le terme de «trafic induit» serait plus élégant que «trafic nouveau», mais il ne représente qu'une partie du trafic nouveau.

Volumes de trafic avant et après la réalisation d'une route de contournement

Schöffland	+ 9%	en 2 ans	+ 4.5% / an
Zurzach	+ 14%	en 2 ans	+ 7% / an
Wiedlisbach	+ 7%	en 1 an	+ 7% / an
Maroggia	+ 240%	en 24 ans	+ 10% / an
Aesch-Münchenstein J 18,			
- section proche de Bâle	+ 40%	en 5 ans	+ 8% / an
- section médiane	+ 59%	en 5 ans	+ 12% / an
- section méridionale	+ 70%	en 5 ans	+ 14% / an
- vallée de Laufen	env. + 50%	en 5 ans ... env.	+ 10% / an
Lyss	+ 44%	en 2 ans	+ 22% / an
Brugg	+ 280%	en 9 ans	+ 31% / an

apparaître assez rapidement, mais ils se développent véritablement seulement après un certain temps.

Le trafic d'attractivité se produit immédiatement après l'introduction d'une mesure donnée. Les usagers essaient celle-ci par curiosité. Si elle s'avère avantageuse, ce trafic devient du trafic nouveau persistant, sinon ces déplacements sont abandonnés.

A noter que l'étude d'Eugen Meier ne prend en compte ni les trafics nouveaux indirects (à long terme) ni les reports de trafic suite à des changements d'itinéraires.

Les principaux résultats

Meier a appliqué différentes méthodes en s'appuyant sur des données existantes: enquêtes et comptages du trafic suite à la construction de tronçons autoroutiers (tunnel du Gothard, N20 et N12), l'enquête 1984 du Service fédéral d'étude des transports et les enquêtes SCOPE de 1974 et 1979.

L'hypothèse de base a été confirmée: tout investissement dans le système des déplacements engendre un trafic nouveau. Celui-ci varie entre 5 et 20% (exceptionnellement

30%) par rapport au trafic existant à l'intérieur du corridor concerné, avant la prise d'une mesure donnée. L'importance de ce trafic dépend du mode de déplacement concerné (les mesures prises en faveur du trafic motorisé individuel entraînent davantage de trafic nouveau que celles prises en faveur des transports publics), de l'offre antérieure en transports, de l'importance de la mesure et du type de mesure (la suppression de goulets d'étranglement entraîne davantage de trafic nouveau que les compléments de réseaux).

Les pourcentages de 5 à 20% sont assez modestes. En effet, l'énorme croissance des prestations de trafic est en grande partie due à d'autres facteurs, tels que l'augmentation du pouvoir d'achat, l'urbanisation basée sur le trafic motorisé, le bas prix de l'essence, etc. Mais il faut aussi rappeler que ces 5 à 20% ne comprennent ni les reports d'itinéraires, ni les trafics nouveaux indirects. Etant donné que la périurbanisation et la pendularité (par transport motorisé individuel) sont liées à la construction routière, une partie de l'augmentation du trafic motorisé individuel à long terme est en fait du trafic nouveau indirect.

Contournements de localités et trafics nouveaux

Une étude réalisée en 1991 par l'ATE, portant sur vingt cas de routes de contournement, permet de se faire une idée des trafics nouveaux engendrés par ce type de mesure.

Contrairement à l'étude Meier, les reports de trafic suite à des changements d'itinéraires motivés par la réalisation de contournements sont compris dans les chiffres.

Pour six cas assez simples de l'étude de l'ATE, on peut identifier les volumes de trafic mesurés sur la même section avant et après la réalisation d'une route de contournement. Voyez l'augmentation du trafic total à court ou moyen terme sur le tableau ci-dessus.

On constate que l'augmentation du trafic est dans tous les cas supérieure à l'augmentation normale, qui se situe entre 2 et 4%/an. La différence est en grande partie du trafic nouveau. On voit que l'augmentation varie beaucoup d'un cas à l'autre.

Pour les cas extrêmes de Brugg et de Lyss, on sait que ce trafic nouveau est en grande partie constitué de reports d'itinéraires. L'ancienne traversée formait dans ces cas un goulet d'étranglement souvent congestionné et la route de contournement y a agi à la manière d'un aimant.

Dans les autres cas, il devrait surtout s'agir de trafics nouveaux selon la définition retenue par Meier pour son étude.

Conclusion

Les corrections de routes et les routes nouvelles engendrent du trafic nouveau. Les pronostics établis dans le cadre des études d'impact ne tiennent pas compte de ce fait, à l'exception de certains reports de trafic.

On peut penser que, parmi les nombreux projets de routes existant en Suisse romande, plusieurs ne passeraient plus la rampe si les pronostics incluaient une estimation des trafics nouveaux prévisibles.

Lydia Bonanomi

Bibliographie

- 1) Meier, R.: *Neuverkehr infolge Ausbau und Veränderung des Verkehrssystems*. Schriftenreihe des IVT Nr. 81, Zurich, mai 1989.
- 2) Wirz, F.: *Umfahrungsstrassen - Entlastung für wen? 20 Fallbeispiele aus der ganzen Schweiz*. VCS, Oktober 1992.
- 3) *Massnahmenplan zur Luftreinhaltung in der Region Bern - Schlussbericht: Massnahmenprogramme*. Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern, Kantonales Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA), Geschäftsstelle Massnahmenpläne, Laupenstrasse 22, 3003 Bern, Januar 1992.

Echo de la 9^e journée «Rue de l'Avenir»

La restructuration de la route St-Maurice – Brigue

Suite à la 9^e journée de «Rue de l'Avenir» qui a eu lieu à Sion le 22 octobre sur le thème des routes de contournement et des mesures d'accompagnement, nous vous présentons le résumé d'un exposé prononcé à cette occasion par M. Gross, ingénieur au Service des Ponts et Chaussées à Sion, sur la restructuration de la route principale T9, St-Maurice – Brigue.

Depuis la fin des années 1980, le réseau routier valaisan se transforme dans l'organisation de sa superstructure. Cette transformation se perçoit plus particulièrement le long de la route cantonale de plaine T9 St-Maurice – Brigue et au niveau des carrefours où des giratoires surgissent aux abords et à l'intérieur des villes et villages du canton.

Durant les années 1970, l'investissement des équipements routiers s'est stabilisé. Le taux de motorisation a constamment évolué vers le haut. La construction de l'autoroute N9 a été engagée entre St-Maurice et Martigny.

Les faits marquants des années 1980

- La réalisation progressive de l'autoroute N9 jusqu'à Sion;

- le taux de motorisation moyen du canton approche les 500 véhicules pour 1000 habitants;
- le ralentissement des investissements annuels consacrés au réseau routier;
- la très forte progression des charges de trafic provoquant des engorgements fréquents du réseau et les nuisances qui leur sont associées (30% d'augmentation du trafic à St-Maurice et à Sion entre 1985 et 1990);
- la mise en application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 et ses ordonnances.

La loi du 2 octobre 1991

Les raisons et les objectifs avancés par les autorités, les milieux économiques et touristiques pour l'amélioration



La T9 à Vernayaz après la restructuration.

du réseau routier sont précisés dans la nouvelle loi sur les routes du 2 octobre 1991. Il s'agit des principes reconnus suivants:

- la protection de la population ainsi que de son milieu naturel et bâti;
- la sécurité du trafic;
- la protection des utilisateurs particulièrement des piétons, des cyclistes et des handicapés;
- les transports publics;
- la protection des sites et du patrimoine;
- une utilisation mesurée du sol.

Ce sont l'ensemble de ces critères qui ont dicté les principes de base de la planification de la restructuration de la RCT9 St-Maurice – Sion – Brigue.

L'évolution de la T9

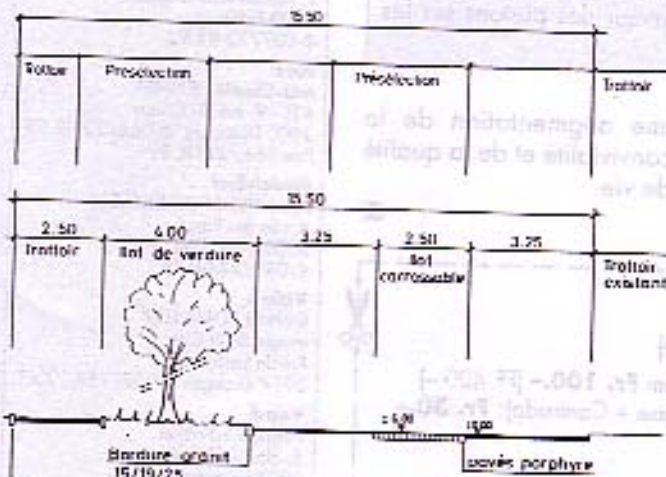
Au printemps 1989, des pourparlers ont été engagés entre la Confédération

et le canton pour la remise en état de la superstructure de la route principale de plaine entre St-Maurice et Sion.

La Confédération par son Office fédéral des routes a admis une participation financière à cette remise en état dans le cadre de la construction de la N9. Cette remise en état est effectuée en même temps que des travaux de restructuration de la T9 entrepris par le canton, soit canalisations, giratoires, îlots-refuges pour piétons, modifications de trottoirs, de signalisations et autres marquages.

Avec la mise en service successive des tronçons de la RN9, au fur et à mesure de sa réalisation, le rôle de la RCT9 a changé comme suit:

- a) avant exécution N9
- Axe de transit international;



La T9 à Vernayaz avant et après la restructuration.

- axe de transit interrégional;
- axe collecteur principal;
- axe de dessert.

Charge de trafic: entre 20 000 - 32 000 véh./tjm.

b) Après exécution

- Axe collecteur principal;
- axe de desserte.

Charge de trafic: 1/3 charge avant exécution autoroute.

c) Avant et après N9

- Axe de convois exceptionnels.

Nombre régulièrement recensé: 1 à 2 par semaine entre 60 et 100 convois par année.

Malgré l'ouverture de la N9, le trafic régional sur la RCT9 reste toujours relativement important, car les liaisons régionales des grands villages de plaine par la N9 n'apportent pas un gain de temps significatif mais augmentent les distances à parcourir.

Cette situation est constatée entre Ardon - Sion - St-Léonard. La répartition des centres d'achat dans le voisinage de la RCT9, entre agglomérations, génère un trafic supplémentaire en fin de journée et le samedi.

Conclusion

La démarche de restructurer le réseau tel que déjà en place à Vernayaz entre Ardon et Sion à Uvrier et St-Léonard est très favorablement accueillie par les autorités locales concernées, par la population vivant aux abords immédiats de la route cantonale et par les automobilistes aussi.

Les vitesses ont été raménées naturellement de 80 à 50 km/h voire 40 km/h

Résolution de l'assemblée générale de l'ADP, le 2 octobre 1993 à Bâle

Pour une priorité claire sur les passages pour piétons

Le Conseil fédéral doit améliorer le droit de priorité des piétons sur les passages qui leur sont destinés avec la révision de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR).

L'organisation suisse des piétons, l'ADP, demande à l'occasion de sa 17^e assemblée générale, que la responsabilité soit clairement attribuée au conducteur. L'automobiliste doit se sentir obligé d'accorder sans équivoque la priorité aux piétons.

Les piétons représentent un groupe important des participants au trafic et en même temps un groupe en danger; la plupart du temps, ils sont un facteur gênant pour le trafic motorisé. Traverser un passage pour piétons révèle que la situation de priorité entre piétons et automobilistes n'est pas claire. C'est pourquoi il n'est pas étonnant que des accidents y surviennent: un tiers des accidents impliquant des piétons ont lieu sur des passages pour piétons. L'Ordonnance sur les règles de la circulation routière du DFJP se place du côté de l'automobiliste: le piéton ne peut pas prétendre à la priorité quand un automobiliste roule si vite qu'il ne puisse plus s'arrêter. Le piéton doit s'adapter à l'automobiliste, bien que celui-ci doive en principe s'arrêter. Cette réglementation est contradictoire, choquante et dangereuse. L'ADP l'a déjà critiquée dans le passé. Cependant, rien n'est changé sur ce point dans le projet de révision de l'OCR proposé par le DFJP.

Heureusement, le DFJP a accepté une autre exigence de l'ADP dans le projet la révision: dorénavant, les piétons ne doivent plus faire un signe de la main ou poser un pied sur le passage pour que le conducteur réduise sa vitesse. La priorité leur est accordée quand il est visible qu'ils veulent traverser la chaussée. Mais, ce principe ne tient pas, tant que les piétons doivent s'adapter à la vitesse des conducteurs.

Les participants à l'assemblée générale de l'ADP exigent de plus du Conseil fédéral, que la responsabilité soit clairement attribuée au conducteur. La révision de cette ordonnance est l'occasion de régler de manière claire le droit de priorité en faveur des piétons sur les passages protégés.

dans le cas de la traversée de Vernayaz. Il en découle beaucoup moins de bruit, une plus grande sécurité,

une augmentation de la convivialité et de la qualité de vie.

Rue de l'Avenir

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

GCR: Groupements représentés

- ADP - Association Droits du piéton
- ATE - Association transports et environnement
- Image de la cité-VS
- «La Rue» - Groupe de travail de l'EPFL
- Pro Juventute
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

Présidence

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

Trésorier du GCR

Bernard VANEY
Pro Juventute, dép. romand
Rue Caroline 1
1003 Lausanne
☎ 021/23 50 91

Coordination romande

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

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue» de l'EPFL
Contacts: Lydia BONANOMI
Case postale 555
1001 Lausanne
☎ 021/693 32 98
Fax 021/693 38 40

Contacts locaux

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

Fribourg

Jean-Claude MORISOD
Société d'Art public
1, rue St-Pierre-Canisius
1700 Fribourg
☎ 037/22 82 92

Jura

Jean-Claude HENNET
ATE - 9, rue de Chaux
2800 Delémont ☎ 066/22 88 88
Fax 066/22 88 89

Neuchâtel

Anne TISSOT-SCHULTHESS
4, rue des Parcs
2000 Neuchâtel
☎ 038/24 00 39

Valais

Gabriel ROMAILLER
Image de la Cité
Pré-de-Savoie 1
3957 Granges ☎ 027/58 12 47

Vaud

Philippe Schaffner
5, chemin Pidou
1007 Lausanne
☎ 021/617 51 88

Rue de l'Avenir

Abonnement 1994

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

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-); abonnement de soutien: minimum Fr. 100.- (FF 400.-)
Abonnement aux bulletins des trois régions [Rue de l'Avenir + Unsere Strasse + Contrada]: Fr. 30.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

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