



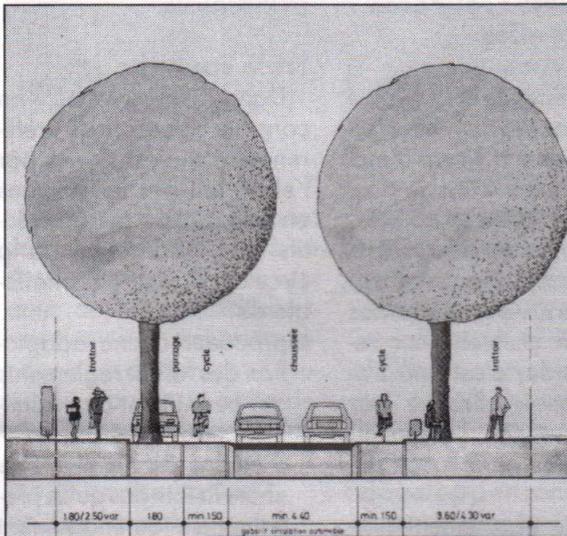
Rue de l'Avenir

JAB 2800 DELEMONT 1

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

4/94 11^e année

Normes, urbanisme et espaces publics



- Evolution des aménagements et des normes
- Possibilités et limites de l'harmonisation en matière d'urbanisation et de transports
- La modération du trafic dans l'optique de l'urbanisme
- Critères pour des cheminements piétons de qualité
- Sensibilisation des adultes à l'insécurité routière
- Priorité des piétons renforcée: réactions mitigées

Evolution des aménagements et des normes¹

En dix ans on a assisté à une évolution très significative de la conception des aménagements visant à modérer la circulation. On a passé de mesures ponctuelles, souvent perçues comme «punitives» à un traitement global et intégré de l'aménagement de l'espace public.

Au début des années 80, des aménagements tels que seuils de ralentissement, obstacles transversaux etc. avaient pour objectif d'influencer le comportement du conducteur dans le sens d'une réduction de sa vitesse. On procédait à l'assainissement ponctuel de situations dangereuses.

Avec l'apparition en 1984 de la signalisation de la «Rue résidentielle», on «légalisait» le recours aux mesures citées ci-dessus: «la piste d'obstacles» ne pouvait plus être considérée comme une «mise en danger de la circulation».

Il est vrai que simultanément on introduisait la notion «d'espace-rue» en contrepoint de celle de «canal de circulation». La mesure restait néanmoins ponctuelle, pour l'automobiliste c'était «un mauvais moment à passer».

L'évolution, depuis lors, a porté tant sur la conception des aménagements que sur leur champ d'application. L'aménagement a passé progressivement de l'obstacle, dénaturant parfois l'espace public concerné, à un élément intégré à l'image de la rue considérée comme un tout. Quant au champ d'application, il a évolué de la route de desserte isolée, à un périmètre élargi incluant les routes collectrices du réseau routier concerné. Cette notion de périmètre est devenue plus opérationnelle avec l'introduction de la signalisation de zone.

Evolution des normes

Depuis 1984, plusieurs types de normes routières éditées par la VSS et pouvant être mises en relation avec la modération de la circulation, ont été révisées ou remplacées.

Vitesses

La prise en compte de la vitesse comme élément de dimensionnement se limite aux routes principales et à grand débit. Pour l'aménagement des routes collectrices et de desserte ce sont les caractéristiques géométriques des véhicules qui sont déterminantes et non les vitesses. Pour les routes principales dans les espaces bâtis, la vitesse de base recommandée est comprise entre 40 et 60 km/h.

Profil géométrique type

On passe des profils géométriques normaux d'autrefois à la notion de profil géométrique type beaucoup plus souple quant à son usage.

Aménagement

Ici, l'évolution est significative. D'une situation où les exigences techniques du trafic étaient déterminantes pour le tracé on a passé à une prise en compte des critères relatifs à la lutte contre les nuisances et à la convivialité de l'espace routier.

Ce bref survol montre que les normes de construction routière de la VSS ont évolué dans un sens conver-

ge avec la modération de la circulation.

Les normes routières doivent-elles être revues

La pertinence et la qualité d'une conception ou d'un aménagement visant à modérer la circulation ne peut pas dépendre des normes, mais seulement de la capacité et de la compétence des projecteurs. Que certaines «normes» puissent leur venir en aide, c'est une évidence, mais elles ne leur épargnent pas l'essentiel, la réflexion et le savoir-faire.

Vouloir absolument normaliser, c'est mettre le savoir-faire au second rang et prendre le risque que «n'importe qui» se serve des normes comme d'un livre de recettes. Ce risque (qui est d'ailleurs un fait!) est à combattre avec détermination. Une norme, tout comme une loi, est le reflet de la société. Les lois, les normes ont par principe du retard sur l'évolution de cette dernière, puisqu'elles codifient certaines règles sur la base d'un consensus. Une norme avant-gardiste ne serait pas une norme!

Il reste néanmoins une ambiguïté à lever. De nombreuses lois ou directives cantonales, des règlements communaux font explicitement référence au respect des normes VSS. Il n'est pas certain que ceux qui ont produit ces textes connaissent toutes ces normes!

Quant à ceux qui doivent les appliquer, ils ont beau jeu de se retrancher derrière la légalité.

Trois souhaits

Dans la mesure où l'on constate un besoin de «références», qui est illustré par l'effort fait par les cantons en éditant des guides relatifs à la modération de la circulation, il est souhaitable de:

- procéder à une adaptation des lois et règlements qui permettent aux administrations et aux bureaux d'études de ne plus être «hors-la-loi» dès qu'ils projettent un aménagement modérateur;
- de rechercher un consensus sur les objectifs et les pratiques entre professionnels;
- de développer des outils d'aide à la réflexion (recueils d'exemples).

Passer à la mise en œuvre

Dix ans de modération de la circulation ont permis de faire évoluer les esprits, les aménagements et les normes. Après cette première étape qui a surtout permis de sensibiliser les intervenants et de se forger une expérience, il faut maintenant passer à la mise en œuvre dans un état d'esprit adéquat.

Roland Ribí

¹ Résumé de l'exposé de M. Roland Ribí, prononcé à l'occasion de la 10^e Journée «Rue de l'Avenir».

Possibilités et limites de l'harmonisation en matière d'urbanisation et de transports¹

Exemple de la politique menée par le canton de Berne

Se fondant sur différentes analyses et études, les conseils législatif et exécutif du canton de Berne ont décidé de mettre en place une politique globale ayant pour but un développement urbain basé sur le principe (bien connu) de la décentralisation concentrée. Cette forme d'urbanisation offre les meilleures chances à une limitation du trafic motorisé individuel au strict nécessaire et à un transfert à grande échelle vers l'écomobilité (transports publics, marche, vélo). L'harmonisation optimale, au niveau de l'aménagement, des transports, de l'économie et de l'environnement, est au centre de la stratégie adoptée.

Un développement urbain du type évoqué ci-dessus implique des mesures dans de nombreux domaines (environnement, aménagement du territoire, économie, transports) et ne devrait pas rester lettre morte.

De la concertation et des impulsions, plutôt que des prescriptions, restrictions et subventions

Le canton de Berne, persuadé que la concrétisation du projet dépend moins de nouvelles prescriptions, restrictions et subventions, que de l'action concertée, a donc mis en place de nouvelles structures afin de créer les quatre conditions de succès d'une telle action, qui sont:

- une bonne coordination au sein de l'administration;
- la participation du gouvernement;
- une gestion rigoureuse du projet;
- une large participation de tous les partenaires, publics et privés (transports collectifs privés, propriétaires, entreprises, habitants).

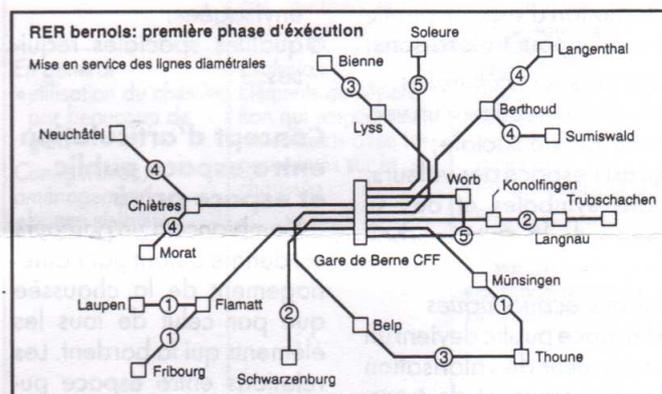
Concernant les responsabilités, une personne ou un groupe inter-directions, en charge des études et de la coordination relatives aux différents trains de mesures, ont été désignés.

Pôles de développement économique - promotion active d'emplacements situés aux interfaces principaux du réseau des transports publics

Le projet «pôles de développement économique»² forme l'un des piliers centraux du projet global. Il vise au renforcement de centres régionaux et cantonaux à des emplacements très bien desservis par les transports publics.

Parmi les multiples mesures, la mise à disposition des terrains nécessaires au développement souhaité occupe une place importante.

Ces pôles ne seront pas des «monocultures» sous la forme de concentrations de postes de travail, mais ils comporteront également des logements, ainsi que des équipements commerciaux et de loisir.



Ausserholligen et Wankdorf³ sont deux pôles importants qui témoignent bien de la coordination entre les objectifs cantonaux et ceux de la ville.

L'aménagement de deux stations de RER et l'adaptation des réseaux de bus et de trams permettront le développement de ces deux anciens secteurs industriels vers de véritables centres urbains intégrant, sans leur porter préjudice, les zones d'habitation existantes et des logements nouveaux.

Ces centres, dont la construction va démarrer sous peu, pourront être atteints, à pied ou en transports publics, en moins de 45 minutes depuis n'importe quel point de l'agglomération.

Marco Rupp⁴

¹ Résumé de l'exposé de M. Marco Rupp, prononcé à l'occasion de la 10^e Journée «Rue de l'Avenir».

² Direction des travaux publics / Direction des transports, de l'énergie et des eaux / Direction de l'économie publique / Direction des finances (1992), «Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Kanton Bern, 2^e rapport intermédiaire du groupe de travail PDE au Conseil exécutif du canton de Berne.

³ CFF, BN/GBS, Ville et canton de Berne (1992), «Berner S-Bahn-Stationen Ausserholligen und Wankdorf», rapport final de la phase préliminaire. CFF, BN/GBS, Ville et canton de Berne (1994), «Vom Zwischenraum zum Stadtquartier, Gesamtplan und Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Berne - Ausserholligen.»

⁴ Marco Rupp, dr ès sciences, chef du projet «Urbanisation» à l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne, Reiterstrasse 11, 3011 Berne.

La modération du trafic dans l'optique de l'urbanisme¹

La convivialité est aujourd'hui unanimement reconnue. La hiérarchie du réseau qui a fait seule la loi, doit être complétée par les exigences des fonctions sociales situées sur ce même réseau. Dans chaque situation, la question se pose: quel est le poids relatif entre les exigences du trafic et celle des fonctions sociales? Si les données abondent concernant le trafic motorisé, celles relatives aux fonctions sociales sont en général inexistantes. L'observation sur le terrain et les enquêtes auprès des usagers et services concernés constituent donc des compléments indispensables.

Il ne s'agit plus de voirie, mais d'espace public. Cette notion exprime l'articulation entre les fonctions sociales et l'organisation spatiale nécessaire à leurs développements.

La notion d'espace public se justifie pour trois raisons:

Raisons socio-culturelles

- l'espace public est un vecteur de vie sociale;
- il est l'espace des valeurs, des symboles et des signes de la culture urbaine.

Raisons économiques

- l'espace public devient un opérateur de valorisation économique et de transformation sociale du quartier (augmentation des prix fonciers, marquage social, relance des activités);
- image de la ville (image de marque: marketing urbain).

Raisons urbanistiques

- élément ordonnateur du tissu – refaire la ville à partir de la ville – cela implique de définir des espaces privilégiés de relations physiques et sociales.

A définir

- groupe potentiel des usagers et établir des rapports entre concepteurs, gestionnaires et groupes d'intérêts;
- programme des activités envisagées;
- qualités spatiales requises.

Concept d'articulation entre espace public et espace privé

L'ambiance d'un parcours est définie autant par l'aménagement de la chaussée que par celui de tous les éléments qui la bordent. Les relations entre espace public et espace privé peuvent être définies d'une manière élémentaire en se limitant à un alignement ou, au contraire, en précisant le caractère des clôtures, l'architecture des façades, etc.

Concept d'unité des éléments d'aménagement

La qualité de l'aménagement d'un espace public est liée à l'unité de pensée qui guide le dessin et le choix des éléments d'aménagement (matériaux, végétation,

éclairage, mobilier, signalisation). Cette approche ne doit pas être dominée que par le souci esthétique, deux critères doivent aussi être pris en considération.

- Le sens qu'on entend donner à l'espace et proposer les formes et les objets qui produisent ces sens (critère sémiologique).
- Exploitation et maintenance. La concertation avec les services concernés par ces aspects est essentielle.

La notion de réseau, appliquée à l'espace public

Si tout le monde est familier avec l'exigence de traiter du problème de la modération à l'échelle du réseau, cette exigence est moins évidente lorsqu'il s'agit de l'appliquer à la notion d'espace public. Or, les réseaux constituent les lignes de force dans le processus de formation de la ville, du découpage territorial, le réseau est un concept d'étude pour l'aménagement des artères, pour réfléchir sur le parcours (de la route au logement) et pour organiser la continuité.

Finalement, l'on n'oubliera pas que les espaces publics constituent des espaces privilégiés de relations physiques et sociales. L'animation des espaces publics est assurée par des pôles d'échanges et d'activités, pôles qui mettent «sous ten-

sion» les principaux segments du réseau, succession de structures fortes et de points de relais.

Les conflits entre les signifiants et les normes et usages

Qu'est-ce qui distingue une rue d'une route? C'est une question de signifiants. Toute chose veut dire quelque chose, nous ne pouvons pas déposer innocemment un objet-signalisation, bâtiment, arbres, pavés, candélabres, sans que cela veuille dire quelque chose et contribue, par conséquent, à une certaine lecture du lieu. La lecture sera d'autant plus claire qu'il y a cohérence et convergence entre les éléments signifiants.

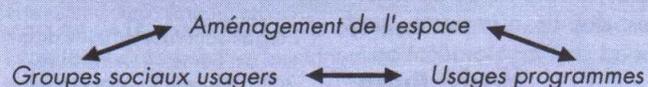
Si l'on se trouve dans une partie centrale de la ville et que les candélabres sont du même type que ceux qui sont à l'entrée de la ville (12 m de hauteur), on peut se demander si l'on ne se trouve pas encore sur une route.

En revanche, si l'installation est faite de candélabres urbains (hauteur 4 m) et que d'autres éléments tels qu'arbres, bancs vont dans le même sens, l'environnement sera clairement reconnu.

Léopold Veuve

Fonctionnement d'un espace public

Pour qu'un espace public fonctionne, il faut qu'il y ait une convergence entre trois facteurs. Si l'un des facteurs change, cela influence le caractère des deux autres.



¹ Résumé de l'exposé prononcé par M. Léopold Veuve, à l'occasion de la 10^e Journée «Rue de l'Avenir».

Critères pour des cheminements piétonniers de qualité



A l'occasion de l'Assemblée générale de l'ADP, Verena Häberli, géographe et présidente de l'Association, a présenté un tableau qui dresse l'inventaire des différents critères à prendre en considération pour élaborer des cheminements piétonniers de bonne qualité. Il s'agit d'une liste de références pour le planificateur, même si certains critères peuvent entrer en conflit et que des choix doivent être opérés. Les éléments de séparation ne sont pas forcément nécessaires.

Eléments spatiaux de l'espace rue	Bâtiments	Jardin/cours	Cheminement	Eléments de séparation	Chaussée
Critères de qualité					
Sécurité du trafic Sécurité face aux collisions avec d'autres usagers de la route				Délimitation avec la chaussée (plate-bandes, remblais, haies, murs, chaînes)	<ul style="list-style-type: none"> traversées courtes aide à la traversée (lignes jaunes, passerelles, souterrains)
Sécurité face aux mauvaises rencontres et aux agressions Nuit et jour bonnes possibilités de contacts entre les gens, dans les bâtiments, les cours et sur la chaussée Principe: voir et être vu/entendu	<p><i>En général</i></p> <ul style="list-style-type: none"> orientation côté cheminement <p><i>Configuration</i></p> <ul style="list-style-type: none"> beaucoup de fenêtres beaucoup d'entrées de maison <p><i>Affectation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> présence continue de gens plutôt dense <p><i>Utilisation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> rez-de-chaussée animés par des activités fenêtres ouvertes et éclairées devantures ouvertes <p><i>Exclusion</i></p> <ul style="list-style-type: none"> volets fermés 	<ul style="list-style-type: none"> petits jardinets haie peu élevée plantation basse <p><i>Exclusion</i></p> <ul style="list-style-type: none"> obstacles aux contacts entre les gens dans les bâtiments et les jardinets/places par: <ul style="list-style-type: none"> des murs des parois de protection phonique des plantations hautes et denses des garages 	<p><i>En général</i></p> <ul style="list-style-type: none"> utilisation du chemin par beaucoup de gens <p><i>Configuration/aménagement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> bonne visibilité bon éclairage 	<p><i>Exclusion</i></p> <p>Eléments de séparation qui empêchent les contacts avec les gens situés sur la chaussée</p>	<ul style="list-style-type: none"> petites routes organisation parallèle des trafics pour piétons, vélos, trafic motorisé trafic modéré et calme <p><i>Exclusion</i></p> <ul style="list-style-type: none"> passage souterrain parcage obstruant la visibilité
Confort Prise en compte des plus vulnérables (personnes âgées, enfants, handicapés)	<p><i>Affectation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> mixité/diversité consignes des bagages <p><i>Configuration</i></p> <ul style="list-style-type: none"> abri contre les intempéries <p><i>Exclusion</i></p> <ul style="list-style-type: none"> bruit mauvaises odeurs 		<ul style="list-style-type: none"> divers cheminements à choix dimensionnement adéquat signalisation piétonne possibilités de se reposer main courante aux escaliers <p><i>Exclusion</i></p> <ul style="list-style-type: none"> voitures garées sur les trottoirs obstacles dus à des travaux de chantier 	<p><i>La séparation a l'avantage de</i></p> <ul style="list-style-type: none"> réduire le bruit et les odeurs compléter le cheminement: par ex. possibilité de repos <p><i>a l'inconvénient de</i></p> <ul style="list-style-type: none"> empêcher de nombreuses et directes traversées de chaussée 	<ul style="list-style-type: none"> rue étroite possibilités nombreuses et directes de traverser la route <p><i>Exclusion</i></p> <ul style="list-style-type: none"> obligation d'emprunter un passage souterrain détours forcés par les passages pour piétons bruit et mauvaises odeurs
Espace, contacts, événements Possibilité de se mouvoir avec spontanéité: stimulation par la structure spatiale; contacts directs ou indirects des gens.	<p><i>En général</i></p> <ul style="list-style-type: none"> constructions à petite échelle plus d'informations diversité surprises <p><i>Affectation</i></p> <ul style="list-style-type: none"> diverse 	<ul style="list-style-type: none"> diversité dans les plantations personnes à observer et à qui parler 	<ul style="list-style-type: none"> diversité dans les parcours recoins pour s'arrêter personnes à observer et à qui parler 		<p><i>Exclusion</i></p> <ul style="list-style-type: none"> empêchement des contacts à travers la chaussée

Sensibilisation des adultes à l'insécurité routière



L'amélioration de la sécurité sur le chemin de l'école repose sur 3 piliers: premièrement l'éducation routière des enfants, deuxièmement la mise en place de marquage (kit-école) et surtout de mesures d'aménagement telles que seuil de ralentissement devant l'école. Troisièmement: la sensibilisation des adultes à l'insécurité sur la route.

La sensibilisation des adultes à l'insécurité de la route est trop souvent négligée, raison pour laquelle l'ATE l'a incluse dans sa campagne «**sécurité sur le chemin de l'école**».

Pour cela une voiture gé-

ante gonflable de 3 m sur 8 et une exposition de 10 panneaux recto-verso sont mises à disposition des associations de parents.

Voici une animation type, un samedi matin après l'école. Ici, à Bernex (GE).



Une exposition de dessin d'enfants complète avantageusement l'expo de l'ATE. Elle permet une discussion en classe et surtout motive les parents à se déplacer et à venir admirer le dessin de leur rejeton. Toute les classes ont participé.



L'expo de l'ATE, couplée à celle des dessins d'enfants, permet d'informer et de sensibiliser les parents aux dangers que la voiture représente pour l'enfant.



Des stands d'information montrent les propositions d'aménagement de l'ATE devant l'école et les revendications des parents. Une documentation sur la modération de la circulation renseigne les parents qui le souhaitent.



La voiture géante, ici entourée par les patrouilleuses scolaires de la commune, est le clou de l'exposition. Impressionnante, elle met à l'échelle des adultes la voiture telle que la voit un petit enfant. L'animation se termine par une verrée et un clown apporte la note d'humour indispensable.

Location et renseignements

Georges Kolb, ATE, 021 / 905 15 73

Une participation aux frais de 100 à 150 francs est demandée pour le transport de l'exposition effectué par les soins de l'ATE.

Priorité des piétons renforcée

Réactions mitigées

La modification de l'art. 6 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière qui devait redonner confiance aux piétons suscite des réactions mitigées chez les personnes âgées. Une enquête de «Zeitlupe» (5/94), bimestriel de Pro Senectute Suisse, en témoigne.

La majorité des 54 lecteurs qui ont répondu au questionnaire considère qu'il est dangereux et peu raisonnable de renoncer à faire signe avant de s'élaner sur un passage pour piétons. Le regard et l'attitude du corps ne donnent pas d'indications suffisantes.

On loue en général le comportement plus attentif des automobilistes étrangers. Personne ne remet en cause la puissance du trafic motorisé. La peur du plus fort est clairement ressentie, il faut donc en tenir compte. On râlera plus volontiers sur un cycliste irrespectueux.

Plusieurs de ces lettres laissent percevoir beaucoup de craintes et de modestie, ce qui donne à réfléchir. Il reste donc à espérer que, malgré les réserves exprimées, la nouvelle réglementation des piétons renforcera l'image que les piétons ont d'eux-mêmes.

Injustices

«J'ai 77 ans et ne possède pas de voiture; je pense qu'il n'est pas juste que les piétons bénéficient d'une priorité sans condition», écrit une lectrice.

Un autre lecteur désire complimenter les jeunes automobilistes, «car ce sont eux qui s'arrêtent le plus souvent devant un passage protégé et m'invitent à traverser par un geste amical».

Une autre dame déplore l'entrée en vigueur de cette nouvelle disposition qui lui

paraît dangereuse pour les deux parties: «aussi longtemps que le refus de s'arrêter n'est pas sanctionné, l'éducation routière ne produira guère de résultat».

«Je patiente toujours devant un passage protégé jusqu'à ce qu'un automobiliste veuille bien s'arrêter - c'est le cas d'un sur deux ou sur trois. Je m'engage alors et remercie d'un geste de la main», écrit un vieux monsieur.

Incertitudes

Une autre lectrice en pleine forme observe que les véhicules s'arrêtent le plus souvent de son côté pour la laisser passer, mais que dans la direction opposée, il surgit une autre voiture qui passe à toute allure, alors qu'elle se trouve déjà au milieu du passage protégé. «Patience, patience chacun devrait attendre que la chaussée soit libre avant de traverser, nous autres personnes âgées devrions nous habituer à prendre ce temps, car nous avons suffisamment dû nous hâter tout au long de notre existence».

Un autre lecteur juge cette nouvelle disposition contre-productive: «Autrefois tout était clair, pour un automobiliste normal, il était naturel qu'un piéton se trouvant sur un passage protégé veuille le franchir, qu'il fasse signe ou non. Maintenant c'est l'incertitude; on ne sait plus s'il



Photo Yves Debraîne

veut traverser ou tout simplement s'arrêter pour se reposer ou bavarder. Je crains que les accidents se multiplient sur les passages protégés...».

Impraticable cette nouvelle réglementation, s'exclame un autre lecteur. «D'une part, l'automobiliste est invité à ralentir devant chaque passage protégé à proximité duquel se trouvent un ou plusieurs piétons, car ceux-ci peuvent à tout moment vouloir l'emprunter, sans avoir à en manifester l'intention, et les passages protégés sont nombreux sur de courtes distances en ville; d'autre part, le piéton qui attend devant un passage protégé se trouve dans une situation d'insécurité permanente, car il ne sait pas si le véhicu-

le qui approche peut ou veut encore s'arrêter».

Protéger les plus faibles

Le président de l'Association des piétons de Zurich regrette que «contrairement à la pratique allemande, les piétons conservent la responsabilité d'apprécier si la distance et la vitesse du véhicule qui approche lui laissent encore le temps de traverser. Les personnes âgées, handicapées, les enfants n'ont guère la possibilité d'apprécier cette situation en temps utile. Le législateur n'a toujours pas compris qu'un partenariat entre deux partenaires totalement inégaux présuppose la protection illimitée du plus faible.»

J. Dentan

Passages pour piétons

Encore des progrès, s'il vous plaît!

Résolution de l'Assemblée générale de l'Association droits du piéton, organisation représentant les piétons et active sur le plan national, du 12 novembre 1994 à Lucerne.

Depuis le 1^{er} juin, les piétons ont clairement la priorité sur les passages pour piétons.

La réalité a pourtant à peine changé: les piétons attendent résignés devant les passages pour piétons; les automobilistes s'arrêtent le plus souvent quand ils n'ont pas d'autres choix.

A l'occasion de cette assemblée générale, les participants demandent aux autorités et aux usagers de la route de contribuer au succès de l'application de cette nouvelle disposition.

Les piétons sont au centre de l'actualité depuis l'introduction du droit de priorité sur les passages pour piétons. La plupart connaissent cette nouvelle réglementation.

La situation aux passages pour piétons a-t-elle pour autant changé? Bien que la loi le prévoit désormais, les piétons ne sont pas encore reconnus comme partenaires égaux dans le trafic par beaucoup de conducteurs. Ils restent encore exposés à de grands dangers: un accident mortel sur trois a lieu sur un passage pour piétons.

Selon une estimation, la disposition à s'arrêter des conducteurs a passé de 12% à 29%. Ainsi, 70% des piétons doivent encore attendre au bord de la chaussée.

Pour l'ADP, qui a défendu avec succès cette nouvelle disposition auprès du Conseil fédéral, cela signifie que l'effort doit se poursuivre.

Les autorités ont attiré l'attention sur ce nouveau droit avec des actions pleines d'imagination. L'assemblée générale de l'ADP souhaite qu'elles répètent de telles actions à l'avenir et prennent des mesures adéquates pour que cette nouvelle disposition soit appliquée notamment par le biais de contrôles et en refusant de considérer cette faute comme sans importance.

L'assemblée générale de l'ADP demande aux automobilistes de circuler plus lentement à l'approche des passages pour piétons et de respecter les piétons. Elle encourage les piétons à user de leur droit de priorité en montrant clairement leurs intentions afin que celui-ci devienne une évidence pour chacun.

Rue de l'Avenir France

Le GCR a une petite sœur française

Crée en 1988 en s'inspirant du GCR, **Rue de l'Avenir France** connaît un développement très réjouissant.

Elle compte de nombreux partenaires publics au sein des ministères des transports, de l'environnement, de la jeunesse et des sports et des affaires sociales qui renforcent sa crédibilité, comme par exemple le CERTU (Centre d'étude et de recherche des transports urbains).

Les partenaires semi-publics tels que l'association des maires de France participent également. Plusieurs associations comme nous les connaissons chez nous complètent les membres et partenaires de l'association.

Rue de l'Avenir organise plusieurs fois par année des colloques régionaux. Elle diffuse un bulletin intitulé, vous l'aurez deviné, «Rue de l'Avenir». Le concours «la rue... on partage» connaît un succès important.

Ses coordonnées

Rue de l'Avenir - 18, rue de Varenne - F-75007 Paris
☎ 0033/145 48 21 98;
télécopieur 0033/145 44 53 16.

Prévention routière et modération du trafic

Création d'un service d'information

La rédaction de «Rue de l'Avenir» signale à ses lecteurs qu'un service d'information a été créé au sein de la division principale de la circulation routière (Office fédéral

de la police) où il est possible d'obtenir des renseignements sur les offices cantonaux compétents en matière de modération du trafic dans les zones d'habitation et sur les docu-

ments disponibles dans ce domaine.

Du lundi ou vendredi, de 9h à 11h et de 14h à 17h, au ☎ 031/963 42 04.

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
• «La Rue» - Groupe de travail de l'EPFL
• Pro Juventute
• Pro Senectute
• 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

Tésorier du GCR

Bernard VANÉY
Pro Juventute, dép. romand
Rue Caroline 1
1003 Lausanne
☎ 021/323 50 91
Fax 021/323 51 94

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
(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

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

Jura

Serge BEUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
☎ 066/66 61 41
Fax 066/66 48 02

Neuchâtel

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

Valais

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

Vaud

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

Rue de l'Avenir

Abonnement 1995

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**