

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année. 4/95 12^e année

- Compte rendu de la journée «Les réseaux piétons dans les localités»
- Le Plan Piétons de la ville de Genève
- L'exemple du canton de Vaud
- L'élaboration d'un plan de chemins pour piétons
- Concours «Piétons? C'est sûr!»

NOUS SORTIES

TOUS PIÉTONS!



Dessin: R. Flemmingo, (brisantale)

Les réseaux piétons dans les localités

Compte rendu de la journée du 17 novembre 1995



CORAT

À l'occasion de la journée d'étude «Les réseaux piétons dans les localités» qui s'est déroulée le 17 novembre 1995 à Yverdon, en présence de près de 80 participants, plusieurs intervenants ont présenté des plans ou réalisations qui sont intéressants pour tous ceux et toutes celles qui s'occupent d'aménagements piétons. C'est pourquoi, nous avons choisi de les exposer dans ce numéro de «Rue de l'Avenir».

Le but de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) énoncé dans son article premier est la mise à disposition de réseaux communicants de chemins. Les cantons ont la plupart du temps délégué aux communes la planification des chemins pour piétons. Rappelons qu'il s'agit d'établir des plans de réseaux existants ou en projet et que ces réseaux ne doivent pas être des tronçons isolés mais communicants et cohérents. De plus, le réseau doit desservir les destinations les plus importantes, telles que les écoles, les arrêts de trans-

La Chaux-de-Fonds: exemple de signalisation piétonne

La LCPR dans son ordonnance fait mention de l'importance de la signalisation piétonne. Les liaisons piétonnes doivent être signalées de manière uniforme dans les villes d'une certaine importance (art. 4, 3^e alinéa de l'ordonnance). Les chemins menant à d'importantes destinations telles que les arrêts de transports publics, les postes, le cimetière devraient être marqués.

La Chaux-de-Fonds a balisé cinq itinéraires plutôt touristiques qui permettent aux piétons de visiter en suivant le balisage une partie de la ville

avec diverses curiosités à découvrir. A ce jour, cinq itinéraires ont été balisés:

- 1 Itinéraire cœur de ville
- 2 Itinéraire Le Corbusier
- 3 Itinéraire Les Arbres
- 4 Itinéraire sur les sentiers
- 5 Itinéraire Bois-Noir

Les itinéraires sont jalonnés de panneaux explicatifs ainsi que de symboles de direction.

Un guide «Bon pied bon œil» au format de poche, complète cet équipement de visite urbaine, qui est en vente à l'office du tourisme ainsi que dans les kiosques et librairies.

les intérêts de la marche ne sont pas toujours pris suffisamment en considération.

- Dans la planification du trafic, les intérêts des piétons doivent être pris en compte dès le début. Les chemins pour piétons ne doivent pas simplement être marqués sur des surfaces restante aisément disponibles. Ils doivent constituer un élément déterminant de la structure dès l'ébauche d'un projet.
- Le développement de la circulation routière et de la législation en la matière ont marginalisé les piétons. Les vitesses acceptées pour les véhicules à moteur ont mené au concept de séparation du trafic. La hiérarchie des routes a été suivie en pratique d'une hiérarchie des usagers. Le refoulement des piétons est quelque peu atténué par diverses formes de trafic mixte dans la législation sur la circulation routière: quartiers résidentiels en général, rues résidentielles, zones piétonnes, vitesses limitée à 30 km/h et autres modérations du trafic. Il faut exploiter ces possibilités.
- La marche contribue aussi à la protection de l'en-



La Chaux-de-Fonds: signalisation «Bon pied, bon œil».

ports publics, les complexes sportifs, etc.

Facteurs d'influence et champs d'action

Pour favoriser la marche à pied, il ne suffit pas d'établir des plans de chemins pour piétons. Nous devons nous placer au cœur de la circulation piétonne au sein des localités, chercher des alliances, créer des synergies et résoudre des conflits avec d'autres participants au trafic. Mais dans les différents projets et mesures,

vironnement et à l'économie d'énergie. Dans le programme fédéral Energie 2000, des moyens ont été mis à disposition pour la création d'une ville piétonne modèle à Berthoud sur la base de l'initiative d'organisations privées spécialisées. Des alliances sont possibles dans le cas de la protection de l'air et de la protection contre le bruit.

Les chemins pour piétons et les réseaux

Lors de l'établissement des plans, il faudrait analyser les raccordements existants, déterminer les tracés idéaux et examiner les améliorations nécessaires. Il ne s'agit pas simplement d'aménager des tronçons isolés. Les chemins réservés aux piétons, ainsi que des trottoirs et des

Au nombre des autres voies il nous faudrait aussi compter les chemins de promenade, que l'on peut trouver aux abords des localités et qui se trouvent entre les chemins pour piétons proprement dits et les chemins de randonnée pédestre. Ils ne sont de loin pas tous balisés en tant que chemins de randonnée pédestre, mais n'en sont pas moins précieux pour le délassement quotidien et les loisirs. L'intégration de chemins dans un plan selon la LCPR leur assure aussi une protection contre la suppression ou la détérioration.

Qualité des chemins

Les chemins pour piétons ne sont pas définis plus en détails par la loi. En nous appuyant sur l'article 43 de la loi fédérale sur la

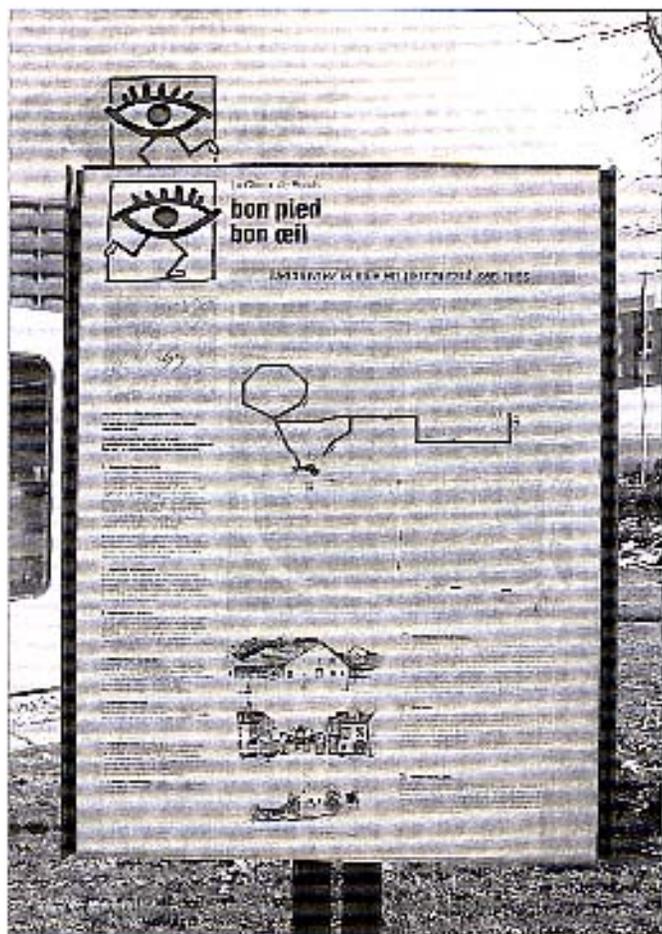


Sierre: exemple de signalisation piétonne jalonnant une ville.

passages pour piétons doivent être raccordés pour former un réseau (art. 2 LCPR). Dans de nouveaux quartiers ou de nouvelles villes, ce type de réseau idéal peut être bien aménagé.

Il est rarement possible et très coûteux de transformer le système d'organisation du trafic dans les quartiers existants. Une réduction et un ralentissement suffisants du trafic motorisé permet aussi d'atteindre le but fondamental de la LCPR.

circulation routière, nous pouvons dire que ce sont, au moins, des chemins qui ne se prêtent pas ou ne sont manifestement pas destinés à la circulation des automobiles ou des cycles. Dans un bon réseau piéton, les liaisons sont directes et courtes pour les gens pressés, plaisantes, divertissantes, sans obstacles, sans trop de trafic dense ni bruit trop fort. Elles représentent un espace public agréablement aménagé et laissent de la



La Chaux-de-Fonds: autre panneau explicatif.

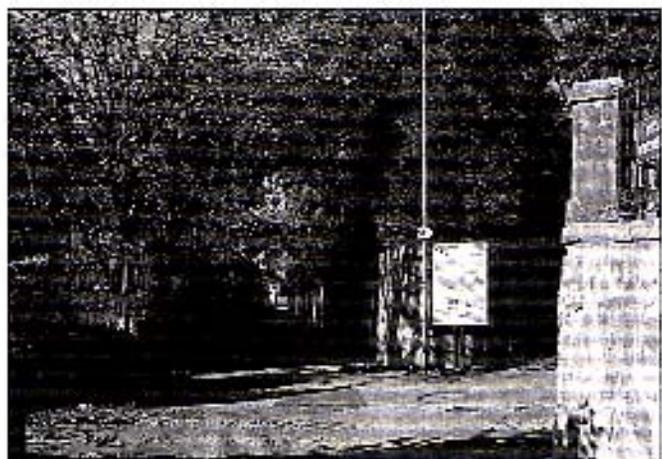
place à la nature dans la localité.

Conclusion

En élaborant les plans des chemins pour piétons, les cantons et les communes doivent prendre en considération les intérêts des piétons, la psychologie des piétons, leurs vœux et leurs craintes. Plusieurs exigen-

ces ne découlent qu'indirectement de la loi. Elles découlent surtout de l'objectif de ne pas seulement rendre possible, mais de favoriser la marche.

Willy Meyer
 Chef de la section
 chemins pour piétons
 et chemins de randonnée
 pédestre planification
 (OFEFP)



Panneau explicatif - Itinéraire Le Corbusier à La Chaux-de-Fonds.

Le plan piétons de la ville de Genève

Pourquoi un plan piétons?

Dans une ville de dimension humaine comme Genève (superficie de 1 600 hectares), qui au surplus cherche à valoriser ses qualités environnementales, la marche est un moyen de déplacement alternatif à l'automobile, aux transports publics et autres modes, puisqu'elle est leur complément idéal. La marche est même plus encore, car elle allie au déplacement, le délassement, la convivialité, la découverte et l'activité physique de base pour une bonne santé. En effet, on peut aller à son travail à pied, parce que c'est pratique, mais aussi pour se promener, côtoyer voire rencontrer d'autres citoyens et se maintenir en forme.

S'agissant de faire découvrir ou redécouvrir la petite échelle d'une ville internationale, dont l'ambition est d'être attractive, les enjeux sont de taille et recouvrent plusieurs domaines de préoccupations, qu'ils soient sociaux, énergétiques ou économiques.

S'occuper des piétons, c'est gérer le quotidien, donc le banal, c'est s'intéresser à ce qui se passe de manière inaperçue. Ce n'est ni glorieux, ni spectaculaire! C'est discret mais fondamental!

Six objectifs

Le **plan piétons** de la Ville de Genève, qui répond non seulement à une demande sociale et politique, s'appuie également sur la loi et l'ordonnance fédérales concernées. Il poursuit les objectifs suivants:

- 1 améliorer la sécurité des usagers;
- 2 assurer la continuité du réseau piétons;
- 3 favoriser l'embellissement des espaces publics;
- 4 encourager la découverte de la ville par les usagers, qu'ils soient habitants, travailleurs, touristes, congressistes, etc.;
- 5 participer à la mise en place d'une politique cohérente en matière de déplacements en milieu urbain;
- 6 promouvoir un instrument

au service de la population et de coordination des projets pour l'administration.

Volonté politique à long terme et vision globale constituent les bases du **plan piétons**. Cet instrument propose une nouvelle lecture de la ville, démontrant que grâce à la marche, le champ de déplacement d'un citoyen peut être vaste. TOUS PIÉTONS, nous sommes tous concernés!

Qu'est-ce que le plan piétons?

Le **plan piétons** est un plan directeur des mesures que la Ville de Genève entend prendre en faveur des piétons. Il s'agit d'un instrument opérationnel, qui se veut pratique, simple et efficace. A l'image du piéton!

Son concept et son fonctionnement sont évolutifs: il est conçu comme processus interactif, ouvert à l'évaluation de son contexte (création de nouveaux espaces publics, mise en service de nouveaux transports publics, etc.), adaptable en fonction des demandes des citoyens et des volontés politiques, et capables de répondre aux exigences du court terme comme à la nécessité de garantir une vision réaliste à long terme.

Le **plan piétons** traite de trois échelles de préoccupations:

- le réseau de quartiers;
- les obstacles interquartiers;
- le réseau de promenades.

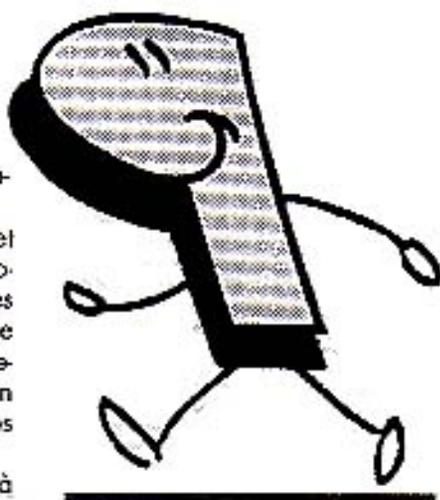
Le **plan piétons** met donc l'accent sur l'amélioration des déplacements des piétons sans encourager une «conquête spatiale» démesurée par les piétons. En effet, cet instrument part des principes suivants:

- dans les quartiers déjà constitués, l'espace des voiries existantes dévolu aux piétons est suffisant, mais parfois mal géré (stationnement abusif, empiètement trop important par toute sorte de mobilier) discontinu et dangereux;
- dans les futurs secteurs à urbaniser, les conditions nécessaires à la création de l'espace doivent être négociées et mises en place dans un souci de continuité et de qualité.

Toutefois, le **plan piétons** saisira les opportunités spatiales (création d'une rue piétonne grâce à une réorganisation adéquate du trafic) qui se présentent pour améliorer le confort du piéton.

Mise en œuvre

Le **plan piétons** prévoit en première étape une cinquantaine de réalisations, dans trois quartiers urbains, divisés en projets prioritaires liés à la sécurité des



piétons et en projets complémentaires liés à l'embellissement.

Le **plan piétons** prévoit de plus un important volet information et communication. Les associations concernées seront largement consultées.

Le **plan piétons** est actuellement à l'étude d'une commission du législatif de la ville de Genève. Une question de principe est posée et un premier crédit d'étude de Fr. 385 000.- est demandé. Ils devraient être acceptés au début de l'année 1996.

Marie-José
Wiedmer Dozio,
chef du service
de l'urbanisme de
la ville de Genève

On peut se procurer le PLAN PIÉTONS au service de l'urbanisme, 4, rue Jurgonnan, 1207 Genève, tél. 022 766 45 33, Prix Fr. 10.-

L'élaboration d'un plan de chemins pour piétons

Méthode et mesures – Résumé

Pour le Conseil fédéral (message du 26 septembre 1983), il s'agit de mieux défendre les intérêts des piétons, notamment en améliorant leur sécurité. Voici deux extraits de ce message: « La plupart des crédits destinés aux installations de transports n'ont profité, au cours des dernières années, qu'au trafic motorisé. On a pas assez défendu les intérêts des piétons », ou encore « la forte proportion de piétons, en particulier d'enfants et de personnes âgées, tués ou blessés dans des accidents de la circulation, nécessite d'urgence et partout une protection accrue. »

Préciser les objectifs

Un plan piétons doit viser les objectifs suivants:

- Sécurité face au trafic pour tous les piétons. Les enfants devraient pouvoir, dès [3]4 ans, se déplacer librement dans l'environnement proche de leur logement et aller seuls à l'école enfantine. Dès [6]7 ans, les enfants devraient pouvoir se déplacer seuls partout, y compris sur les routes principales.
- Sécurité « sociale » pour tous les piétons.
- Confort pour tous les piétons.
- Attractivité maximale des chemins pour piétons (re-créer des réseaux d'espaces publics vivants).
- Plus généralement, encourager la marche et viser un transfert de l'automobilité vers l'écocomobilité (piétons – cyclistes)

Définir le réseau

Définir la hiérarchie du réseau et identifier les nouveaux chemins à créer

Identifier les itinéraires et les flux réels de tous les groupes de piétons, entre le logement et les principaux buts, ainsi que les nouveaux chemins à créer.

Il ne faut pas chercher à séparer au maximum les piétons des routes, mais au contraire à concentrer sur le même réseau (routier) l'ensemble des flux. Certains chemins séparés peuvent toutefois offrir des raccourcis fort appréciés.

Identifier les problèmes rencontrés par les piétons

Par l'observation. Il faut parcourir toutes les rues, les routes et les chemins. Une enquête auprès des parents d'élèves devrait toujours être menée. Celle-ci fournit des informations indispensables; c'est aussi une première occasion offerte aux habitants de participer à l'élaboration du plan.

Une même enquête est à recommander pour les personnes à mobilité réduite.

Les principaux types de mesures

Le plus beau plan ne sert à rien, si les mesures concrètes sont inefficaces.

Les changements de revêtement ou de couleur de la chaussée, les rétrécissements et les décrochements horizontaux peu accentués n'ont pratiquement aucun effet sur les vitesses.

De même, des passages piétons sans refuges continuent à être proposés sur des routes importantes, alors qu'ils devraient être pros crits. Les bonnes mesures dérangent en effet souvent le trafic. Voici quelques mesures particulièrement importantes:



La Bachgasse à Uster. C'est un bon exemple d'espace piétonnier polyvalent, beaucoup mieux qu'un trottoir classique. (2ème prix du Concours «Piétons? C'est sûr!»)

Nouvelles dispositions légales à proposer

- Améliorer le droit de priorité des piétons à l'instar de la France, où le piéton n'est jamais considéré comme responsable.
- Introduction d'une signalisation aux carrefours à feux permettant de traverser en diagonale.
- Limitation à 30 km/h sur la plupart des routes (au moins sur les routes cantonales secondaires en traversée de localité, aux alentours d'écoles, etc.).
- Proposer l'introduction du signal «Aire piétonne» qui existe en France.

Mesures constructives et de gestion

Routes à fort trafic

- Traversées piétonnes nombreuses et sûres (refuges, zones polyvalentes en milieu de chaussée).
- Temps d'attente aux feux maximum 40 (60) secondes.
- Sur des routes de moindre importance, espaces piétonniers polyvalents plu-

tôt que des trottoirs.

Arrêts des transports publics:

- sur la route;
- dans de nombreux cas, renoncer à des sites propres pour les transports publics, en assurant l'avancement des bus (et des trams) par télématique;
- bus scolaires sur routes secondaires: arrêt au milieu de la chaussée.

Carrefours:

- un passage en prolongement de chaque trottoir;
- giratoires: traversées piétonnes au bord de l'anneau (légers rehaussements), mini-giratoires;
- 4 stops;
- zones polyvalentes en milieu de chaussée, etc.

Rues de quartier et routes cantonales secondaires

- Zones 30 km/h
- Mesures complémentaires vers écoles et homes, etc.
- Espaces piétonniers polyvalents plutôt que des trottoirs.

Lydia Bonanomi
Architecte EPFL/IREC

Qualité de vie et réseaux routiers: vers une politique de gestion intégrée

L'exemple du canton de Vaud

Qualité de vie et réseaux routiers : vers une politique de gestion intégrée. Ce titre plein de promesses est celui d'un document que le DTPAT (Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports) est en train d'élaborer. Bien que la problématique abordée ne soit pas spécifiquement liée aux piétons, sa présentation dans le cadre d'une journée consacrée aux réseaux de cheminements piétonniers est tout à fait appropriée tant il est vrai que les piétons sont parmi les premiers bénéficiaires lors de réaménagements d'espaces publics.

A l'origine de ce travail, il y a tout d'abord une volonté du Conseil d'Etat de mettre en place une politique inter-services et d'autre part une demande du SAT (Service de l'aménagement du territoire) et du SRA (Service des routes et autoroutes) en vue de définir la politique cantonale vaudoise en matière d'espaces publics.

La situation actuelle

L'analyse de la situation actuelle a montré que le problème ne se situait pas tant au niveau des aménagements mais plutôt au niveau de la pratique, du fonctionnement et des relations entre les différents intervenants (Services cantonaux, communes, professionnels).

Contrairement aux autres cantons qui, confrontés aux mêmes problèmes, ont plutôt opté pour des actions ponctuelles telles la publication de guides ou directives ou la mise en place de commissions pluridisciplinaires, le canton de Vaud a cherché à promouvoir une action qui vise un changement des habitudes et des pratiques.

Un tel changement ne se fait pas du jour au lende-

main. Il s'agit d'un processus continu qui sera soutenu par de multiples actions. Il doit permettre peu à peu aux différents intervenants sur l'espace public de trouver le langage commun qui aujourd'hui fait si cruellement défaut lorsque ingénieurs, urbanistes, services de police, services de voirie, commerçants, paysagistes, etc. font valoir à tour de rôle leur prérogative technico-économique.

Vers un nouvel état d'esprit

Pour créer ce nouvel état d'esprit et solidariser l'Etat, les communes, les usagers et les professionnels autour d'un même référentiel, la politique cantonale vaudoise se fonde sur

- un engagement du Conseil d'Etat, traduit dans une charte qui reconnaît la globalité des problèmes et la nécessité de nouvelles approches et pratiques,
- un programme d'action pour la mise en œuvre de cette charte et pour en assurer le suivi.

La charte

La charte s'organise en deux parties:

- un engagement du Con-

seil d'Etat qui lance les bases de la politique de gestion intégrée des espaces publics,

- un développement technique qui expose l'argument de façon détaillée.

Elle a été élaborée par un groupe de travail interdépartemental réunissant les responsables des principaux services concernés afin d'obtenir une réelle adhésion de la part de ceux qui sont chargés quotidiennement de la pesée d'intérêts entre les points de vue de la circulation et des usagers riverains.

La charte n'est pas une directive. Son geste consiste à inviter tous les intéressés à unir leurs efforts pour définir un nouveau partage de l'usage des rues et des places en localité.

Le programme d'action

Parmi les actions qui ont déjà ou qui sont sur le point d'être lancées, citons:

- six études-pilotes d'espaces publics tests, en collaboration avec les communes et leurs mandataires et suivies par le groupe de travail (en cours),
- la diffusion de la charte (janvier 1996),
- une expertise juridique sur le cadre légal des aména-

gements d'espaces publics, (notamment les questions liées aux responsabilités du SRA, du partage des compétences entre le canton et les communes, etc...),

- un programme de formation et d'information destiné aux services cantonaux et aux communes.

Conclusion

L'aménagement des espaces publics constitue un enjeu social, urbanistique et économique. Pendant des années, ces questions ont été abordées selon des approches sectorielles, monofonctionnelles et normatives. Ce découpage des domaines n'a pas permis l'élaboration d'un réel projet d'aménagement urbain. Or, l'espace public appartient au domaine public. Les collectivités publiques en ont la maîtrise foncière. L'élaboration d'une politique cantonale constitue l'opportunité de définir un projet urbain qui permette de redonner à la rue son rôle multifonctionnel, qui permette de concilier qualité de vie et réseaux routiers et ainsi répondre à l'un des grands enjeux de l'urbanisme.

Marcos Weil
Urbanplan

Piétons? C'est sûr!

Concours national 1995



Pour la troisième fois consécutive, l'Association droits du piéton (ADP) et l'Association transports et environnement ont invité cantons, communes et bureaux privés à présenter leurs meilleurs exemples de mesures réalisées en faveur des piétons.

Sur les 65 contributions qui ont été présentées, 10 ont été primées, dont deux en Suisse romande que nous avons le plaisir de vous

présenter, non sans féliciter les deux communes qui ont reçu ces premiers prix, à savoir Grandson et Neuchâtel.¹

La ville de Grandson

1^{er} prix catégorie 2a
(mesures de modération extensive, construites ou basées sur une organisation/exploitation originale sur rues et routes à orientation trafic)

Le jury a en effet décerné un premier prix pour l'aménagement de la rue Basse.

Malgré un trafic qui reste

important (6000 véh./jour), l'aménagement réalisé a su remettre en valeur le centre historique, tout en créant plus d'espace et de sécurité pour les piétons et tout en garantissant la fluidité du trafic.

Pour modérer cette rue, on a eu recours aux éléments suivants :



Grandson: la rue Basse.



Bornes amovibles en cas de convois exceptionnels.

- réduction de la largeur de la chaussée à 4,5m par de nombreuses petites bornes métalliques (amovibles en cas de convois exceptionnels);
- trottoirs carrossables qui permettent le croisement de deux véhicules roulant lentement;
- légers rehaussement délimitant les tronçons rétrécis;
- accentuation de la sinuosité de la chaussée.

La ligne blanche médiane favorisant l'accélération a été supprimée et les passages pour piétons sont devenus superflus vu les faibles vitesses de circulation.

¹ Les textes de description des aménagements sont tirés de la brochure «Piétons? C'est sûr!» éditée à l'occasion de la remise des prix du concours.

La ville de Neuchâtel

1^{er} prix catégorie 2b
(mesures de modération extensive, construites ou basées sur une organisation/exploitation originale sur rues et routes à fonction utilitaire).

Le jury a primé la ville de Neuchâtel pour l'aménagement de la rue du Seyon, située au cœur de la vieille ville.

Au début des années 1990, la rue a été fermée au trafic; seuls les bus et les livraisons y restant autorisés. Avec l'achèvement de son réaménagement au milieu 1994, cette rue a été revalorisée architecturalement et urbanistiquement, formant maintenant la colonne vertébrale de la zone piétonne auparavant divisée en deux.

Les principes de l'aménagement sont les suivants: les



La rue du Seyon avant sa transformation...

piétons disposent de toute la surface de la rue (mixité). Par l'intégration judicieuse d'éléments divers (rigoles, bandes en dalles) mais avant tout par la création d'un ruisseau ouvert sur de longues distances, on a dessiné des zones destinées à diverses fonctions (flânerie, étalage

de commerçants, livraisons, quais d'embarquements pour les transports publics) ce qui facilite la cohabitation des usagers de la rue.

On a renoncé à tout mobilier urbain inutile et à entourer le ruau, profond de 28 cm, de mesures de sécurité. ■



... et après.

Rue de l'Avenir

Abonnement 1996

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. 35.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

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

Rue de l'Avenir



GCR

Groupements représentés:

- **ADP**
Association droits du piéton
- **ATE**
Association transports et environnement
- **«La Rue»**
Groupe de travail de l'EPFL
- **Pro Jeunesse**
- **Pro Senectute**
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de l'As sociation droits du piéton (ADP).

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP

Anne Tissot

Fbg de l'Hôpital 1

2000 Neuchâtel

☎ 038/24 32 82

Fax 038/24 28 80

CCP: 20-7856-6

Président

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion ☎ 027/22 94 64

Fax 027/22 91 95

Vice-président

Alain KOLLER

ATE - 16, rue des Chaudronniers

1204 Genève

☎ et fax 022/777 10 02

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail des Rues

de l'EPFL

Contact: Lydia BONANOMI

Casse postale 555

1001 Lausanne

☎ 021/693 32 98

Fax 021/693 38 40

Conseillers régionaux

Genève

Alain KOLLER

(voir coordonnées ci dessus)

Fribourg

Jean-Luc RIME

2D, Passage du Cardinal

1700 Fribourg ☎ 037/24 76 65

Fax 037/24 71 96

Jura

Serge BEUCHAT

77, route de Fontenais

2900 Porrentruy

☎ 066/66 61 41

Fax 066/66 48 02

Neuchâtel

Yolande NORTH

Ruelle 3

2025 Chaz-le-Bar

☎ 038/55 29 87

Vallais

Pierre-François SCHMID

10, rue du Rhône

1950 Sion ☎ 027/22 94 64

Fax 027/22 91 95

Vaud

Philippe Schaffner

5, chemin Pido

1007 Lausanne

☎ 021/617 51 88