



Groupe-conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 19^e année, 4/2002
www.rue-avenir.ch



Fribourg- en-Brisgau Une ville à l'avant-garde

Ce numéro présente un compte-rendu du voyage d'étude de Rue de l'Avenir à Fribourg-en-Brisgau. Depuis plus de 30 ans, cette ville de 200 000 habitants développe – avec succès – une politique des déplacements fondée sur une réduction du trafic motorisé individuel au profit des transports publics, du vélo et de la marche. Le compte-rendu est complété par un article présentant les expériences européennes en matière de quartiers sans voitures.

(Photo : Alain Rouiller)

Les quartiers sans voitures

Un modèle d'avenir

Une dizaine de réalisations et de nombreux projets, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Autriche et au Royaume-Uni démontrent qu'une forte densité est compatible avec une grande qualité de vie.

L'idée de départ est simple: ceux qui vivent sans voiture doivent malgré tout subir les nuisances de ceux qui vivent avec... En réunissant dans un même quartier les habitants qui souhaitent vivre sans voiture, ceux-ci se trouvent à l'abri du bruit du trafic et les enfants peuvent tranquillement jouer dehors.

On peut classer les quartiers sans voitures en deux catégories:

Les vrais quartiers sans voitures

La plupart des quartiers réalisés et des projets font partie de cette catégorie. Leurs habitants ne possèdent pas de voiture et toute circulation automobile à l'intérieur du quartier est interdite (sauf pour les véhicules d'urgence, etc.). Quelques places de parc (0.1 à 0.2 voiture par logement) aux entrées du quartier sont à disposi-

tion, selon les cas, pour des voitures en autopartage et d'autres exceptions.

Les quartiers «pauvres en voitures»

Le ratio de places de parc y est en général limité à maximum 0.5 place par logement, regroupées dans des parkings collectifs placés aux entrées du quartier. Des voitures circulent néanmoins à l'intérieur du quartier.

Ce compromis entraîne cependant une baisse de la qualité de vie et il est source de conflits. A Amsterdam, les responsables du quartier Westerpark, premier quartier (presque) sans voitures (20% des ménages y ont droit à une place de parc, attribuée par une loterie) recommandent de ne plus prévoir de voitures du tout pour les nouveaux projets.

Photo : Alain Rouiller



Qualité d'espace. Dans le quartier Vauban, 50% des ménages n'ont pas de voiture. Les ruelles du quartier se caractérisent par une architecture très variée, la présence de petits parcs à vélos devant les immeubles et un aménagement privilégiant la vie sociale. Les enfants peuvent jouer dehors en toute sécurité.

Le marché existe

Au début, les responsables des projets penchaient en faveur de quartiers «moitié moitié», par crainte de ne pas trouver d'investisseurs. Mais l'expérience a montré que les purs quartiers sans voitures sont très recherchés et les enquêtes prouvent que les habitants sont très satisfaits de leur choix.

Il y a donc un marché pour des quartiers sans voitures. En Suisse, 20% des ménages ne disposent pas d'une voiture. Dans les villes, la part des ménages sans voiture atteint jusqu'à 49% (Bâle). Selon différentes études, on peut compter sur 2% des ménages d'une agglomération susceptibles de s'installer dans un quartier sans voitures.

Localisation et taille des quartiers

Les quartiers sans voitures sont intégrés dans le tissu urbain, à des emplacements bénéficiant d'une excellente desserte par les transports publics. Des commerces, des écoles et d'autres équipements se trouvent dans l'environnement proche, à distance de marche. Il s'agit souvent de friches industrielles, militaires ou ferroviaires, ou alors de terrains restés libres pour différentes raisons.

La taille des quartiers est très variable (0.08ha à Brême, Grünenstrasse, 13ha à Berlin, Mitte). Il est préférable de réaliser de grands quartiers, mais mieux vaut quand même réaliser de petits quartiers sans voi-

Le quartier Vauban (Fribourg-en-Brisgau)

Une ancienne caserne devient un quartier modèle en matière de développement durable

Conséquence de la chute du mur de Berlin, les troupes françaises ont quitté la caserne Vauban en 1992, et mis ainsi à disposition de la ville une friche militaire de 38 ha. Sa reconversion a permis d'intégrer à l'aménagement d'un quartier résidentiel les principes du développement durable avec une participation très active des usagers (notamment concernant la demande d'un quartier sans voitures).

Le quartier est mixte, tant au niveau des affectations (logement, activités, équipements de quartier), que de la variété des

types d'habitants et de logements (logements pour étudiants, association d'habitat autogéré, ménages sans voitures). A terme, le quartier Vauban abritera 5000 habitants et 600 emplois. Plusieurs commerces, un petit supermarché, une école (en cours d'agrandissement) sont déjà en place, de même qu'un centre de quartier géré par les habitants, comportant une garderie.

Pour plus d'informations, voir sites : www.forum-vauban.de et www.quartier-vauban.de.

tures que renoncer purement et simplement.

Les auteurs des projets recherchent en général une mixité socio-économique, avec une part de logements en propriété, avec des logements subventionnés et des logements pour personnes handicapées. La mixité des affectations est également recherchée, mais elle n'est pas toujours possible. Tous les quartiers offrent différents services facilitant la vie sans voiture.

Prix modestes et espaces libres de qualité

Outre l'absence de bruit et de danger, citons, parmi les nombreux autres avantages :

- Des prix et loyers relativement modestes (jusqu'à 20% inférieurs à des logements comparables), grâce à l'économie du coût des parkings, à la densité élevée et à d'autres économies rendues possibles en raison du processus participatif. Entre autres, cela permet à des ménages relativement modestes d'acquiescer un logement. A noter que dans certains quartiers, les futurs habitants choisissent d'investir

l'argent économisé dans des équipements collectifs plutôt que de le restituer aux habitants.

- Une grande qualité des espaces libres : davantage de surfaces sont disponibles pour de la végétation et des places de jeu, etc.

Deux aspects posent problème, mais ils ne sont pas insurmontables.

Obligation légale de créer des places de parc

Cette obligation – ou, dans certains cantons, celle de payer une taxe de compensation lorsqu'on ne crée pas le nombre de places requises par la loi – est un problème central pour la réalisation de quartiers sans voitures. En Allemagne, ces dispositions varient d'un Land et d'une commune à l'autre, comme en Suisse. Mais plusieurs Länder ont déjà modifié leurs lois pour éliminer cette difficulté.

Engagement à vivre sans voiture

Deux solutions type à ce problème ont été mises en place pour différents projets.

Eau de pluie. Le traitement de l'eau dans le quartier Vauban fait l'objet d'une attention spéciale. Les toits qui n'abritent pas des panneaux solaires sont végétalisés permettant de récupérer l'eau de pluie qui est recyclée soit à l'interne (toilettes, arrosage) soit (notre photo) réinjectée dans la nappe phréatique via des caniveaux et une centrale de filtrage. Il en est de même pour les eaux claires qui ne sont pas mélangées aux eaux usées.



Photo : Alain Rouillier



Photo : Alain Rouillier

Énergie – écologie. Les immeubles de Vauban sont tous à basse consommation d'énergie, l'utilisation de l'énergie solaire est très répandue. Le solaire passif : ouvertures maximum sur le sud ou l'ouest (notre photo) et réduites sur le nord. Les constructions utilisent du bois de la région et des matériaux naturels.

La première solution consiste en un engagement formel des habitants, locataires ou propriétaires, à ne pas acheter de voiture. Des exceptions sont prévues pour des personnes qui, un moment donné, vont avoir un besoin « existentiel » de posséder une voiture.

Dans la seconde solution, les habitants ne s'engagent à rien ; il n'y a tout simplement aucune possibilité de stationner, ni à l'intérieur du quartier, ni dans les environs proches.

Processus participatif et solutions novatrices

Le processus d'élaboration des projets de quartiers sans voitures est l'un des aspects particulièrement intéressants de ce thème. D'une part, l'initiative pour des projets est en général prise par une association. D'autre part, les responsables invitent très tôt des habitants intéressés à se manifester. Or, toutes ces personnes veulent avoir leur mot à dire dans l'élaboration du projet. Ainsi, les quartiers sans voitures se font presque toujours avec une intense participation des futurs habitants (le revers de la médaille, c'est que cette

participation peut rendre le processus compliqué et long).

Elle donne par contre lieu à des solutions novatrices. L'architecture est personnalisée et variée, contrastant avec la monotonie des grands ensembles habituels. Dans tous les cas, les espaces extérieurs sont traités avec soin. Le souci écologique fait partie de la plupart des projets (voir quartier Vauban).

Une alternative à la fuite à la campagne

Dans la perspective d'un développement urbain durable, les quartiers sans voitures sont un modèle d'avenir. Ils permettent de construire dense, tout en offrant une grande qualité de vie. Des familles qui, actuellement, émigrent dans la périphérie, trouvent en ville un environnement idéal pour leurs enfants.

En Suisse alémanique, de premiers projets pour des quartiers sans voitures sont lancés. Aux Romands de leur emboîter le pas!

Lydia Bonanomi

Pour en savoir plus :
www.autofrei-wohnen.de
www.autofrei-wohnen.ch
www.viererfeld.ch

Une politique continue et cohérente

La ville de Fribourg-en-Brisgau (200 000 habitants) développe depuis plus de 30 ans une politique des déplacements fondée sur une réduction du trafic motorisé individuel au profit des transports publics, du vélo et de la marche.

Photo : Dominique von der Mühl



Le centre ancien est devenu piéton en 1973, mais il reste traversé (à vitesse lente) par plusieurs lignes de trams et une ligne de bus. Ce choix correspondait à la volonté de favoriser à la fois les modes de déplacement écomobiles et le dynamisme du centre-ville. Plusieurs équipements culturels ont été implantés dans le centre : théâtre, salle de concerts, cinéma multisalles.

Cette conception d'ensemble des déplacements a été initiée dès la fin des années 60 déjà, avec quatre objectifs :

- réduire le trafic motorisé ;
- favoriser les déplacements «écomobiles» : marche, vélo, transports publics ;
- «domestiquer» la part de déplacements motorisés restante ;
- renforcer la fonction centrale de la ville.

Trente ans plus tard, le bilan montre que cette politique patiemment négociée et mise en place a porté ses fruits : si le nombre de déplacements a globalement augmenté, cette augmentation s'est reportée presque exclusivement sur les transports publics et le vélo (voir graphique).

Un centre piéton vivant, irrigué par les transports publics

L'instauration d'une vaste zone piétonne couvrant tout le centre ancien a été la première mesure mise en place au début des années 70. Il ne s'agissait pas seulement de privilégier le site historique et touristique, mais de confirmer et renforcer son rôle de centre commercial, culturel et administratif.

Ainsi la zone piétonne proprement dite est traversée (à vitesse réduite) par quatre lignes de tram et une ligne de bus, sans compter les lignes qui la desservent en périphérie immédiate ; elle est également accessible aux cyclistes. Et de nouveaux équipements importants (théâtre, salle de concert, cinéma multisalles) ont

été implantés dans le centre ou en bordure proche.

Gérer le stationnement

Parallèlement une politique de gestion du stationnement a été mise en place pour éviter que les quartiers proches du centre soient envahis par les voitures de pendulaires et de clients du centre. De manière générale, la politique de stationnement de la ville vise à donner la priorité aux résidents, avec une limitation de durée voire un stationnement payant pour les visiteurs.

Tous les quartiers à 30 à l'heure

La majorité des rues de quartier (toutes les rues qui ne font pas partie du réseau principal) ont été modérées : depuis 1990, près de 90 % des habitants de Fribourg vivent dans une zone 30. A l'intérieur de chaque quartier, une ou plusieurs rues sont devenues des rues-places de jeux, avec un régime correspondant à la «zone de rencontre» suisse. Cette opération de modération à large échelle a été réalisée avec des moyens très bon marché et des contrôles radar systématiques.

Une ville pour les cyclistes

La présence d'une très importante population étudiante a contribué au développement de nombreuses mesures en faveur des cyclistes : augmentation du réseau des voies cyclables (29 km en 1970, 450 en 1998), création de nouvelles liaisons, nombreuses possibilités de parquer les vélos

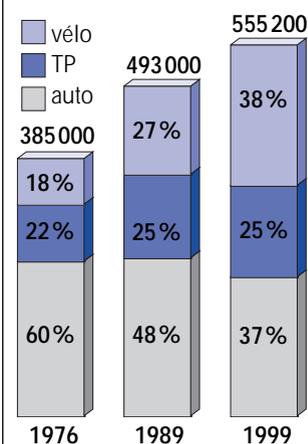
(4500 «places» de stationnement vélo dans le centre-ville, points de stationnement aux arrêts du RER), création de la station «Mobile» (voir article ci-contre).

Des transports publics en réseau

Le secteur de la gare constitue le cœur du réseau des

(suite à la page 7)

Trafic interne : évolution des parts modales et nombre de déplacements



Source : Stadt Freiburg Tiefbauamt Verkehrsplanung Hufbauer / G. Rombach 2/98

Entre 1976 et 1999, le trafic a fortement augmenté, mais contrairement à ce qui se passe dans de nombreuses villes européennes, le nombre de déplacements en voiture est d'abord resté stable, puis a même diminué. La part de déplacements supplémentaires s'effectue à vélo ou en transports publics.

«Mobile»

Centre des mobilités douces

Inauguré le 9 septembre 1999, le centre «Mobile» est la concrétisation d'un long processus de lutte citoyenne. Il offre des services et un confort qui rendent l'utilisation du vélo très attractive.

A la fin des années 90, dans le secteur de la gare, la devise «à vélo jusqu'à la porte du train» posait des problèmes de plus en plus insurmontables. Les accès aux quais étaient encombrés par des bicyclettes stationnées pêle-mêle, les usagers se servant généralement de vieux vélos sans valeur pour le trajet vers la gare en raison des vols fréquents. La construction d'un parc de stationnement réservé aux deux-roues devenait incontournable.

«Mobile» : plaque tournante de la mobilité

L'idée d'un parking pour les bicyclettes vient des Pays-Bas. La nouveauté du modèle fribourgeois réside dans la combinaison du stationnement avec une centrale de services liés à la mobilité. Le bâtiment a été baptisé «Mobile» à la suite d'un concours d'idées ouvert à la population de Fribourg.

Le centre «Mobile» est situé au cœur du réseau des transports publics : greffé sur le pont du tram qui surplombe la gare, il permet un accès direct aux quais du réseau ferroviaire régional et national, à la gare des bus et aux lignes de tram.

La société à but non lucratif qui exploite cette centrale de mobilité combine politique



Photo : Jean-Luc Rime

Le centre «Mobile» est implanté à proximité immédiate de la gare. Le bâtiment se greffe sur le pont du tram qui surplombe les voies. L'escalier intérieur sert aussi de liaison piétonne urbaine, utilisée par des usagers étrangers au centre. Sur la gauche de la photo, on aperçoit la passerelle vélos-piétons.

des transports et aspects sociaux : les employés sont essentiellement des chômeurs de longue durée, qui peuvent ainsi réintégrer la vie professionnelle en gagnant une nouvelle qualification.

Stationnement à l'abri et surveillé

Le bâtiment est relié d'un côté au pont menant au tram, de l'autre à la passerelle empruntée chaque jour par 10 000 cyclistes. Le rez (au niveau des voies du train) est occupé par le parking pour les

automobilistes empruntant le réseau ferroviaire et par des espaces de stationnement pour les cinq véhicules de la centrale d'autopartage (au total 60 véhicules disposés dans 33 lieux de la ville).

Le premier étage (niveau intermédiaire, relié à la passerelle vélos-piétons) permet le stationnement de 1000 vélos gardés jour et nuit. Le parking n'est fermé que de 1 h 30 à 5 h du matin. Pour 0,5€ par jour (7,50 par mois ou 75 par an), on peut y garer sa bicyclette au sec et en toute sécurité.

Services et centrale de mobilité

Dans le «Mobile», les cyclistes peuvent acheter ce qui est proposé aux automobilistes dans les stations services : huile, ampoules, chambres à air... Ils peuvent également louer des sièges pour enfants, des remorques, des sa-

coches et des tandems, ou déposer casques et gants dans des consignes automatiques. Depuis son ouverture en 1999, la fréquentation du parc à vélos augmente régulièrement.

Le deuxième étage (niveau du pont) est celui des services : bureau-conseil en mobilité (information sur les horaires, achat de billets, renseignements sur les excursions), café «Velo» et magasin de cycles. Petites et grandes réparations peuvent être effectuées pendant la période de stationnement.

Un financement original

Ce sont les automobilistes qui ont financé les cyclistes ! Ce parc de stationnement pour les vélos, qui a coûté 2 millions d'euros, a été partiellement payé par les recettes des taxes sur le stationnement des voitures.

Marie-Claire Pétremand

Le premier étage de «Mobile» permet le stationnement de 1000 vélos gardés jour et nuit.

Photo : Alain Rouiller



Quartier du Rieselfeld

Dans ce nouveau quartier en cours de réalisation, la ligne du tram a précédé les habitants. Un argument et une alternative séduisante pour attirer de nouveaux résidents.

Rieselfeld, traduction littérale: «champ d'épandage». Cette vaste zone de 350 ha, située à l'Ouest de la ville, a servi de bassin d'infiltration et de zone de lagunage des égouts de Fribourg jusqu'à la mise en service d'une station d'épuration régionale au milieu des années 80.

La ville de Fribourg a décidé d'y créer une réserve naturelle sur 250 ha environ et une zone à bâtir de 78 ha destinée à accueillir 4500 logements. A ce jour, ce lotissement est le plus important jamais réalisé dans le Land, il devrait accueillir 12000 habitants et créer 1000 emplois sur place.

Bien raccordé au réseau des transports

Il faut relever que les autorités ont tenu à raccorder ce nouveau quartier au réseau des transports publics par le prolongement d'une ligne de tram dotée de trois arrêts et ceci dès les premiers travaux d'équipement.

Les premiers habitants ont bénéficié de cette nouvelle ligne de tram de 1,4 km ainsi que du raccordement à trois lignes de bus, dès leur installation en 1997. Ainsi, aucun logement, aucune place de travail, aucun équipement n'est situé à plus de 400m d'un arrêt.

Vert, Vert, Vert! Les familles aiment

Fribourg est située au pied du parc naturel de la Forêt noire du sud, vaste zone de détente et de villégiature, directement accessible par les transports publics.

En ville, les autorités mènent depuis de nombreuses années une politique active d'aménagement des espaces verts. Inutile de chercher des aménagements ou des places de jeux stéréotypés, commandées sur catalogue. Chaque intervention est unique et adaptée au lieu, éla-

borée par des architectes-paysagistes en concertation avec les usagers.

Une ancienne gravière s'étendant sur plus de 20 hectares a ainsi été aménagée en parc urbain avec un lac en son centre (Seepark).

Fribourg a obtenu le titre de ville la plus accueillante d'Allemagne pour les familles. Ce n'est pas un hasard si sa population ne cesse de croître et que les familles s'y plaisent! **J.-L.R.**

Conçues pour inciter les habitants à renoncer à l'usage de la voiture, toutes les rues, y

compris l'artère principale, sont en zone 30, à l'instar des autres quartiers résidentiels de Fribourg.

La vitesse est limitée à 30 km/h dans tout le quartier. Dans les rues de desserte des immeubles l'aménagement, tout en permettant l'accès des voitures des résidents, fait la part belle à la vie sociale et aux jeux des enfants.



Photo: Jean-Luc Rime

Intégration à large échelle

Les logements se voulaient populaires et accessibles financièrement à tous. Peu à peu, et pour éviter le phénomène des banlieues ghetto, d'autres formes d'habitats (individuels, groupés), des activités (commerces, artisanats) et des services (écoles, équipements sportifs) ont été intégrés au quartier. Le lycée de Fribourg, situé autrefois dans la vieille ville, a même déménagé complètement au Rieselfeld.

L'ensemble des constructions se veut peu gourmand en surfaces de façon à offrir un maximum de dégagement et d'espaces publics. Ceux-ci sont réservés aux activités collectives et laissés dans certains cas à la disposition des habitants pour qu'ils les aménagent à leur guise.

Maurice Hennemann
RWB, Porrentruy

Solaire en pointe

Du militantisme au succès économique

L'environnement est devenu un des piliers de l'économie régionale. Ce marché a permis de créer 10000 places de travail réparties dans 450 entreprises et génère 1,1 milliard d'euros de chiffre d'affaires.

Qui aurait imaginé, dans les années 70, que les combats d'un mouvement citoyen s'élevant contre la construction d'une centrale nucléaire puissent conduire à un tel succès économique et écologique?

Dans les années 80, après l'abandon des chimères nucléaires, Fribourg a fait partie des premières villes d'Allemagne à adopter un concept de planification énergétique urbaine. Elle a aussi su intégrer les anciens militants aux postes clés.

Des mesures incitatives

En 1996, le conseil municipal adopte un plan global de protection du climat et met en place une nouvelle série de mesures financières incitatives. Grâce à une majoration généralisée du prix de l'électricité de 0,3 eurocent par kWh, la FEW (compagnie d'électricité municipale) subventionne la pose de capteurs solaires thermiques à raison de 230 Euros par m² et de 1280 Euros par kWp pour les équipements photovoltaïques.

Ces aides sont 3 à 5 fois plus élevées que dans les cantons suisses. La compagnie rachète aussi à un tarif préférentiel le surplus de courant électrique produit par les installations photovoltaïques. Grâce à ces mesures incitatives, 150 à 200 installations sont réalisées chaque année, contre 30 à 40 au début des années 90.

De la recherche scientifique à la production industrielle

La région dispose d'un centre de compétences très pointu allant de la recherche scientifique à la production industrielle, soutenu par diverses associations assurant la promotion des énergies renouvelables.

Il existe à Fribourg une collection unique au monde de bâtiments et de technologies utilisant le potentiel «solaire». La maison «Heliotrop» construite en 1994 par l'architecte Rolf Disch pour lui-même – cylindre hi-tech de verre et de métal qui suit la course du soleil – ou les tours de 20 étages aux façades «solaires» bleues du nouveau complexe de la

La cité solaire Schlierberg

Ce quartier convivial, composé de 50 maisons «Energie-Plus» est situé dans le prolongement du quartier Vauban. Il produit plus d'énergie électrique dans l'année qu'il n'en consomme grâce à des toits entièrement réalisés avec des capteurs photovoltaïques, orientés plein sud.

C'est une société indépendante des propriétaires des maisons qui a trouvé le financement et qui assure l'exploitation de ces installations. Ce projet privé est réalisé sur un terrain vendu par la ville. Voir aussi www.solarsiedlung.de.

Photo: Jean-Luc Rime



Visite de la cité solaire Schlierberg.

gare figurent parmi les réalisations les plus marquantes.

Jean-Luc Rime

Pour en savoir plus :
www.sollarregion.freiburg.de ou
www.impuls-mp.de
Visites organisées :
www.freiburg-futour.de

(suite de la page 4)

transports publics, où convergent sur deux niveaux les trams (sur le pont surplombant les rails, relié par des escaliers et des ascenseurs à chaque voie), les bus et les trains régionaux. La ville a décidé en 1972 de conserver le tram et de déve-

lopper de nouvelles lignes, correspondant aux axes importants de développement urbain (notamment celle qui dessert aujourd'hui déjà le quartier Rieselfeld, voir article). D'autres projets à l'échelle régionale sont en cours.

Dominique von der Mühl
Site utile : www.freiburg.de

Réseau XXL pour tarifs minis

La région est dotée d'un réseau de 2900 km de tram, train, bus et téléphériques, comptant 17 entreprises regroupées dans une même communauté tarifaire. Afin d'encourager l'usage des transports publics, les autorités ont adopté une politique ta-

rifaire incitative. Par exemple : la carte Regio 24, libre parcours de 24 heures pour deux adultes et quatre enfants coûte moins de 10 francs suisses ou un abonnement mensuel transmissible à 54 francs. Qui dit mieux ?
www.vag-freiburg.de J.-L.R.

Cohabitation des cyclistes et des piétons

Prise de position commune

Les points communs entre cyclistes et piétons sont nombreux : ces deux formes de mobilité économiques, efficaces, bonnes pour la santé et respectueuses de l'environnement permettent aussi d'économiser l'énergie. Les cyclistes et les piétons exigent peu d'espace, et contribuent dans une large mesure à renforcer la qualité de vie dans les zones d'habitation.

La Communauté d'intérêts (CI) Vélo Suisse et Mobilité piétonne ont pour but commun de rendre les infrastructures et les conditions générales plus favorables et plus sûres pour les déplacements «à la force du mollet».

La marche est la plus ancienne et, pour nombre de personnes, la seule forme de mobilité. Les piétons ont besoin d'un réseau de cheminements attractif et dense, où leur sécurité soit garantie. Les exigences de sécurité (objective et subjective) des personnes âgées, des enfants et des personnes handicapées doivent constituer la référence de base.

Les cyclistes ont eux aussi besoin d'un réseau continu et sûr, qui leur permette de rejoindre leurs principales destinations par la voie la plus directe, ainsi que de possibilités de stationnement en nombre suffisant. Une attention toute particulière doit être portée aux enfants, qui doivent pouvoir faire leurs premières expériences de circulation à vélo en toute sécurité.

Piétons et cyclistes ont besoin, de manière générale :

- de liaisons directes et attractives à leurs lieux de destination ;
- de quartiers et de centres facilement accessibles ;
- de rues présentant le moins de séparation possible entre les modes de déplacement ;
- de ne pas être mis en danger par les usagers motorisés.

Cela nécessite en particulier de :

- consacrer aux modes non motorisés de plus larges espaces de chaussée ;
- optimiser l'organisation et l'aménagement des carrefours ;
- créer des espaces réservés en priorité aux piétons (trottoirs, chemins pédestres, zones piétonnes et de rencontre) ;
- créer des espaces réservés en priorité aux cyclistes (itinéraires et bandes cyclables) ;

- instaurer des zones à vitesse limitée.

Echange d'informations

Il n'est pas toujours possible d'éviter les conflits lors de la réalisation de ces mesures. Les points problématiques se situant à des niveaux différents, il faut le cas échéant les résoudre par des solutions distinctes.

En qualité d'associations indépendantes défendant des intérêts proches, Mobilité piétonne et la CI Vélo Suisse se donnent pour objectif d'harmoniser leurs engagements respectifs en faveur des piétons et des cyclistes. Les deux associations prévoient notamment une coordination de leurs activités au niveau du secrétariat général, du comité et du groupe parlementaire, ainsi qu'un échange d'informations régulier et des discussions sur les questions d'actualité liées à la politique des transports.

CI Vélo Suisse
Mobilité piétonne



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/Equiterre

«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/LADY
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
Philippe VORLET
Route de la Vignettaz 32
1700 Fribourg
☎ 026/424 93 78
info@vorlet.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)



Abonnement 2003

A retourner au Rue de l'Avenir, 2322 Le Crêt-du-Loche

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

- Abonnement normal : Fr. 30.-, avec en supplément la version électronique (format pdf) : Fr. 45.-
 Abonnement de soutien : Fr. 100.-
 Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien) : Fr. 40.-

Nom : _____ Prénom : _____

Rue : _____

NPA : _____ Localité : _____