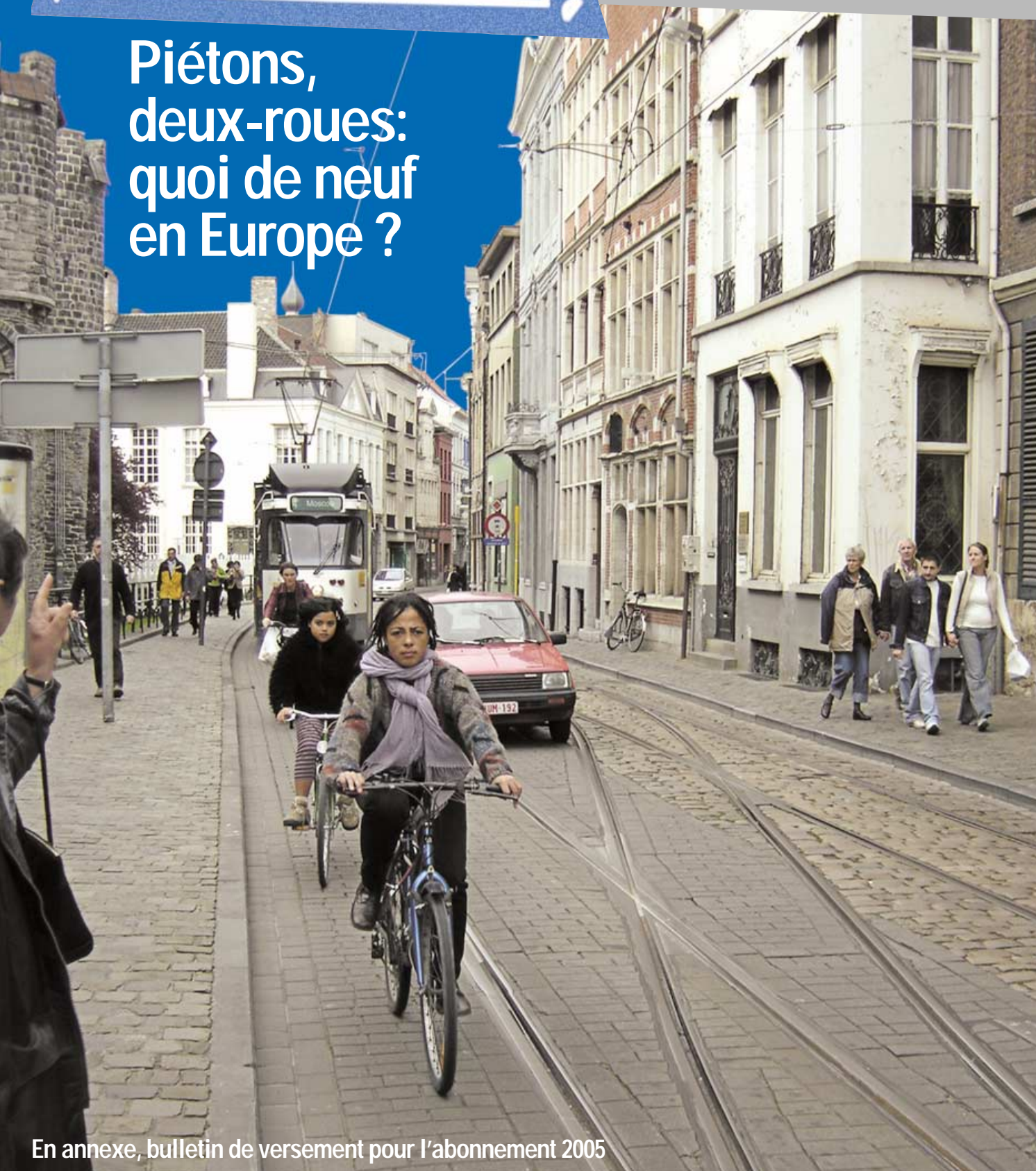




Piétons, deux-roues: quoi de neuf en Europe ?



En annexe, bulletin de versement pour l'abonnement 2005

Les enseignements d'un colloque européen

En décembre 2004, une petite délégation romande coordonnée par Rue de l'Avenir s'est rendue à Lyon pour un colloque organisé par le Certu (Centre d'études sur les réseaux les transports l'urbanisme et les constructions publiques) dont l'objectif était de présenter les tendances européennes les plus récentes concernant la problématique de la sécurité routière en ville.

Le lendemain, une visite guidée d'aménagements lyonnais organisée par le Certu pour Rue de l'Avenir a eu lieu: mobilité douce, réhabilitation induite par le tram, zones 30, etc. Cette visite a permis de rencontrer des collaborateurs du Certu, de découvrir des locaux et de nouer des contacts.

Le texte du présent bulletin Rue de l'Avenir reprend le compte-rendu du colloque effectué par le Certu pour le magazine français Techni.Cités n°83 de février 2005. Nous remercions ces deux organismes d'avoir autorisé cette publication conjointe qui permet de prolonger en Suisse romande le travail effectué par le Certu pour «diffuser les bonnes pratiques».

Le colloque dans son ensemble a été très intéressant et enrichissant. Cinq exposés méritent d'être soulignés.

Belgique: une rue pour tous grâce au «code de la rue»

Deux réformes majeures sont entrées en vigueur en Belgique en 2004. L'une renforce le caractère répressif de la législation en vigueur (catégorisation des infractions en trois degrés de gravité avec majoration des amendes, élargissement des cas où s'applique la perception immédiate ou le retrait de permis). L'autre, appelée «code de la rue», a pour objectif de mettre sur pied d'égalité l'ensemble des usagers de l'espace public et de favoriser les usagers les plus vulnérables. Un principe général de prudence est défini et la responsabilité des usagers les plus forts par rapport aux plus faibles est par ailleurs établie.

Gloucester (Royaume-Uni) «Safer City»

La ville a exprimé le souhait ambitieux de devenir la ville la plus sûre d'Europe du point de vue de la sécurité routière et a été choisie parmi 29 candidats pour un projet pilote du ministère des transports anglais. Le projet n'a pas consisté à tester des nouvelles techniques mais à mettre en place ces techniques au travers d'une stratégie et d'une vision globales à l'échelle de l'agglomération. C'est en cela que le projet est innovant et remarquable. La réduction de 30% des accidents en moins de cinq ans démontre que la diminution du nombre d'accidents est possible, quand on s'en donne les moyens.

La sécurité durable aux Pays-Bas

Alors que la politique antérieure consistait en une approche réactive visant à traiter les problèmes là où ils survenaient, la stratégie de la sécurité durable se caractérise par une approche préventive avec pour slogan «mieux vaut prévenir que guérir». Cette politique repose sur une approche de type «système». Son but est la sécurité permanente et son plus grand problème l'erreur humaine. La culture des Pays-Bas en matière de sécurité routière reste impressionnante.

Les motos dans les déplacements à Barcelone

L'exposé nous a tout d'abord surpris dans un contexte où il était essentiellement question de favoriser les déplacements à pied et à vélo. Nous avons compris par la suite que les grandes villes européennes sont confrontées à des problèmes nouveaux et croissants consécutifs à l'augmentation du nombre de motos mais que le sujet est encore très peu traité comme tel. Barcelone fait œuvre de pionnière en s'étant saisie de la problématique et en ayant pris un certain nombre de mesures.

Selon Rue de l'Avenir il faut toutefois se garder de traiter sur le même plan les deux-roues motorisés et les deux-roues non motorisés: l'usage des premiers doit être freiné alors que celui des seconds encouragé!

Conclusion

Jusque dans les années 80, la voiture était généreusement accueillie en ville comme un signe du progrès, avec pour corollaire la diminution des espaces réservés aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics, les engorgements, le bruit et la pollution.

Il est réjouissant de constater aujourd'hui que, partout en Europe, la tendance s'inverse de manière significative. La volonté de maîtriser la voiture et de gérer la mixité s'affirme. Des mesures coercitives sont prises. De nouveaux aménagements en faveur des déplacements à pied et à vélo en ville voient le jour. Des actions menées avec fermeté, conviction et sens pédagogique obtiennent des résultats remarquables.

Bonne lecture!

Rue de l'Avenir



Notre travail n'est possible qu'avec votre soutien !

Vous soutenez l'écomobilité et la sécurité des déplacements. Vous souhaitez découvrir de nouveaux projets d'aménagement et partager vos expériences...

Aidez-nous à poursuivre notre travail d'information et de sensibilisation:

renouvelez aujourd'hui votre abonnement !

Merci

Sécurité routière en ville, piétons, vélos, motos: que se passe-t-il en Europe ?

DOSSIER COORDONNÉ PAR: Catia Rennesson, CERTU – Département Sécurité, voirie, espace public, Lyon



Le trottoir traversant: lors de leurs déplacements, les piétons doivent régulièrement descendre des trottoirs et traverser des chaussées alors que les cheminements des véhicules sont continus. Grâce au trottoir traversant, le code de la rue belge inverse cette tendance: les piétons sont donc prioritaires alors que le conducteur, traversant une partie de la voie publique qui ne lui est pas réservée, effectue une manoeuvre.

Partager les connaissances, comparer les expériences, confronter les difficultés de chacun et les réponses qui y sont apportées, s'inspirer des bonnes pratiques, autant d'attitudes qui contribuent efficacement au progrès des savoirs et des savoir-faire.

C'est ainsi qu'en décembre dernier, le Certu en partenariat avec Techni.Cités, a organisé à Lyon un colloque dont l'objectif était de présenter les tendances européennes les plus récentes dans la prise en charge de la sécurité routière en ville ainsi que les évolutions destinées à mieux intégrer les modes doux et les deux roues motorisés dans les politiques urbaines de déplacements et d'aménagement. En voici les principaux enseignements.

1- Quels objectifs pour l'Europe ? Quelles actions ?

L'amélioration de la sécurité routière observée dans l'Union européenne au cours de ces trente dernières années ne doit pas donner l'illusion que la situation est satisfaisante: les accidents sont encore nombreux et restent inacceptables. On compte ainsi en 2004, dans les 15 pays de l'Union, 43 000 morts et deux millions de blessés sur la route, ce qui fait de l'insécurité routière un problème majeur de société et de santé publique. Sa diminution est en conséquence une priorité pour la Commission Européenne.

En 2001, le Livre Blanc sur la politique européenne des transports s'est fixé comme objectif de réduire de moitié le nombre de victimes à l'horizon 2010. Cet objectif a été réitéré en 2003 dans le pro-

gramme d'action pour la sécurité routière qui décline en soixante mesures concrètes les initiatives de la Commission sur la décennie.

***L'Union Européenne
a pour objectif de réduire
de moitié le nombre
de morts sur les routes
d'ici 2010.***

Les États membres ne sont pas égaux devant le fléau: si certains, comme les Pays-Bas, la Suède ou le Royaume-Uni ont des résultats quasi exemplaires, d'autres pays font beaucoup moins bien, et qui plus est, certains des moins performants régressent. D'un pays à l'autre, l'écart des performances globales est dans un rapport de un à six (Europe des 25).

1-Quels objectifs pour l'Europe ? Quelles actions ?

Suite

Deux tiers des accidents corporels surviennent en agglomération et ces accidents totalisent un tiers des tués. Dans l'Europe des Quinze, on compte en ville, en nombre moyen de tués par million d'habitants, 12 usagers de voitures particulières, 10 piétons, 9 usagers de motos ou cyclomoteurs et 2 à 3 cyclistes.

2/3 des accidents se produisent en ville. Ils totalisent 1/3 des tués. Les piétons et les usagers de "deux-roues" paient le plus lourd tribut.

La Commission européenne accorde une grande importance au problème urbain, et tout particulièrement aux usagers vulnérables. De nombreuses initiatives s'inscrivent dans cette double perspective.



Le programme d'action européen pour la sécurité routière (juin 2003)

Document téléchargeable à partir du portail l'Union Européenne - domaine transport:

www.europa.eu.int/comm/transport/road/index_en.htm, site sur lequel vous trouverez de nombreuses autres informations.

2-Politiques de sécurité routière en ville: l'apport de nouvelles approches

Si de nos jours, de nombreuses mesures en matière d'amélioration de la sécurité routière sont connues, l'efficacité maximum n'est pas atteinte. Certains pays, ceux ayant déjà les meilleurs résultats, cherchent toujours des améliorations. Ils ont introduit des approches nouvelles; c'est le cas de la VISION ZÉRO en Suède ou celle de SÉCURITÉ DURABLE (Sustainable Safety) aux Pays-Bas.

"Sécurité Durable", la politique des Pays-Bas

La stratégie de "sécurité durable" se caractérise par une approche préventive par opposition aux politiques antérieures de natures réactives et curatives. Elle se fonde sur le principe que l'homme est la référence standard, ce qui implique notamment qu'infrastructures et véhicules soient adaptés aux limites des capacités humaines (capacités de maîtrise de la conduite et capacités de résistance aux chocs).

Concrètement cela conduit à construire un système de circulation comprenant:

- des infrastructures aménagées selon les principes de fonctionnalité, d'homogénéité, de lisibilité;
- des véhicules équipés d'outils simplifiant les tâches humaines et construits de sorte qu'ils protègent l'être humain vulnérable aussi efficacement que possible;
- des usagers de la route convenablement sensibilisés, éduqués et le cas échéant contrôlés.

La mise en œuvre efficace du concept exige ensuite un soutien de tous les acteurs et leur engagement à appliquer d'une manière coordonnée les mesures nécessaires. C'est ainsi que le gouvernement central,



Des zones 60 en zone rurale.

les autorités provinciales et locales se sont accordées sur un programme d'action en deux phases. La première dite de «démarrage», de 1997 à 2002, visait:

- une classification de la totalité des routes et rues du pays en trois catégories chacune (Cf. Tableau 1). Cette classification est considérée comme un point de départ indispensable;
- l'extension de zones 30 en zones agglomérées et l'introduction de zones limitées à 60 km/h sur les routes interurbaines secondaires;

- la mise en place d'autres mesures, par exemple, normalisation de la priorité aux giratoires, deux-roues motorisés sur la chaussée et non plus sur les pistes cyclables en ville, etc.

Cette phase s'est accompagnée de campagnes d'information du public et a bénéficié de financements de la part de l'État, à hauteur de 50 %. Bilan en 2004: 90 % des autorités routières ont un plan de classification des voies, plus de 20 000 km de rues sont en zones 30 et plus de 6 000 km de routes sont en zones 60 (soit respectivement 65 % et 15 % des linéaires en ville

et en rase campagne). On assiste donc à une mise en œuvre progressive, structurée et effective du concept théorique dans tout le pays et c'est là que réside la force de cette politique. Le nombre de victimes entre 1997 et 2003 a diminué de 12 %, celui des blessés graves de 8%, pour un pays dont les résultats en sécurité se classent déjà parmi les meilleurs en Europe.

La phase 2 (2003 – 2010) porte maintenant sur la mise en œuvre du programme dans son intégralité. Elle vise à décentraliser autant que possible la stratégie pour une plus grande efficacité. Outre l'infrastructure, les autres champs d'actions concernent notamment l'éducation, l'information, la recherche technologique sur les véhicules, le développement d'une police spéciale de surveillance. Les Pays-Bas espèrent ainsi ne pas déplorer plus de 900 tués sur les routes en 2010 (soit une baisse de 15% par rapport à 2002).

Angleterre: l'exemple pilote de Gloucester

Il s'agit d'une expérience plus classique, mais avec une ambition élevée en raison de l'ampleur du projet, menée par le Royaume Uni. L'objectif était de démontrer que le nombre d'accidents dans une ville pouvait être sensiblement réduit par la mise en œuvre d'un programme de sécurité adapté, s'intégrant à l'ensemble des autres politiques urbaines. La ville de Gloucester, ville moyenne de 100 000 habitants, a été sélectionnée. Un budget de 5 millions de £ a été alloué au projet qui s'est déroulé sur une période de 5 ans (1996 à 2001).

La méthode suivie, définie dans le document "Recommandations sur la gestion de la sécurité routière en ville" de l'Institution britannique IHT, a commencé par un diagnostic global des dysfonctionnements du système de déplacements à l'échelle de la ville, puis par la mise en œuvre des mesures suivantes:

- définition d'une hiérarchisation de la voirie;
- réorganisation de la circulation pour la distribuer sur les voies les plus appropriées (fermeture de certains accès, aménagements dissuasifs sur les raccourcis, voies bus, etc...);
- maîtrise des vitesses par des actions de sensibilisation (ex: articles presse locale, information sur les amendes, panneaux dynamiques d'affichage des vitesses), des aménagements (ex: rétrécissement des largeurs de rues, ralentisseurs, traitement des entrées de ville), mais aussi par des contrôles (ex: équipes spéciales de police, radars à main, caméras vitesse);
- actions pour faciliter les déplacements à pied et à vélo (ex: zones à vitesse limitée étendues, refuges centraux pour

traversées, détecteurs de piétons pour limiter le temps d'attente au niveau des passages, bandes cyclables, reprise de giratoires, signalétique au sol sur les chemins de l'école);

- coordination à l'échelle de l'aire urbaine de l'ensemble des actions influant sur la sécurité.

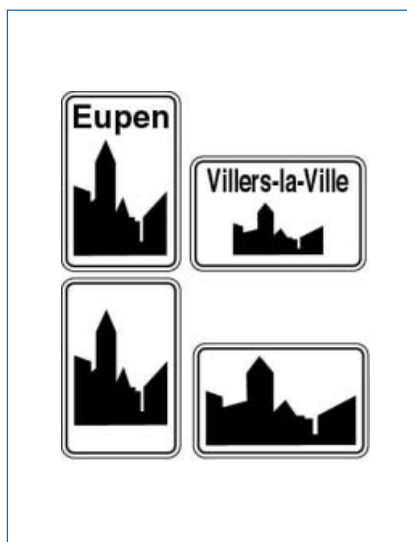
Point clé essentiel: le projet s'est doté d'une structure de management forte, qui s'est ouverte à de nombreux partenaires et a procédé à un très large travail d'information et de concertation.

Au-delà des mesures mises en œuvre, la réussite de Gloucester repose sur la stratégie de management du projet.

Au final le projet a été un succès, comme le montre son évaluation: diminution des accidents (de 9,5 % comparée à une augmentation de 8,5% dans les villes témoins) et surtout diminution des accidents graves (48 %), diminution des vitesses, opinion générale du public très positive, modification des pratiques de déplacements (on va plus souvent à l'école à pied et à vélo).

Si le management de cette opération d'envergure s'est révélé complexe, le processus adopté à Gloucester, particulièrement la consultation publique et l'implication du public dans les choix d'actions, montre que ces difficultés peuvent être dépassées. Et, au delà des techniques d'aménagements, la réussite de Gloucester repose justement sur la stratégie de management.

Dans la continuité du succès de ce projet, le gouvernement anglais a décidé de mener d'autres expériences pilotes.



Belgique: les nouveaux panneaux d'entrée d'agglomération à choix, chacun avec la silhouette qui symbolise la cité.

Vers une généralisation des zones 30: les exemples de Zurich, Graz, La Haye, ...



À l'étranger certaines villes n'hésitent pas à étendre le concept de zone 30 à toutes leurs rues, exception faite des grandes voiries, comme les artères, où le concept serait inadapté. Ainsi à **La Haye aux Pays-Bas**, tous les quartiers délimités par le maillage des rues principales sont en zones 30 ou vont le devenir. Aujourd'hui plus de la moitié des zones sont créées. **Fribourg-en-Brisgau, en Allemagne**, a généralisé en 1990 les zones 30 à tous ses quartiers d'habitations, ce qui concerne environ 60% du linéaire de voirie. Plus récemment, **Zurich en Suisse** a aménagé également tous ses quartiers en zones 30, 122 au total dont 70 en une seule année. Quant à **Graz en Autriche**, elle a érigé le 30 km/h comme règle générale pour la ville en 1992, sauf sur les axes prioritaires (23% du linéaire total de voirie) qui demeurent à 50 km/h.

Dans ces villes, si les entrées des zones 30 sont clairement marquées, les aménagements à l'intérieur restent légers, voire sont absents: tout est basé sur l'information, la sensibilisation et les contrôles des vitesses.

Le bilan en termes de fonctionnement est tout à fait positif. Le succès est également dû au contexte, à savoir la mise en place par ces villes de politiques globales de déplacements visant une forte réduction du trafic motorisé individuel et mettant tout en œuvre pour le développement des transports publics, du vélo et de la marche.

3- A pied, à vélo, à moto: exemples de bonnes pratiques

Parmi les usagers de l'espace public, les enjeux en ville se concentrent sur les piétons, les cyclistes et les usagers de deux roues motorisés. D'une part parce qu'ils paient le plus lourd tribut à l'insécurité routière. D'autre part, parce que piétons et cyclistes participent activement à faire de la ville un lieu où "il fait bon vivre". Il s'agit de modes alternatifs à la voiture, efficaces, sains, économes, non polluants, indispensables à l'animation urbaine et sociale. Quant aux deux roues motorisés, leurs déplacements en ville sont en croissance et génèrent des problématiques nouvelles auxquelles il faudra trouver des solutions sans tarder.



Un rue commerçante aménagée en «zone de rencontre», concept nouvellement défini dans la réglementation suisse en 2002. Les piétons y sont prioritaires et la vitesse limitée à 20km/ h.

Genève: un Plan Piétons pour la ville

Le Plan piétons de la Ville de Genève constitue un instrument de planification en faveur des piétons qui coordonne les aspects légaux, techniques, administratifs et financiers. Il a pour objectifs de favoriser les conditions de santé du citoyen en milieu urbain; d'anticiper sur les carences de sécurité du domaine public à l'égard des piétons; de garantir des mesures concrètes sur le territoire communal; de réaliser des aménagements originaux et éphémères, pour expérimenter mais aussi rassurer les milieux sceptiques; de créer une dynamique de sensibilisation.

De 1996 à 2004, ce plan a permis de mettre en valeur, dans la cité, plus de 40 kilomètres de promenades et d'effectuer une bonne partie des interventions prioritaires répertoriées. Ceci représente plus d'une centaine de nouvelles traversées piétonnes sur les principaux axes routiers, quarante kit-écoles, une dizaine de zones 30 km/h, l'amélioration de plusieurs carrefours et l'aménagement de places et de rues résidentielles.

Pour de plus amples informations: www.ville-ge.ch/plan-pietons.

Approbation du plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève (13.12.04)

Le Conseil d'Etat a approuvé le plan directeur des chemins pour piétons de la Ville de Genève, document d'orientation rendu obligatoire pour les communes en application de la législation fédérale et cantonale. L'essentiel des dispositions approuvées concerne le réseau des cheminements sécurisés.

En revanche, le Conseil d'Etat a émis des réserves concernant certains éléments du réseau routier urbain, dont la fonction représente un enjeu pour l'ensemble de l'agglomération.

Pour toute information: M. Frédéric Wuest, direction de l'aménagement, DAEL, tél. 022 327 45 22.



En Belgique, le Sens Unique Limité (contresens cyclable dans les rues à sens unique) est devenu la règle.

Barcelone: réflexion sur les déplacements motos

A Barcelone, comme dans d'autres villes, l'usage des deux roues motorisés a augmenté considérablement ces dernières années. Face à cette situation et considérant le niveau élevé de risques d'accident ainsi que les problèmes de stationnement, de pollution et de bruit liés à ce mode de déplacement, la municipalité a d'ores et déjà mis en œuvre un certain nombre de mesures, parmi lesquelles:

- des campagnes de communication concernant le bruit et le port du casque;
- l'analyse des accidents (typologie et causes) en liaison avec des instituts de recherche;
- un travail avec les usagers professionnels (livreurs de pizzas, coursiers) pour notamment concevoir la réalisation d'une vidéo de sensibilisation de ces derniers aux dangers de la conduite en moto;
- une gestion du stationnement des motos avec notamment la création d'emplacements spécifiques sur chaussée afin de lutter contre le stationnement abusif sur trottoir;
- l'organisation de conférences et la création d'un groupe de travail permanent sur les motos.

En outre, elle a décidé en 2003 de développer un Plan Stratégique Motos afin de mieux définir, planifier et coordonner l'ensemble des actions. Mené en concertation avec tous les partenaires concernés (fabricants, compagnies d'assurances, associations d'usagers, services municipaux, habitants...), ce plan prévoit une vingtaine de mesures stratégiques qui se répartissent dans trois domaines d'actions, concernant respectivement les conducteurs de deux roues motorisés, le véhicule et la ville.

Vélo: tour d'horizon européen

De nombreux pays européens ont une politique cyclable clairement affichée avec des objectifs quantifiés et contrôlés ainsi qu'un budget d'investissement bien identifié. Pourtant le principal enseignement qu'ils tirent de leur politique est que les aménagements cyclables sont nécessaires pour développer l'usage du vélo mais ne suffisent pas pour changer les comportements: il faut agir en même temps sur la place et la vitesse de la voiture. Dans les centres-villes d'Italie du Nord où la circulation automobile a été fortement réglementée, les vélos assurent aujourd'hui jusqu'à 30 % des déplacements.

En matière d'aménagements, que privilégier? Le premier motif de choix du vélo est la rapidité du temps de parcours par rapport à l'automobile sur des distances de l'ordre de 3 km.

C'est pourquoi l'itinéraire d'un cycliste doit être continu, direct, confortable. Une approche de type mixité des usages (ex: zones 30) ou bandes cyclables est unanimement recommandée par les guides étrangers car elle facilite, mieux que la piste, l'insertion des cyclistes et une meilleure visibilité en carrefour.

Parmi les aménagements plébiscités pour leur simplicité, leur confort et leur sécurité:

- le contresens cyclable, appelé aussi «rue à Sens Unique Limité» en Belgique. Il raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes;
- le sas en carrefour à feux. Il permet au cycliste de se positionner devant la circulation générale pour être vu et pouvoir tourner sans danger.

Développer l'usage du vélo, grâce à des aménagements mais surtout en réduisant la place et la vitesse de la voiture en ville.

Pour en savoir plus:

Politiques nationales en faveur du vélo, CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports), 2004. Les politiques cyclables en Europe, rapport d'étude Certu, 2001. Comparaison des principaux manuels européens d'aménagements cyclables, rapport d'étude Predit / Certu, 2000.

Belgique: une rue pour tous grâce à un "Code de la Rue"

Entré en vigueur en Belgique au 1er janvier 2004, le "Code de la rue" présente un ensemble de dispositions permettant d'assurer un meilleur partage de l'espace public et d'offrir une plus grande sécurité des déplacements aux modes doux. Le législateur a voulu mettre en évidence le fait que la voie publique n'est pas vouée uniquement à la circulation automobile mais que chaque usager y a sa place, notamment les plus vulnérables.

Ainsi:

- la définition, ou la redéfinition, des usagers et des espaces auxquels ils ont accès, ce qui souligne concrètement la convivialité nécessaire de l'espace public;
- l'ajout d'un principe général de prudence qui impose au plus fort des obligations vis-à-vis du plus faible;
- le rappel ou l'introduction de nouvelles mesures qui donnent aux communes les instruments pour aménager les rues selon une nouvelle philosophie: par exemple, les zones de rencontre (zones avec priorité aux piétons et vitesse limitée à 20 km/h), la généralisation du Sens Unique Limité (sens interdits ouverts aux cyclistes roulants à contresens du trafic général), les coussins berlinois, les trottoirs traversants, l'obligation de mettre en œuvre des zones 30 aux abords des écoles.



Zone 30 abords d'école en Belgique: pour la rentrée scolaire 2005, tous les abords d'écoles devront, sauf rares exceptions, être pourvus de la signalisation limitant la vitesse à 30 km/h, soit de façon temporaire aux heures d'entrée et de sortie des classes (sur les grands axes, par exemple), soit de façon permanente.

Pour plus d'informations

Aborder tous les sujets du colloque était impossible en 6 pages. De ce fait certains n'ont pu être développés dans ce dossier, tel par exemple le «Contrôle automatisé des infractions: résultats en Europe et perspectives» de Jacques Nouvier du Certu ou «Aller à l'école autrement qu'en voiture» d'Olivier Martel du Grand Lyon.

Ces sujets méritant un intérêt certain, vous pouvez en prendre connaissance à partir du CD Rom des actes du colloque dont le contenu est téléchargeable à partir du site www.certu.fr. Vous y trouverez aussi plus d'éléments sur les sujets traités ici.

Remerciements

Ce dossier a été rédigé à partir des contributions des différents intervenants au colloque, dont notamment celles de Jean-Paul Repussard de la Commission Européenne, Ad Kranenburg du ministère des transports des Pays-Bas, Tom De Schutter de l'Union des Villes et Communes de Wallonie, Marie-José Wiedmer-Dozio de la Ville de Genève, Cristina Pou de la Ville de Barcelone, Geneviève Laferrère, Catia Rennesson et Hubert Treve du Certu.

Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant.

Ses objectifs:

- promouvoir l'écomobilité (la marche, le vélo et les transports publics)
- améliorer la sécurité des déplacements, en particulier des enfants et des personnes âgées et/ou handicapées
- soutenir un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton.

Ses moyens d'action:

- l'information auprès des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains
- les conseils techniques et juridiques
- le bulletin trimestriel
- la journée d'étude annuelle.

Informations détaillées sur le site:

www.rue-avenir.ch

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
 - 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
☎ 032/465 81 81 - sergebeuchat@bluewin.ch

Vice-Président

Alain ROUILLER
☎ 022/777 10 02 - alain.rouiller@ate.ch

Centre de documentation

CEDEC-/EPFL
Dominique von der MÜHLL
☎ 021/693 42 07 - dominique.vondermuehl@epfl.ch
<http://cedec.epfl.ch>

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Jura et Jura bernois
Roland BROQUET
☎ 032/465 81 89 - rolandbroquet@rwb.ch

Neuchâtel

Yolande NORTH
☎ et fax 032/835 10 19 - yolande.north@bluewin.ch

Valais

Pierre-François SCHMID
☎ 027/322 94 64 - pf.schmid@transportplan.ch

Vaud

Jean-Bernard BOSCHUNG
☎ 021/731 56 72 - jboschung@bluewin.ch
Dominique von der MÜHLL (voir plus haut)