

Partage des trottoirs avec les vélos: problèmes et solutions

Situation conflictuelle. Les vélos devraient être dirigés vers la route car leur présence sur le trottoir engendre trop de conflits

Vélos et trottoirs: Berne et Zoug · PRO VELO Suisse, un nouveau partenaire de Rue de l'Avenir


Cohabitation piétons - cyclistes: oui, mais...

Ce premier numéro de l'année est l'occasion de parler de la pratique du vélo à un double titre. Nous saluons tout d'abord l'arrivée d'un nouveau partenaire au sein de *Rue de l'Avenir*: **PRO VELO Suisse** – l'association pour les intérêts des cyclistes dans la vie courante et dans les loisirs. Notre nouveau partenaire nous permettra d'étoffer notre réflexion sur la mobilité douce et sur la place du vélo dans les déplacements quotidiens. Bienvenue!

Ensuite, ce numéro est l'occasion de présenter la dernière brochure de la Conférence Vélo Suisse (Forum d'échange des techniciens des administrations et des bureaux d'étude) touchant un sujet très sensible: la cohabitation des cyclistes et des piétons sur le trottoir.

A priori, la cohabitation entre deux usagers parmi les plus vulnérables dans la circulation semble être intéressante. Toutefois, elle peut aussi occasionner des inconvénients importants pour les piétons. Le risque est grand, en effet, que les piétons soient les perdants, en particulier les personnes âgées et les enfants. Voyons les avantages et les inconvénients.

Oui

- La mixité peut représenter une solution quand rien d'autre n'est possible = mieux que rien!
- Le signal 2.61 «chemin pour piétons» avec la plaque complémentaire « autorisés» est un progrès par rapport aux signaux 2.63 et 2.63.1 qui contraignent les cyclistes et les cyclomotoristes à utiliser les espaces mixtes.

Mais...

- La mixité risque de devenir une solution de facilité pour les communes et les cantons qui pourraient renoncer à prendre les mesures de modération de la circulation indispensables.
- Bien que l'art. 65 de l'OSR prévoie que les cyclomoteurs puissent circuler sur ces espaces mixtes, mais moteur arrêté uniquement, on sait aujourd'hui que cette restriction n'est ni observée ni sanctionnée. Il est incompréhensible que les cyclomoteurs n'aient pas été exclus. De plus, dans les entrées de villes embouteillées les motards (motos, scooters) ont déjà l'habitude d'utiliser - en toute impunité, merci la police! - les aménagements cyclistes.

En conclusion

Rue de l'Avenir n'est favorable qu'à l'utilisation très parcimonieuse de la mixité piétons-cyclistes proposée. D'accord avec la partie introductive de la brochure SVK selon laquelle plusieurs conditions cumulatives doivent être remplies: la pratique du vélo sur la chaussée est très dangereuse, le trottoir est peu fréquenté, les vélomoteurs sont exclus et l'aménagement se situe hors localité. Exceptionnellement - comme le prévoit l'art. 65 OSR - un accès à une école peut être envisagé.

Pour *Rue de l'Avenir*, la priorité doit être clairement donnée à la modération de la circulation et à la réduction des vitesses.

Rue de l'Avenir



Des pros qui soignent les vélos

La Conférence Vélo Suisse est une association de professionnels issus des administrations et des bureaux d'étude ou de planification.

Elle encourage la pratique du vélo et propose, aux administrations fédérales, cantonales et communales, des améliorations souvent simples et peu coûteuses aux problèmes de sécurité et de confort que les cyclistes rencontrent tous les jours.

Ces propositions ont souvent des conséquences sur la législation en matière de circulation ou de signalisation et sur la normalisation. Le partage des trottoirs entre les cyclistes et les piétons en est une!

L'association recherche des solutions éprouvées, basées sur des expériences acquises en Suisse et à l'étranger. Elle participe à des groupes de travail et des commissions, dans le but de sensibiliser les acteurs de la planification et les responsables de la sécurité aux problèmes spécifiques des vélos. Elle organise régulièrement une journée nationale à Fribourg, durant laquelle les nouveautés et les expériences récentes sont exposées et débattues. Elle édite un bulletin bisannuel qui rend compte de ses activités et des nouveautés importantes dans le domaine des aménagements et de la planification. Co-présidée par Barbara Auer, du Hochbau und Planungsamt du Canton de Bâle ville, et par Christophe Bähler, du Tiefbauamt du Canton de Berne, elle peut être contactée à l'adresse suivante:

Conférence Vélo Suisse
c/o Planum Biel AG,
Rechbergerstr / 1 - CP 1262
2501 Bienne
T 032 365 64 50 / F 032 365 64 63
info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

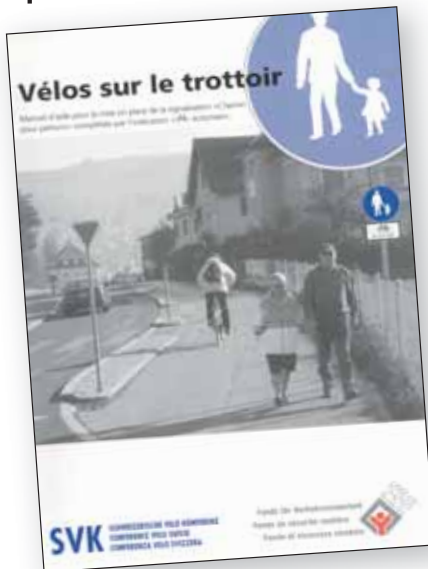
Notre travail n'est possible qu'avec votre soutien!

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: **renouvez aujourd'hui votre abonnement!**

Merci

Partager les trottoirs avec les vélos: pourquoi pas?

Les cyclistes, comme les piétons, sont des usagers de la route vulnérables dans le trafic motorisé. Une cohabitation harmonieuse et efficace sur les trottoirs est souvent possible. Elle permet d'augmenter considérablement la sécurité des cyclistes sans nuire à celle des piétons.



Les aménagements s'adressent essentiellement à un cyclisme lent qui peut facilement et sans danger cohabiter avec les déplacements pédestres.

L'autorisation des vélos sur le trottoir passe par une démarche en quatre étapes:

- évaluation des dangers encourus par les cyclistes dans le trafic motorisé,
- évaluation des conflits sur le trottoir,
- détermination des mesures d'accompagnement,
- mise en place des mesures d'accompagnement.

Le passage par ces quatre étapes est indispensable avant une mise en service. Une autorisation des vélos sur le trottoir est évidemment et largement conditionnée par:

- la largeur du trottoir existant,
- une faible fréquentation du trottoir par les piétons,

- de manière générale, un nombre de cyclistes et un nombre de piétons compatibles, de façon à ne pas compromettre le confort et la sécurité des uns par les autres.

La brochure «Vélos sur le trottoir» propose des schémas de situations types avec leur potentiel de danger et des possibilités de résoudre les conflits.

La coexistence vélos/piétons est traitée avec toute l'importance qu'elle mérite. Le but n'est évidemment pas de créer un nouveau danger.

Des exemples en Suisse et à l'étranger montrent l'intérêt et le potentiel que cette coexistence vélos/piétons offre dans l'amélioration de la sécurité. Le partage des aires de circulation destinées au trafic lent est une réalité qui s'applique non seulement aux zones de rencontre, aux rues résidentielles ou aux aménagements analogues, mais qui peut également s'avérer utile sur un simple trottoir.

Maurice Hennemann
RWB

La Conférence Vélo Suisse a publié, en 2005, une brochure intitulée «Vélos sur le trottoir» qui fait un état des connaissances et qui propose les solutions les mieux adaptées aux types de situations les plus courantes.

La brochure «Vélos sur le trottoir» a été publiée, en français et en allemand, avec le soutien du FSR «Fond de sécurité routière» et de l'OFROU «Office fédéral des routes». Elle peut être obtenue auprès de l'Association Conférence vélo suisse au prix de CHF 35.- en contactant:

Barbara Auer
Tél. 061 267 40 39
Fax 061 267 67 43
E-mail: barbara.auer@bs.ch

La brochure «Vélos sur le trottoir» n'a pas pour but de limiter l'emploi des trottoirs aux piétons

Au contraire, elle propose des solutions à une catégorie d'utilisateurs de vélos qui sont les plus démunis face au trafic motorisé: les enfants qui se rendent à l'école, les pendulaires qui se rendent au travail, les personnes qui font leurs achats, les familles, etc.

Ces usagers sont souvent à la fois des piétons et des cyclistes sur un même itinéraire. Sont exclus, bien entendu, toutes les formes motorisées de deux-roues.

Exemples de cas typiques traités dans la brochure

	<p>Aire d'attente devant un passage piéton</p> <p>Potential de danger élevé</p>
	<p>Pour des raisons de confort et de sécurité, l'aire d'attente des piétons devrait être rendue infranchissable</p>
	<p>Arrêt de bus</p> <p>Potential de danger très élevé</p>
	<p>Une aire d'attente de minimum 2 m doit être aménagée pour les piétons sur toute la longueur de la zone d'arrêt</p>

Exemples de réalisations

(tirés de la brochure «Vélos sur le trottoir»)

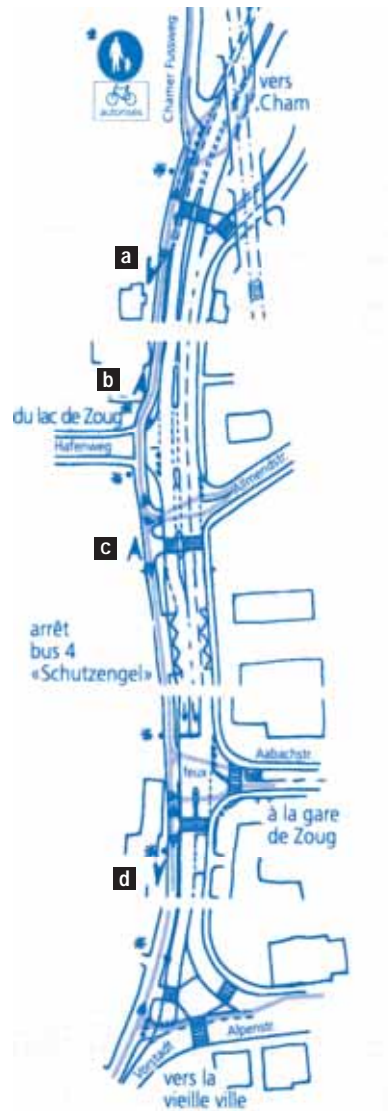
Exemple 1

Lieu

Zoug, ZG • Chamerstrasse:
Chamer Fussweg Alpenstrasse
Ligne de bus n° 4: arrêt «Schutzengel»

Situation

Longueur du tronçon: 850 m. • Largeur de la chaussée: 6,50 m sans voie de bus, 9-10 m avec voie de bus • Largeur du trottoir: 3,00-4,00 m • Pente longitudinale 0% • TJM: 19'000 véh./j. • TJM vélos: env. 1400 vélos/j. • Pourcentage PL inconnu • Vitesse limitée à 50 km/h • Ligne de bus n° 4, toutes les 10 min, aux heures de pointe (arrêt «Schutzengel») • Voie bus/vélo dans le sens montant, largeur 3 m.



Projet

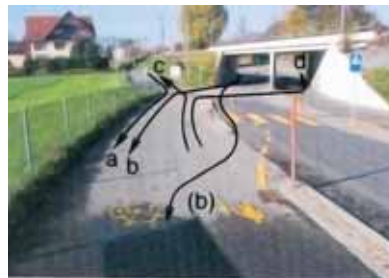
Rampe d'accès et de sortie, au début et à la fin, ainsi qu'aux intersections (partiellement équipées de feux de signalisation). Marquage des aires de circulation, à l'aide de pictogrammes, sur le trottoir, sur les rampes d'accès et de sortie, à proximité des arrêts de bus et des passages piétons. Réalisation de petites aires d'attente, à proximité des feux, permettant de traverser la chaussée.

Justification des mesures

Élargissement de la voirie impossible. Amélioration de la sécurité des cyclistes. Amélioration des conditions d'exploitation des transports publics (lignes 4 et 7). Faible fréquentation du trottoir par les piétons.

Expérience

Globalement positive: itinéraire cyclable attractif et bien fréquenté, toute l'année, par les pendulaires. Pas de conflits vélos/piétons. Les mauvaises conditions de visibilité à l'intersection avec «Hafenweg» ont conduit à quelques accidents.



a Début et fin du chemin piéton «Chamer Fussweg»

Le chemin pour piétons «Chamer Fussweg» est directement raccordé au trottoir autorisé aux vélos longeant la Chamerstrasse côté lac.

- a. Entrée sur le trottoir depuis le chemin piéton.
- b. Entrée sur le trottoir depuis la route cantonale.
- c. Sortie du trottoir pour rejoindre le chemin piéton.
- d. Sortie du trottoir pour rejoindre la route cantonale. A l'arrière de l'îlot, il existe une liaison cyclable en direction de Chamerstrasse Ouest

Une aire d'attente d'une largeur de 2,0 m au moins doit être réalisée à la hauteur de l'arrêt et devant le trottoir autorisé aux vélos. Les mesures d'accompagnement suivantes doivent être mises en place pour



b Arrêt de bus «Schutzengel»

limiter les conflits entre les usagers des transports publics et les cyclistes :

- Revêtements différenciés.
- Marquage de pictogrammes vélos.
- Barrières, abri, plantation.



c Vélo et trottoir

La sécurité des déplacements à vélo est assurée grâce à des trottoirs ou à des chemins suffisamment larges. Les conditions de visibilité sont bonnes, la signalisation est claire et l'éclairage de bonne qualité. Les pictogrammes (piétons, vélos) rappellent la présence des deux types d'usagers.



d Intersection Aabachstrasse

L'absence d'aires d'attente, aux intersections, sur les itinéraires cyclables, est à l'origine de conflits entre les cyclistes bifurquant ou rejoignant l'itinéraire et ceux qui poursuivent leur route. Ces conflits apparaissent également avec les piétons. A la hauteur de la bifurcation, le trottoir sera légèrement abaissé de façon à créer une aire d'attente pour les cyclistes.

Exemple 2

Lieu

Berne (BE) • Neubrückestrasse; Henkerbrünnli – Bierhübeli • Bus ligne 11, arrêt Henkerbrünnli, Bierhübeli.

Situation

Longueur du tronçon: 280 m • Largeur de la chaussée: 10 m • Largeur du trottoir: 3,10 - 4,0 m • Pente longitudinale: 5-6 % • TJM total: 20'000 véh./j. • TJM vélo: env. 2'000 vélos/j. • PL: env. 8 % • Vitesse limitée à 50 km/h • Ligne de bus n° 11, toutes les 7' aux heures de pointe (arrêts: Henkerbrünnli, Bierhübeli) • Voie combinée bus-vélo direction ville, largeur 3,30 m, longueur 250 m, destinée à favoriser la circulation des transports publics.

Projet

Réalisation de rampes d'accès et de sortie, abaissement du trottoir pour les tourne-à-gauche en direction de Bierhübelweg. Marquage de pictogrammes tous les 40 m signalant la présence de cycles. Insertion sur la chaussée en trafic mixte à l'aide d'une ligne de marquage. Réalisation d'élargissement en encorbellement aux endroits étroits (2.20 m, présence d'arbres).

Justification des mesures

Impossibilité d'élargir la route. Amélioration de la sécurité des cyclistes. Amélioration de la circulation des transports publics (Bus 11). Faible fréquentation du trottoir par les piétons.

Expérience

En service depuis 1995. En général positive, pas de remarques négatives connues.



a Fin de l'aménagement au Bierhübeli

Les cycles quittent l'aménagement env. 20 m avant une bifurcation et un arrêt de bus grâce à une rampe parallèle à la chaussée, sécurisée par une ligne de marquage discontinue.



b Tourne-à-gauche au Bierhübelweg

Les bifurcations sont à signaler suffisamment tôt (flèches, pictogrammes). Les aires d'attente des cycles ne doivent pas gêner le trafic piéton. Des aires d'attente ou de manoeuvre (tourne-à-gauche), favorisant la traversée et la bifurcation par étape, peuvent être aménagées dans le prolongement des îlots centraux. Il est important que la signalisation et l'itinéraire soient facilement identifiables et bien éclairés.



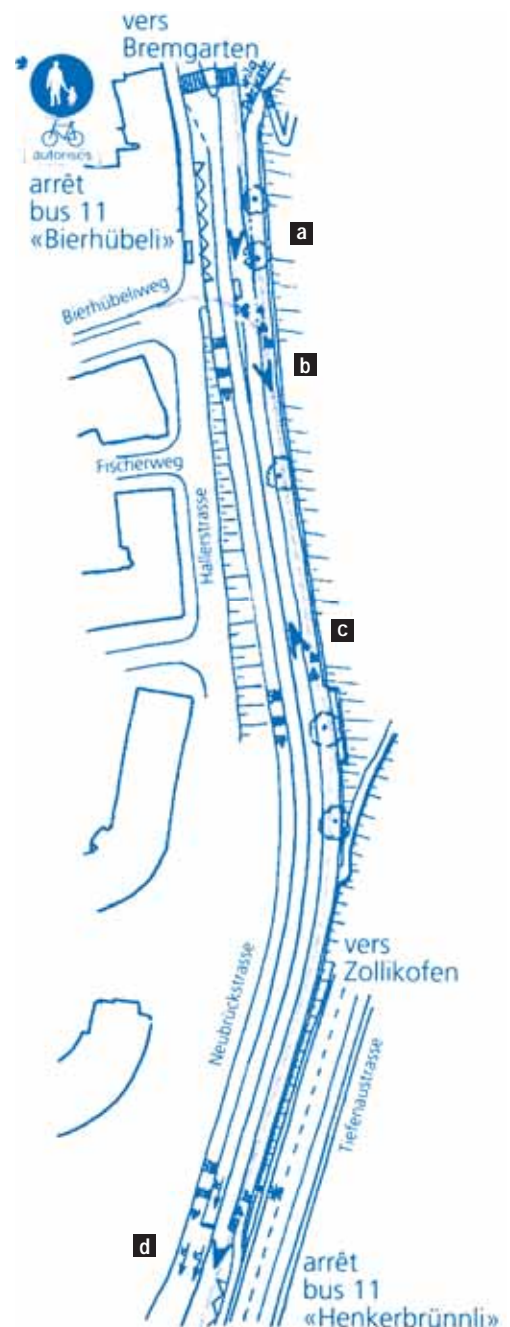
c Rétrécissement au droit des arbres

La réalisation d'élargissements en encorbellement permet de maintenir la largeur du trottoir à 2.50 m au droit des arbres. Si des obstacles permanents constituent un danger, ils doivent être signalés et éclairés. Un espace suffisant avant et après un obstacle permet aux piétons et aux cyclistes de modifier correctement leur trajectoire.



d Début de l'aménagement à l'arrêt de bus Henkerbrünnli

Une rampe large de 1.5 m, aménagée depuis l'arrêt de bus, permet aux cyclistes de rejoindre le trottoir. Elle est clairement identifiable aussi bien par les piétons que par les cyclistes. L'extrémité supérieure de la rampe est dotée d'un élément perceptible par les aveugles et les malvoyants de façon à leur éviter des erreurs de parcours.



PRO VELO Suisse, nouveau partenaire de Rue de l'Avenir

Récemment renommée PRO VELO Suisse, anciennement CI Vélo Suisse, l'association nationale pour les intérêts des cyclistes regroupe plus de 30 sections locales et 20'000 membres individuels.



PRO VELO Suisse (www.pro-velo.ch) est une association pour les usagers du vélo au quotidien et dans les loisirs, qui cherche à agir notamment dans les domaines de la sécurité et du confort. Elle s'engage pour l'amélioration du réseau cyclable et l'usage combiné du vélo et des transports en commun.

Forte de plus de 20'000 membres au niveau Suisse, PRO VELO est constitué de 30 associations régionales (en Suisse alémanique, elles portent encore le nom d'IG Velo). Outre sa fonction de défense des cyclistes, PRO VELO offre différents services à l'intention de ses membres: réductions dans les magasins vélos, rabais pour l'assurance maladie chez ÖKK, gratuité des cours de conduite cycliste et réduction aux «foires aux vélos».

Actions auprès des entreprises

PRO VELO Suisse concentre actuellement une partie de son activité sur la mobilité des entreprises, en soutenant les entreprises qui s'engagent dans la promotion du vélo. Elle offre notamment les services suivants aux entreprises privées, ainsi qu'aux administrations publiques de cantons ou de communes:

- **Prix Vélo:** le concours «L'entreprise cyclophile» récompense depuis 1998 les entreprises qui encouragent activement leur personnel à utiliser le vélo. C'est ainsi que seize sociétés ont déjà été primées pour leur comportement exemplaire jusqu'en 2004. Depuis cette année, un nouveau prix bisannuel récompense des infrastructures cyclistes d'avenir.

- **Toolbox/Promotion du vélo:** le «toolbox» réunit un ensemble de mesures, astuces et informations pour planifier et réaliser des actions de promotion du vélo. Il permet aux entreprises de développer des stratégies individualisées. Plus de trente mesures différentes sont complétées par des exemples concrets, des adresses et des liens. Prix: Fr. 400.– (Fr. 200.– pour les entreprises participant à «Bike to work», voir rubrique «Promotion du vélo» sur le site internet).

- **A vélo au boulot:** cette action s'adresse à toutes les entreprises et services publics de Suisse. «A vélo au boulot» veut encourager un maximum de pendulaires à se rendre au travail à vélo, ne serait-ce que sur une partie du trajet. L'intérêt pour une entreprise peut être de promouvoir la santé du personnel, d'accroître son dynamisme et au final de réaliser des économies.

Les sociétés qui deviennent partenaires soutiennent la promotion du vélo et permettent à leurs collaboratrices et collaborateurs de participer à l'action mensuelle ainsi qu'à un tirage au sort. (Voir site: www.biketowork.ch).

Cours de conduite cycliste

«Sécurité à vélo» - les cours de conduite de PRO VELO Suisse ont déjà largement fait leurs preuves et sont également organisés pour des entreprises. Pro velo organise également des cours sur demande.

Conseils sécurité

L'association propose divers supports sur le thème de la sécurité:

Affiches «Prévoyance, Tolérance», ce sont des affiches d'information format mondial pour améliorer la sécurité de tous, sur quatre thèmes:

- Zone de rencontre
- Faire du vélo en colonne
- Attention chantier
- Faire du vélo dans les ronds-points (A commander sur: www.pro-velo.ch/brosch/index_f.php à Fr. 20.–/pièce).

Brochure à l'intention des enseignants: conseils sécurité pour les randonnées à vélo.



Pour devenir membre

La cotisation est de 100 à 500 francs par an, elle permet de marquer son attachement au vélo et de soutenir le travail de PRO VELO, et d'être régulièrement informé des activités de PRO VELO.

Mathilde Geiges
Secrétaire romande de Pro Velo
Membre du comité Rue de l'Avenir

«A vélo en toute sécurité»



Les cours destinés aux enfants, aux adultes et aux familles permettent aux participants de rafraîchir en petits groupes leurs connaissances des règles de la circulation routière et de les approfondir dans le cadre d'exercices pratiques. Le programme des cours est harmonisé avec l'éducation routière dispensée par les écoles. Les cours A, B et C sont progressifs. Les cyclistes avancés peuvent aussi commencer par le cours B ou C. Tous les cours comprennent un contrôle de sécurité des vélos des participants.

Niveau A: En lieu protégé

Les exercices en milieu protégé permettent l'acquisition des connaissances de base et le maintien du véhicule (freinage, aller tout droit et tourner).

Niveau B: Premières sorties

Les exercices, que nous effectuons en lieu protégé et dans des rues de quartier permettent de mettre en pratique les règles de la circulation et d'adopter le comportement approprié dans le trafic urbain. Il s'agit en particulier d'apprendre les distances à garder, la manière correcte de faire un signe de la main et d'obliquer.

Niveau C: La sécurité dans la circulation

Exercices et règles de comportement dans la circulation urbaine: la traversée de croisements à mauvaise visibilité, la présélection sur des routes principales, le choix d'un parcours sur des pistes cyclables et dans les rues à trafic réduit.

PRIX VÉLO 2006: RÉCOMPENSE POUR LES ENTREPRISES CYCLOPHILES

Grâce à une activité physique régulière, les cyclistes sont des collaboratrices et collaborateurs en bonne santé et plus performants! Ils sont moins souvent absents pour des raisons de maladie. En outre, l'entreprise peut réduire les dimensions de son parking et utiliser de façon plus judicieuse la surface ainsi libérée. Un nombre croissant d'entreprises reconnaissent ces avantages et encouragent de ce fait les déplacements pendulaires à vélo.

En faisant la promotion du vélo, les entreprises, communes ou services publics soignent ainsi à la fois leurs collaborateurs et leur image de marque!

Les documents de participation au concours peuvent être commandés auprès de PRO VELO, avec à la clé le grand prix – deux vélos électriques Flyer pour la flotte d'entreprise. Clôture des inscriptions: 30 avril 2006.

Commande des documents de participation par courriel (mathilde.geiges@pro-velo.ch) ou sur Internet sous www.pro-velo.ch



PRO VELO Suisse EN QUELQUES MOTS

- PRO VELO Suisse (appelée IG VELO en allemand) est l'association nationale pour les intérêts des cyclistes au quotidien et regroupe plus de 30 sections locales et 20'000 membres individuels.
- PRO VELO Suisse coordonne les activités des organisations qui lui sont affiliées et défend les intérêts des cyclistes à l'échelon supra-régional et national.
- Les objectifs de PRO VELO Suisse sont décrits dans un article des statuts, prévu à cet effet:
- «PRO VELO Suisse a pour but, en général, de favoriser le respect de l'environnement dans le domaine du trafic et, en particulier, de promouvoir le vélo comme véhicule individuel écologique, économe en énergie et bon pour la santé.»
- «Elle s'engage en faveur de tous les intérêts relatifs au vélo, notamment dans les domaines de la sécurité et du confort des cyclistes, de l'amélioration des aménagements cyclables et de la combinaison du trafic individuel et des transports en commun.»
- PRO VELO Suisse prend position sur le plan national par rapport aux questions relatives à la politique des transports, à la sécurité routière et à la protection de l'environnement dans le domaine des transports. Elle collabore étroitement avec le groupe cycliste des parlementaires. Un groupe d'experts permanent (ATEF) s'occupe des questions techniques liées au vélo.
- PRO VELO Suisse peut accepter parmi ses membres actifs des organisations locales ou régionales qui se sont fixé pour but de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement à part entière.
- Les entreprises, les associations, les communes et les autres organisations qui défendent de façon particulière les intérêts des cyclistes peuvent devenir membres passifs. Elles aident notamment par leur soutien financier PRO VELO Suisse à atteindre le but qu'elle s'est fixé.



Membres romands du groupe de parlementaires «Mobilité douce»

Yves Christen (PRD)
Avenue de Gilamont 21
1800 Vevey

Marlyse Dormond (PS)
rue des Fontenailles 10
1007 Lausanne

Pierre-Alain Gentil (PS)
Rue Auguste-Quiquerez 89
2800 Delémont

Paul Günter (PS)
Résidence du Lac
3707 Därligen

Liliane Maury Pasquier (PS)
avenue de Crozet 2
1219 Châteline

Roger Nordmann (PS)
St martin 22
1003 Lausanne

Maria Roth-Bernasconi (PS)
chemin des Fauvettes 20
1212 Grand-Lancy

Carlo Sommaruga (PS)
route de Chêne 13
1207 Genève

Zisyadis Josef (Pop vaudois)
Chauderon 5 - Case postale
1000 Lausanne 9



L'ENTREPRISE CYCLOPHILE 2004: EAWAG, DÜBENDORF

Etabli à Dübendorf, l'EAWAG – l'Institut de Recherche de l'Eau du Domaine des EPF – n'a pas d'accès direct aux transports publics; la distance est d'environ 20 minutes à pied. En tant qu'employeur conscient de ses responsabilités écologiques, Eawag tenait à combler cette lacune. C'est ainsi qu'il a développé une offre sur mesure de mobilité combinée transports publics/vélo particulièrement intéressante pour son personnel. Mise en oeuvre entre 1995 et 2004, cette offre se compose des éléments suivants:

Parcs à vélo sécurisés. Un garage à vélos privé à l'abri du vandalisme à la gare de Stettbach et des parcs à vélo publics sécurisés à proximité des autres

gares. Tous les frais d'utilisation de ces infrastructures sont remboursés aux collaboratrices et collaborateurs.

Prêt de vélos. 50 vélos sont gratuitement mis à disposition en prêt. Le personnel peut s'en servir pour quelques heures ou jours, ou même plusieurs semaines jusqu'à une durée maximale d'un an.

Service de réparation. Un atelier de réparation à Dübendorf ainsi qu'un espace spécialement équipé dans le garage à vélos à Stettbach sont mis à disposition. «Nous voulons que nos collaboratrices et collaborateurs puissent rejoindre leur lieu de travail rapidement et en toute sécurité. Des parcs à vélo sécurisés augmentent l'attrait du vélo pour les trajets pendulaires.» (Prof. Dr. Peter Reichert, membre de la direction)



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**
- **PROVELO Suisse**
Association pour les intérêts des cyclistes
- 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 et Fribourg
Pierre-François SCHMID
☎ 027/322 94 64 · pf.schmid@transportplan.ch

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