



Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année. 1/94 11^e année

Bureau-Conseil AST
Alain Rouiller
15, rue des Chaudronniers
1204 Genève

JAB 2800 DELEMONT 1

Les enfants dans la circulation



- Les enfants et la traversée de la chaussée
- Qui est le GMT-SI?
- Sécurité sur le chemin de l'école, parents actifs à Boudry
- Sécurité des déplacements, quatre actions de l'ATE
- Sécurité sur le chemin de l'école à Herrliberg

Aux
lecteurs de
«Rue de l'Avenir»

Abonnement 1994

Le GCR vous remercie de bien vouloir vous acquitter de votre abonnement 1994 (Fr. 20.-/Fr. 100.- (abo. de soutien)) au moyen du bulletin de versement encarté dans ce premier numéro 1994.

Les enfants et la traversée de la chaussée

Une loi floue, mollement appliquée et des passages trop dangereux

Dans ce bulletin, il a été question déjà plusieurs fois des passages pour piétons, mais le problème est tellement important qu'il faut y revenir. Les statistiques sur les accidents des piétons sont révélatrices de maux qui se situent d'une part au niveau de la loi et de son application – celle-ci est floue et attribue beaucoup trop de responsabilité aux piétons – et d'autre part au niveau du type de passage pour piétons: le passage sans refuge (ni feux de signalisation) n'est pas sensiblement plus sûr que l'absence de passage.

Rappelons d'abord que les enfants de 4 à 9 ans forment, en tant que piétons, le groupe d'âge au risque d'accident le plus élevé et que «les accidents de la circulation routière constituent la cause de décès no 1 chez les enfants de 5 à 14 ans.»¹

Rappelons aussi que plus de 90% des accidents de piétons surviennent lorsque ceux-ci traversent la route.

Ni la loi, ni les aménagements physiques ne tiennent compte des capacités réelles des enfants

Cela se reflète dans le nombre d'accidents, mais aussi dans les comportements d'enfants observés. Une étude malheureusement épuisée², basée sur plus de 5000 observations, faites entre 1977 et 1982, montre entre autres que les enfants et les jeunes ont assez systématiquement des comportements à risque: 19 fois plus d'enfants en-dessous de 10 ans que d'adultes entre 21 et 45 ans font partie des cas de «confrontations conflictuelles» observées; 96% des personnes en-dessous de 20 ans font partie des groupes à comportements dangereux (9% sont des «minimalistes»

Quant au danger relatif de traverser sur ou en-dehors d'un passage pour piétons, les statistiques de 1991 montrent que deux sur cinq piétons tués en traversant la chaussée se trouvaient sur un passage pour piétons, contre trois sur cinq en-dehors. Quant aux piétons blessés, c'est encore pire, puisque un blessé sur deux se trouvait sur un passage.

s'approche est de 28 m (observations de 1982), alors que pour les personnes entre 20 et 65 ans, cette distance est de 64 m.

Ces chiffres confirment ce que l'on savait déjà: il est

impossible, même en multipliant les leçons d'éducation, d'adapter les enfants aux conditions légales et physiques actuelles. C'est donc ces conditions qu'il faut changer.

Une loi floue qui affaiblit le principe de la priorité du piéton

Notre loi restera floue, même si le Conseil fédéral supprime, comme c'est prévu, l'obligation faite aux piétons de faire signe de la main ou de poser un pied sur la chaussée, car l'autre disposition malencontreuse (art. 47 OCR, al. 3), selon laquelle «les piétons n'useront pas de leur droit de priorité lorsque le véhicule ne pourrait s'arrêter à

temps» sera maintenue. Cette disposition signifie que le piéton est corresponsable en cas d'accident, même si le conducteur n'a manifestement pas respecté la loi en ne ralentissant pas suffisamment.

Un cercle vicieux s'est installé

Selon Jörg Rehberg, professeur en droit pénal, cette

et 87% de «mauvais observateurs»); enfin, lorsque les enfants en-dessous de 10 ans traversent, la distance moyenne à la voiture qui






Lieu de l'accident					Total
1	2	3	4	5	
					
~ 39 %	~ 36 %	~ 4 %	~ 4 %	~ 17 %	100%

Figure tirée de [3]: L'étude mentionnée ne porte que sur les accidents mortels. On voit que, sur les passages sans refuge, il y a presque autant de piétons tués que sans passage. Le passage avec refuge est aussi sûr (en nombre de tués) que le passage avec feux.

phrase anéantit de fait les règles qui imposent la prudence et le ralentissement aux automobilistes, car ceux-ci peuvent compter sur le fait que les piétons ne traverseront pas puisque de leur côté ils doivent accorder la priorité aux automobilistes.

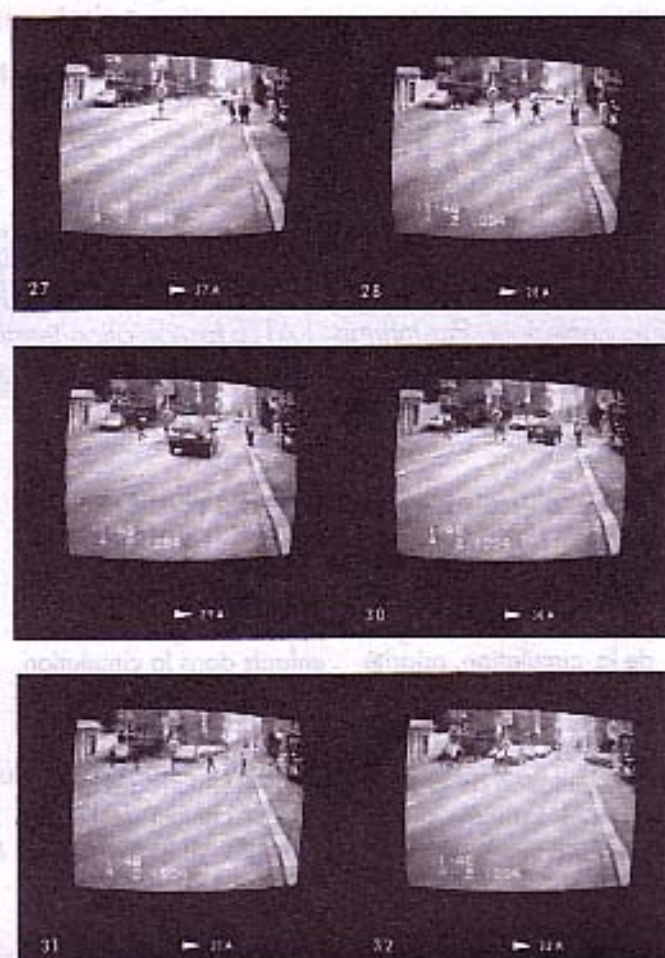
Un cercle vicieux s'est ainsi installé: les automobilistes ont pris l'habitude de ne pas ralentir et les piétons de laisser passer les voitures. Pour les enfants et les personnes âgées, qui ont de la difficulté à estimer correctement les distances, les vitesses et les chemins d'arrêt, un certain nombre d'accidents sont ainsi véritablement programmés.

La police municipale de Berne mène une action exemplaire

En attendant que cette malheureuse disposition disparaisse, il faudrait au moins

appliquer systématiquement le début de la première phrase de l'art. 6, al 1 OCR: «Avant les passages pour piétons où le trafic n'est pas réglé, le conducteur réduira sa vitesse assez tôt, de manière à pouvoir laisser la priorité aux piétons.»

La police de la ville de Berne a justement décidé de veiller au respect de cette disposition. Depuis deux ans, une caméra vidéo installée dans une voiture banalisée enregistre les comportements des automobilistes. Celui qui ne respecte pas la loi, sans toutefois gêner sensiblement le piéton impliqué, est dénoncé et paie une amende d'au moins Fr. 150.- (plus au moins Fr. 80.- de frais); s'il a de plus mis en danger le piéton, l'amende est d'au moins Fr. 300.- (plus au moins Fr. 100.- de frais) et le permis lui est éventuellement retiré.



Photos de prises vidéo: elles permettent une analyse fine des interactions entre piétons et conducteurs.

Les passages sans refuge sur route principales doivent disparaître

Selon l'unique étude comparative³ existant à notre connaissance, traverser un passage sans refuge (ni feux) est à peine plus sûr que de traverser en l'absence de passage pour piétons.

La nouvelle norme sur les «Passages pour piétons»

Les auteurs de la nouvelle norme (SN 640 863a, 1989) connaissaient ces chiffres. Malgré cela, la norme prévoit toujours des passages sans refuges sur les chaussées en-dessous de 9 à 10 m de large. Le refuge n'est explicitement prévu que pour les chaussées larges de 10 m ou plus.

En clair, cela veut dire que les refuges ne doivent pas gêner le trafic. La norme privilégie ainsi à nouveau le trafic motorisé sans prendre sérieusement en

compte le besoin de sécurité et de confort des piétons et des cyclistes. En effet, s'il faut une largeur de chaussée de 10 m, de très nombreux refuges ne pourront simplement pas être installés, alors que tout indique qu'une telle installation est possible à partir d'une largeur de chaussée de 7,20 m.

Quelles largeurs pour les refuges et les voies adjacentes?

Un refuge étroit avec de larges voies adjacentes risque d'être dangereux pour les piétons (les automobilistes sont incités à des vitesses élevées sur deux larges «sens uniques» et ils sont moins disposés à s'arrêter pour laisser passer des piétons) et aussi pour les cyclistes.

A propos des cyclistes,

une étude menée par le Département des travaux publics du canton de Zurich⁴ a observé le dépassement de cyclistes à la hauteur des refuges. Au vu des résultats, 3 m de largeur de voie semble être la plus sûre pour les cyclistes. S'il faut permettre le dépassement (sur des montées), il faut alors passer à 4,50 m.

Aucune des recherches portant sur les interactions entre automobilistes et piétons aux abords des passages pour piétons n'a fait la distinction entre passages sans et avec refuges. On ne sait donc rien de concret sur l'influence des refuges sur les comportements des deux partenaires, ni sur l'influence de différents types de refuges. L'IREC a décidé d'aborder ces questions par une série de prises vidéo

aux abords de différents types de passages sans et avec refuge (y compris le «modèle de Bâle-Campagne», avec un large refuge et des voies de 3 m). Ces observations devraient donner de premiers éléments de réponse que nous présenterons dans un prochain bulletin.

Lydia Bonanomi

¹ Bpa. Prévention des accidents chez les enfants jusqu'à 14 ans. Chr. Scherrer, Berne 1988.

² Hürlimann F.W., von Herbenstreit B. Verkehrssicherheit in der Praxis. Verlag Hans Huber, Bern 1987.

³ BRU, Schweizerische beratungstelle für Unfallverhütung. Einfluss der Anzahl von Fussgängerstreifen auf das Unfallgeschehen mit Fussgängern. 1983.

⁴ Ingenieur und Planungsbüro Böhlmann. Durchfahrtsbreiten bei baulichen Hindernissen, verkehrstechnische Untersuchungen. Sonnenhof 26, 8121 Benglen, mars 1990.

Qui est le GMT-SI?



GMT-SI

Gruppo per la Moderazione del traffico nella Svizzera italiana

Le «Gruppo per la Moderazione del traffico nella Svizzera italiana» (GMT-SI) est l'équivalent suisse-italien du Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR); il se compose de Pro Juventute, Pro Senectute, Pro Infirmis, l'ATTE (association tessinoise du 3^e âge), l'Association droits du piéton, des médecins pour l'environnement et de l'ATA (Associazione Traffico e Ambiente).

Les objectifs les plus importants du GMT-SI sont les suivants:

- rétablissement de l'équilibre entre tous les usagers de la circulation, priorité absolue pour les piétons dans les quartiers résidentiels;
- augmentation de la sécurité sur les routes;
- aménagements modérateurs dans les zones résidentielles;
- rendre les quartiers d'habitation plus attrayants grâce à des espaces de rencontre et de jeu.

Le GMT-SI poursuit ces objectifs de la manière suivante:

- publication de la brochure «La Contrada» 3 fois par année;
- conseils techniques pour les communes, les organisations privées et publiques;
- organisation de séminaires et de soirées de discussion.

Les documents suivants ont été produits en italien:

- vidéo «Nous sommes tous des piétons – charte européenne des droits des piétons»;
- exposition «Vitesse 30 km/h – plus de qualité de vie»;
- manuel «Agire ensemble – sécurité routière sur le chemin de l'école» (1993) distribué dans toutes les écoles.

Sécurité routière pour nos enfants

Ces dernières années une attention particulière a été apportée aux besoins des enfants dans la circulation. Lors d'une étude pilote en 1992, tous les enfants d'une école élémentaire tessinoise ont été interrogés au sujet de leur chemin de l'école. Le questionnaire comprenait des plans sur lesquels devaient figurer les chemins de l'école, les points dangereux, les emplacements préférés de jeux. Le GMT a analysé les questionnaires et visualisé les résultats sur les plans; il a étudié des solutions et élaboré un dossier avec des propositions concrètes.

En dehors de son intérêt porté au chemin de l'école, le GMT-SI attribue une importance particulière à la nécessité que les enfants puissent trouver assez d'espace sans danger pour leurs jeux, ceci dans les environs proche de leurs habitations. Il s'efforce ainsi depuis des années d'obtenir l'introduction de zones limitées à 30 km/h; depuis 1991 il met à disposition une exposition ambulante afin d'y sensibiliser la population. Lors de la pétition lancée en automne 1993 par l'illustré «Schweizer Familie», il profitait de l'occasion pour entreprendre une même campagne au Tessin, en colla-

(suite à la page 8)

Extrait d'une consultation technique du GMT-SI (commune de Claro)

Afin d'éliminer le trafic de transit nord-sud du nouveau centre-village (école, maison communale, Coop, poste, restaurant) nous proposons la fermeture d'un bout de route communale au trafic motorisé dans la zone de l'école et la future école maternelle en posant des poteaux pliables à clés au milieu de la route. On obtiendra ainsi une place réservée aux piétons entourée du bâtiment de l'éco-

le, du jardin d'enfant, de la maison communale et d'autres structures publiques éventuelles.

En face de la Coop, du restaurant et de la poste, nous proposons de réserver aux piétons une autre zone qui sera reliée à l'accès sud de l'école par un rehaussement de la chaussée. L'accès du centre sera assuré par des routes perpendiculaires à la route cantonale.



L'état actuel.



La proposition du GMT-SI.

Sécurité sur le chemin de l'école

Parents actifs à Boudry

L'association des parents d'élèves de Boudry (APEB) a publié, avec la collaboration de l'ATE-NE, les résultats d'une large enquête menée auprès des parents d'élèves. Cette enquête a permis d'évaluer les difficultés rencontrées par les enfants sur le chemin de l'école et de mettre en évidence les endroits particulièrement dangereux. Des propositions d'aménagement pour quelques points noirs ont été effectuées par Mme L. Bonanomi (IREC).¹

1 Arrêt du tram



Situation actuelle.

Problèmes

- signalé 51 fois dangereux et traversé 4 fois par jour par 93 élèves;
- vitesse excessive, mauvaise visibilité, complexité de la situation.

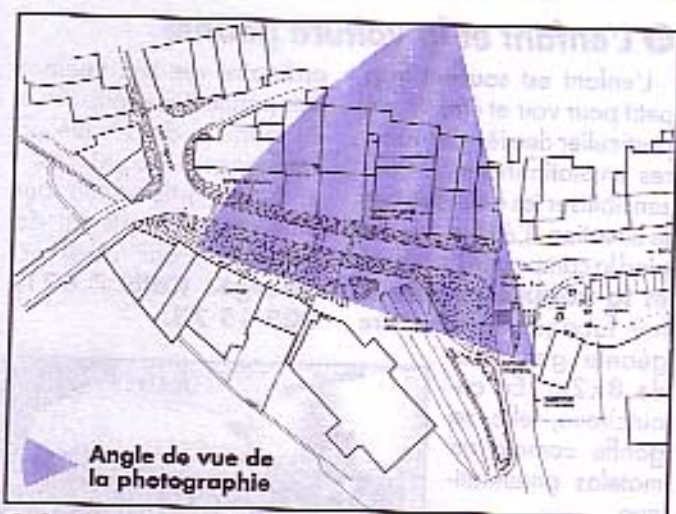
2 Collège de Vauvilliers



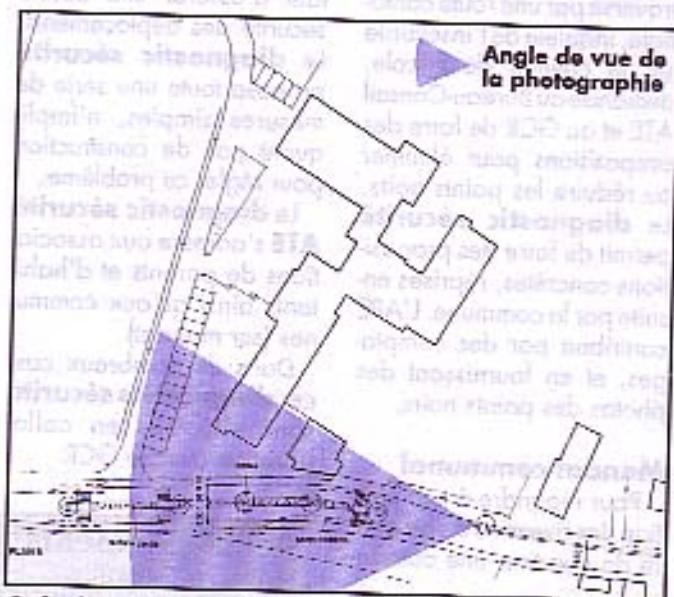
Situation actuelle.

Problèmes

- signalé 44 fois dangereux et traversé 4 fois par jour par 130 élèves;
- vitesse excessive du trafic routier.



Solution proposée: introduction du 30km/h et aménagement du carrefour.



Solution proposée: introduction du 30km/h sur l'ensemble du tronçon et aménagement de la traversée.

¹ Le document (46 pages) peut être obtenu au Secrétariat du GCR (voir coordonnées page 8) au prix de Fr. 8. -

Sécurité des déplacements



Quatre actions de l'ATE avec le soutien du Fonds de sécurité routière

Pour faire suite aux inquiétudes exprimées par les parents d'élèves concernant l'insécurité sur le chemin de l'école, l'ATE a mis au point son **diagnostic sécurité** et lancé en 1992 son action **sécurité sur le chemin de l'école**, avec le soutien financier du Fonds de sécurité routière (FSR).

① Sécurité sur le chemin de l'école

Cette action repose sur un **guide à l'intention des parents d'élèves**¹. Largement illustré, il donne les indications nécessaires aux groupes de parents ou d'habitants souhaitant intervenir pour obtenir des mesures de modération de la circulation dans leur commune.

Les démarches suivantes sont notamment conseillées:

- établissement d'un questionnaire à l'intention des parents d'élèves pour identifier les points noirs sur le chemin de l'école;

- constitution d'un dossier à l'intention des autorités communales;

- éventuellement établissement d'un diagnostic sécurité;

- présentation des propositions de l'association lors d'une soirée publique;

- sensibilisation des parents et des responsables communaux par exemple en utilisant la voiture géante de l'ATE et/ou en organisant un apéritif un samedi matin dans le préau de l'école.

② Diagnostic sécurité: comment ça marche?

Insécurité sur le chemin de l'école

L'association de parents d'élèves (APE) d'un village traversé par une route cantonale, inquiète de l'insécurité sur le chemin de l'école, demande au Bureau-Conseil ATE et au GCR de faire des propositions pour éliminer ou réduire les points noirs. Le **diagnostic sécurité** permet de faire des propositions concrètes, reprises ensuite par la commune. L'APE contribua par des comptages, et en fournissant des photos des points noirs.

Mandat communal

Pour répondre à une pétition des riverains d'une artère de quartier, une commu-

ne mandate le Bureau-Conseil ATE et le GCR pour proposer les mesures les moins coûteuses possible permettant d'assurer une bonne sécurité des déplacements. Le **diagnostic sécurité** proposa toute une série de mesures simples, n'impliquant pas de construction pour régler ce problème.

Le **diagnostic sécurité ATE** s'adresse aux associations de parents et d'habitants ainsi qu'aux communes (sur mandat).

Dans de nombreux cas, ces **diagnostics sécurité** sont effectués en collaboration avec le GCR.

Renseignements

Bureau-Conseil ATE
16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
☎ et fax: 022/777 10 02

③ Journée de sensibilisation à l'insécurité routière: samedi 18 juin

30 000 blessés et 830 tués de la route en 1992, c'est beaucoup trop! Nous ne pouvons et ne devons pas nous résigner. Réagissons!

L'amélioration de la sécurité routière s'obtient notamment grâce aux aménagements de modération de la circulation (ralentisseurs), aux mesures de police (limitation de vitesse) et aux campagnes nationales en faveur de la prévention routière (ceinture de sécurité, etc.).

Toutefois ces mesures ne suffisent pas si l'on ne tient pas compte de l'**aspect culturel**. En effet, les citoyens ne respectent les consignes de sécurité que lorsque celles-ci sont socialement acceptées par le plus grand nombre. Il en va ainsi

du port de la ceinture de sécurité et de l'alcool au volant, mais aussi du respect de la vie humaine. Il est donc extrêmement important de montrer et de rappeler que l'insécurité routière est socialement inacceptable.

Dans ce but l'ATE met sur pied une journée de sensibilisation (nationale) à l'insécurité routière le samedi 18 juin. Le principe de l'action est simple. Il s'agit d'organiser un stand et d'informer la presse régionale. Des modèles de tracts et de communiqués de presse sont à disposition. Cette action se veut une contribution à la sécurité des déplacements des plus faibles dans la circulation.

④ L'enfant et la voiture géante

L'enfant est souvent trop petit pour voir et être vu, en particulier derrière les voitures en stationnement. Pour sensibiliser les adultes à cette situation, l'ATE a mis sur pied la campagne **l'enfant et la voiture géante** et fait fabriquer une voiture géante gonflable de 8x2m. En caoutchouc, elle se gonfle comme un matelas pneumatique.

Cette voiture géante devrait aider l'adulte à se représenter les dimensions d'une voiture

ordinaire vue par l'enfant. Des panneaux explicatifs et du matériel didactique accompagnent l'exposition.

Une participation aux frais de transports est demandée. Pour réserver: **Georges Kolb ☎ 021/905 15 73.**



¹ Disponible au BC-ATE, ☎ et fax: 022/777 10 02, au prix de Fr. 13.-, port compris.

Sécurité sur le chemin de l'école à Herrliberg

ADP

La commune d'Herrliberg (4700 habitants) a mandaté l'ADP pour mener une enquête sur le chemin de l'école. Un questionnaire distribué aux élèves a permis de mettre en évidence les principaux problèmes rencontrés sur le chemin de l'école et l'ADP a proposé une série de mesures d'aménagement.

L'enquête a été menée auprès des enfants du jardin d'enfants, des classes de la première à la sixième année et aussi auprès d'une classe du secondaire. De cette enquête, il ressort que sur 334 élèves, 294 se rendant régulièrement à l'école à pied, soit le 88%.

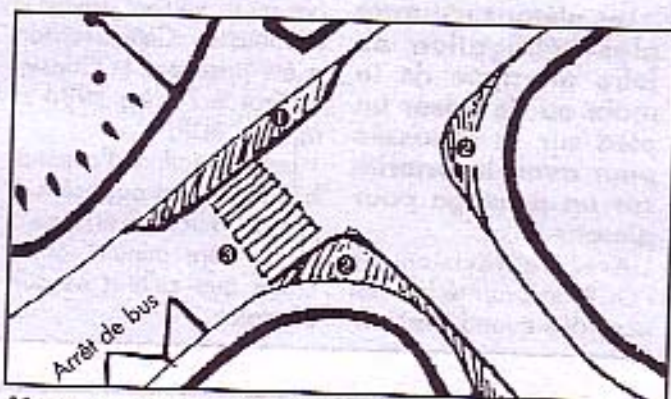
Du jardin d'enfants à la deuxième année, la plupart des enfants sont accompagnés pour aller à l'école:

gèreux, 11% deux et 10% trois et plus.

Les causes de dangers invoquées sont le plus souvent la vitesse excessive, le manque de visibilité et la densité du trafic.

Propositions d'aménagement

Après avoir dressé l'inventaire des endroits dangereux, l'ADP a fait un certain nombre de propositions d'aménagement qui permet-



Mesures proposées par l'ADP pour un carrefour: **⊙** un bastion, **⊙** réduction des rayons de courbure et **⊙** création d'un passage pour piétons.

Nouvelle présidence



Verena Häberli a été élue en octobre à la présidence de l'ADP. Géographe et urbaniste, elle vient de publier un ouvrage sur les piétons, résultat d'un mandat de recherche de l'Association suisse des In-

génieurs en transport. Trop souvent, les déplacements des piétons sont sous-estimés. Ce travail montre justement combien les données statistiques à ce sujet font en général défaut.

L'étude vise à exposer les caractéristiques de la circulation des piétons et d'expliquer les causes de son comportement. Dans cette perspective, une enquête a été menée auprès de tous les ménages de la ville de Brugg.

On peut se procurer cette étude au SVI Sekretariat, Postfach 155, 8034 Zurich.

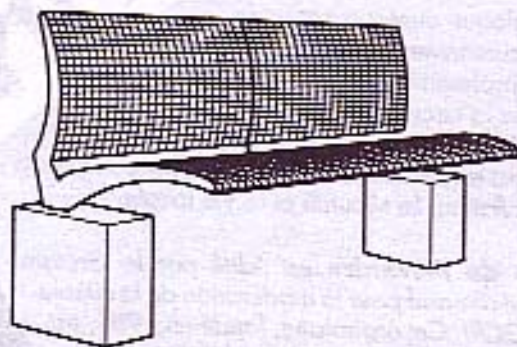
seuls 24% ne sont pas accompagnés pour le jardin d'enfants, 13% pour la première année et 58% en deuxième année.

Il apparaît aussi que plus de la moitié des enfants doivent traverser un ou plusieurs endroits dangereux: 37% citent un endroit dan-

traient de remédier aux problèmes des vitesses excessives et de la mauvaise visibilité.

La balle est maintenant dans le camp des autorités qui doivent se donner les moyens de passer à la concrétisation des mesures proposées.

Publicité



marcmetal

CH 3057 Le Noire-S-Lausanne
Fr Dudon C
Tél 021 32 40 91
1684x 021 32 75 44

(suite de la page 4)

boration avec l'ATE (section tessinoise). Et l'écho considérable de la part des media et des parents – en

particulier de beaucoup de mères de famille – prouve l'importance d'augmenter la sécurité de nos enfants en protégeant les zones résidentielles. Reste à souhaiter

que la Suisse italienne puisse bientôt inaugurer sa première zone 30.

Christina Terrani,
coordinatrice GMT-SI

Révision de l'ordonnance sur la circulation routière (OCR)

ADP

Les piétons n'auront plus l'obligation de faire un signe de la main ou de poser un pied sur la chaussée pour avoir la priorité sur un passage pour piétons.

Avec la révision de l'OCR, la priorité leur est accordée quand il est visi-

ble qu'ils veulent traverser la chaussée. Cette décision a été prise par le Conseil fédéral le 7 mars 1994 et réjouit l'ADP.

Les associations d'automobilistes étaient opposées à cette modification et jusqu'à la dernière minute, on a craint que celle-ci ne soit acceptée.

L'ADP a dès le début soutenu cette modification parce qu'elle respecte mieux la dignité du piéton et améliore sa sécurité; elle a d'ailleurs expliqué son point de vue par écrit au Conseil fédéral. L'ADP se réjouit de voir que ses arguments ont été entendus.

Paraît 4 fois par année

Aménager = dialoguer

Un dialogue ouvert avec:

- les communes;
- les professionnels de l'aménagement et de la circulation;
- les associations de parents, de quartiers et toutes les personnes intéressées pour concilier la circulation, la sécurité et la vie locale.

«Rue de l'Avenir» est édité par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR). Cet organisme, fondé en 1981, est constitué de l'Association Droit du Piéton (ADP), de l'Association transports et environnement (ATE), de Pro Juventute, auxquels s'associent la Société de Protection de l'Environnement (SPE), la Société d'ART public (SAP) et le Groupe «La Rue» de l'EPFL.



Rue de l'Avenir **Abonnement 1994**

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

Abonnement normal: **Fr. 20.-** (FF 80.-); abonnement de soutien: minimum **Fr. 100.-** (FF 400.-)

Abonnement aux bulletins des trois régions (Rue de l'Avenir + Unsere Strasse + Contrada): **Fr. 30.-**

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

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

Rue de l'Avenir



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

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR et ADP
Fbg de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
☎ 038/24 32 82
Fax 038/24 28 80
CCP: 20 - 7856 - 6

GCR: Groupements représentés

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

Présidence

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

Treasorier du GCR

Bernard VANEY
Pro Juventute, dép. romand
Rue Caroline 1
1003 Lausanne
☎ 021/323 50 91

Coordination romande

Alain ROULLIER
ATE - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
☎ et fax 022/777 10 02

Centre de documentation et appui technique

Groupe de travail «La Rue»
de l'EPFL
Contacts: Lydia BONANOMI
Case postale 555
1001 Lausanne
☎ 021/693 32 98
Fax 021/693 38 40

Contacts locaux

Genève
Alain ROULLIER
ATE - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
☎ et fax 022/777 10 02

Fribourg

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

Jura

Serge BEUCHAT
Pro-Journe 4
2900 Porrentruy
☎ 066/22 88 88
Fax 066/22 08 89

Neuchâtel

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

Vaud

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

Vevod

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