

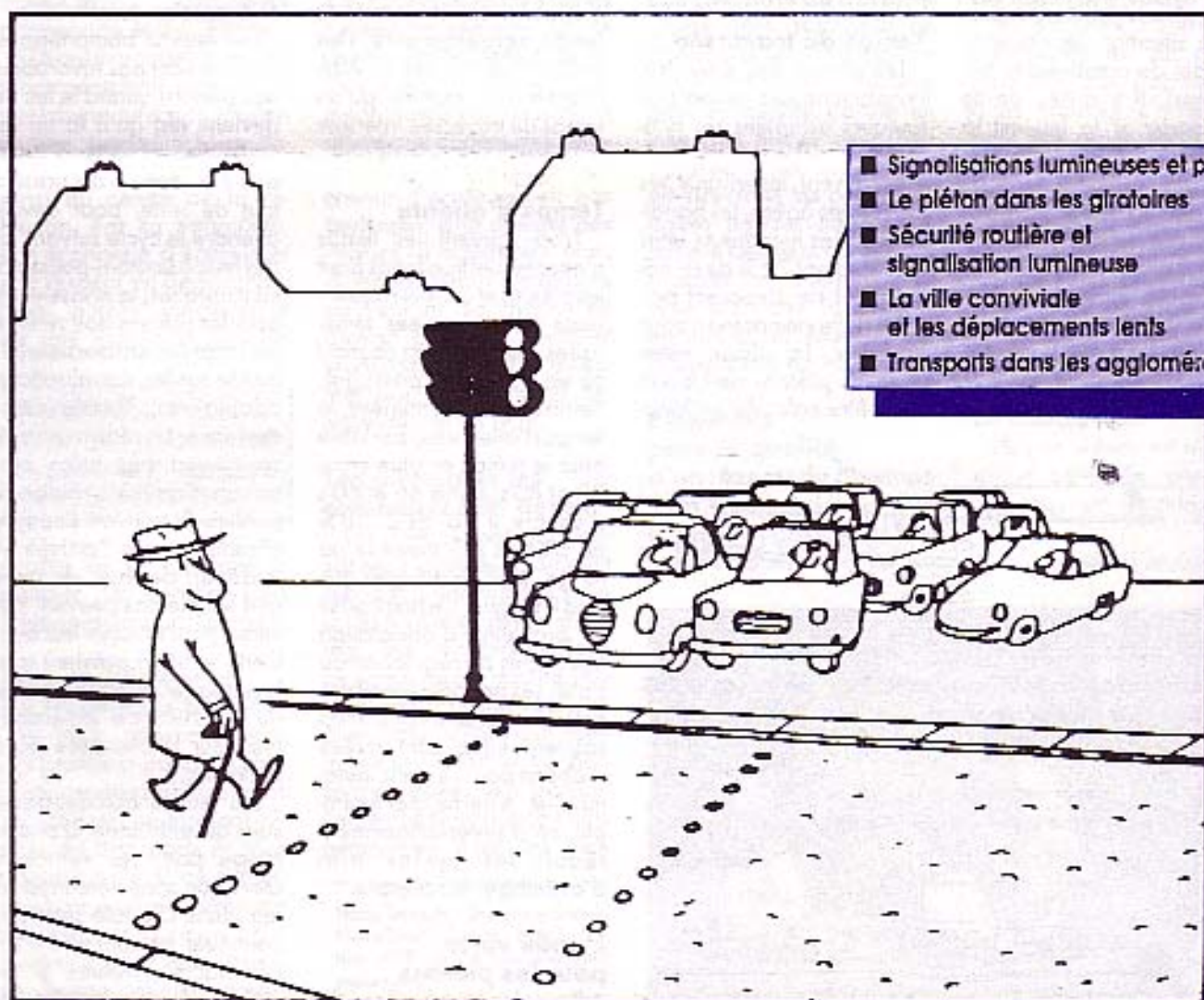
Rue de l'Avenir

JAB 2800 DELEMONT 1

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année

2/92 9^e année

Traversées piétonnes



- Signalisations lumineuses et piétons
- Le piéton dans les giratoires
- Sécurité routière et signalisation lumineuse
- La ville conviviale et les déplacements lents
- Transports dans les agglomérations

Signalisations lumineuses et piétons

Conçues à l'origine pour régler le trafic motorisé, les signalisations lumineuses sont souvent revendiquées par des habitants ou parents d'élèves pour améliorer la sécurité de traversées piétonnes. Sans entrer dans la question complexe des critères de mise en place d'installations lumineuses (cf. normes VSS), nous aimerions énumérer quelques aspects liés à la sécurité et au confort des piétons, dont il faudrait tenir compte lors de la planification de signalisations lumineuses.

Les piétons devraient pouvoir traverser la chaussée au plus grand nombre d'endroits possibles. Les installations lumineuses ont l'inconvénient de canaliser les piétons vers de rares passages, les contraignant à faire des détours. Comme les piétons choisissent les itinéraires les plus courts, ils risquent bien souvent de traverser n'importe où et de se mettre ainsi en danger. Si la situation se présente (besoin de nombreuses traversées), il y a lieu de se demander si le feu est la meilleure solution.

Les passages à feux hors carrefour

La situation représentée par le dessin ci-dessous (les automobilistes sont arrêtés, alors que les piétons ont déjà traversé) génère du bruit et des gaz d'échappement sup-

plémentaires et réduit la capacité d'écoulement du trafic. D'autres solutions comme celle du refuge peuvent être tout aussi sûres pour les piétons, tout en étant plus respectueuses de l'environnement (à évaluer de cas en cas). De plus, des refuges bien conçus et répétés amènent les automobilistes à une conduite calme, ce qui augmente la sécurité sur tout le tronçon.

Temps de traversée

Les phases des signalisations lumineuses ne sont pas toujours adaptées au rythme de marche des piétons. Très souvent, les enfants, les personnes âgées, les handicapés (ces marcheurs lents représentent 22% de la population) ne disposent pas d'assez de « temps » vert pour traverser. La phase verte pour les piétons doit donc aussi être calculée en fonc-

tion des piétons lents surtout près d'un home ou d'une place de jeux. Si l'on compte une vitesse de marche de 0,8 m/seconde (s) par ex., le temps minimal à mettre à disposition du piéton sera de 10 s pour une chaussée de 8 m ($8,0 : 0,8 = 10$ s). Dans certains cas, il faut aussi tenir compte de l'intensité du flux de piétons qui limite les « vitesses » de traversée en exigeant du temps supplémentaire. Des recherches menées en Allemagne ont montré qu'un temps de traversée inférieur à 10 s est source de danger.

Temps d'attente

Trop souvent les temps d'attente sont trop longs pour les piétons et ceux-ci risquent alors des traversées téméraires (au rouge, en courant ou en dehors du passage). Selon des études menées, le temps d'attente supportable pour le piéton se situe entre 30 et 40 s. Entre 46 et 60 s d'attente, il y a déjà 38% de piétons qui traversent au rouge, avec les dangers que cela implique. Ce point pose un problème d'adaptation des cycles de régulation du trafic. Les priorités sont donc à définir de cas en cas. Trop souvent elles sont fixées d'abord pour le trafic automobile. A Berne, par exemple, on a systématiquement réduit les cycles afin d'avantager les piétons.

L'onde verte pour les piétons

Pour les traversées de chaussée à plusieurs pistes,

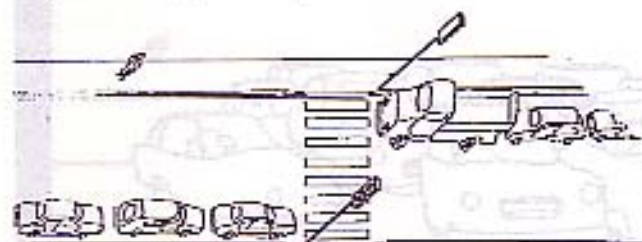
les feux sont souvent réglés de sorte que le piéton doive s'arrêter sur un îlot central entre les deux sens du trafic. Cette situation est source de danger; les traversées de ce type devraient être continues pour les piétons. Dans le cas contraire, les risques de traversées au rouge sont aussi très élevés.

Les feux à boutons-poussoirs

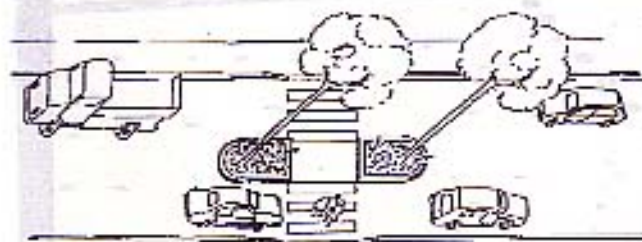
Les feux à boutons-poussoirs ne sont pas favorables aux piétons quand le feu ne devient vert qu'à la fin du cycle des phases. Il suffit que l'on oublie de presser tout de suite, pour devoir attendre le cycle suivant. Si des feux à boutons-poussoirs sont installés, la phase verte pour les piétons doit venir le plus rapidement possible (cf. article sur les signalisations adaptatives). Ces feux qui deviennent rapidement verts sont aussi très utiles aux abords d'arrêts de transports publics. Ils peuvent être synchronisés avec l'arrivée et le départ des bus, de sorte que les piétons peuvent traverser pour attraper leur bus. Cette solution prévient que le passager manque son bus ou ne s'élanche témérairement sur la chaussée pour l'attraper.

Les feux à boutons-poussoirs qui entraînent la phase rouge pour les véhicules alors que sans demande le feu jaune clignote sans discontinuer ne sont pas à recommander. Même si ce système n'oblige pas le pié-

(suite à la page 6)



Les automobilistes sont arrêtés, alors que les piétons ont déjà traversé.



La solution des refuges est tout aussi sûre pour les piétons.

Le piéton dans les giratoires

Depuis quelques années, les giratoires fleurissent sur les routes de Suisse romande. Si ce type d'aménagement présente de nombreux avantages pour le trafic automobile, qu'en est-il des piétons et de leur sécurité? A priori, l'expérience suisse dans ce domaine est trop récente pour tirer des conclusions définitives. Toutefois, un certain nombre de constats ont déjà été faits.

Premièrement, selon une étude du bureau suisse de prévention des accidents (BPA-rapport annuel 1983), il ressort que sur les accidents mortels de piétons en Suisse lors de traversée de route principale, **44% d'entre eux étaient localisés sur des passages balisés.** Dans cette fourchette, les proportions indiquées dans le tableau ci-joint étaient enregistrées.

L'élément de séparation

Il ressort de ces données que les aménagements avec îlot ou avec feux présentent des taux d'accidents similaires. L'élément de séparation revêt donc une grande importance au niveau de la sécurité, puisqu'il agit comme refuge pour le piéton (≥ 2 m) et permet de franchir une route en deux étapes.

Il est donc possible à priori, aux abords des carrefours giratoires, de créer des passages piétons où les risques d'accidents ne sont guère plus élevés qu'aux carrefours régulés.

L'emplacement du passage

Deuxièmement, l'emplacement du passage piéton revêt également une grande importance.

La tendance actuelle consiste à aménager les traversées à environ 4-5 mètres du bord extérieur du gira-

Répartition en % des accidents mortels en fonction du type de franchissement



Passage piétons simple: 36%



Passage piétons avec îlot: 4%



Passage piétons avec feux: 4%

toire. A cet endroit, l'attention de l'automobiliste entrant dans le carrefour n'est en effet pas encore focalisée sur la recherche de créneaux de passage. Il est donc plus attentif à ce qui se passe sur les trottoirs.

De même, les conducteurs des véhicules sortant de l'anneau se concentrent sur la chaussée qu'ils désirent emprunter, et non plus sur les véhicules arrivant latéralement.

Ces aspects relatifs à la sécurité sont confirmés par les problèmes de capacité. En effet, les véhicules arrêtés pour laisser passer les piétons sont déjà hors du giratoire, ce qui réduit les risques de blocage de l'anneau par les voitures arrêtées. Cette conception présente par contre l'inconvénient de rallonger les cheminements piétons et de les

éloigner du parcours le plus direct.

Enfin, le fait que la vitesse des véhicules baisse aux abords des giratoires, vu l'absence de priorité sur l'un ou l'autre axe, constitue aussi un gage de sécurité accrue pour les piétons.

Les difficultés de certains usagers

Pour certains types d'usagers, les franchissements non régulés sont toutefois moins bien ressentis.

Ainsi, les personnes âgées hésitent souvent à s'engager sur la chaussée et attendent en principe qu'un automobiliste s'arrête pour les laisser passer. Pour cette catégorie d'usagers, la présence d'un îlot de séparation devient même un élément indispensable. De même, les enfants ont beaucoup plus de peine à comprendre le

fonctionnement du giratoire et à appréhender des créneaux entre les véhicules restant sur l'anneau de ceux qui sortent par la route qu'ils désirent traverser.

En conclusion

Ce rapide tour d'horizon montre donc que les carrefours giratoires ne constituent pas à priori des zones à risque plus élevé pour les piétons que les carrefours régulés. De plus, les temps d'attente sont beaucoup plus courts vers les giratoires.

Il en ressort également qu'un soin tout particulier doit cependant être donné aux passages piétons dans ces secteurs, afin que les aménagements tiennent compte de certaines spécificités propres à ce type de carrefour.

Pierre Fr. Schmid

Sécurité routière et signalisation lumineuse

Innovations genevoises

Pour beaucoup, la modération de la circulation se limite à la pose de seuils de ralentissement ou de radars. D'autres méthodes existent pourtant; dans cet article nous voulons montrer qu'il est possible, dans un domaine conventionnel comme celui de la signalisation lumineuse, d'innover et d'être efficace. Deux mesures mises en place à Genève par l'Office des transports et de la circulation (OTC) illustrent ce propos. Il s'agit, d'une part, du feu tricolore «tout rouge» au carrefour intelligent qui peut identifier les transports publics, les piétons ou les deux-roues et leur donner la priorité le cas échéant, et d'autre part du feu tricolore qui passe au rouge lors d'un dépassement de vitesse.

Feux «tout rouge» au carrefour route de Vandœuvres/ chemin de la Gradelle.

Ce carrefour est équipé d'un contrôleur de la dernière génération, qui fonctionne de manière indépendante: il n'est relié à aucun des cinq postes de

commandes centralisés, qui règlent à l'aide d'un ordinateur les feux de signalisation d'une grande partie du canton.

Ce type de contrôleur,

doté d'un microprocesseur, permet de gérer la signalisation lumineuse en tenant compte de façon très précise de l'évolution du trafic. De ce fait, toutes les voies de circulation sont équipées de détecteurs, qui transmettent au contrôleur les informations concernant l'arrivée des véhicules ou des piétons, ce qui lui permet d'adapter

les cycles de la signalisation lumineuse au trafic réel.

Des détecteurs annoncent l'arrivée des véhicules

Les détecteurs sont constitués de boucles inductives placées sur toutes les voies de présélection. Un premier jeu de boucle installé à une distance de 45 à 50 mètres du carrefour annonce l'arrivée de toute voiture automobile, à l'exception des bus TPG. Et un deuxième jeu situé à la hauteur du carrefour la confirme et enregistre également l'arrivée des deux-roues.

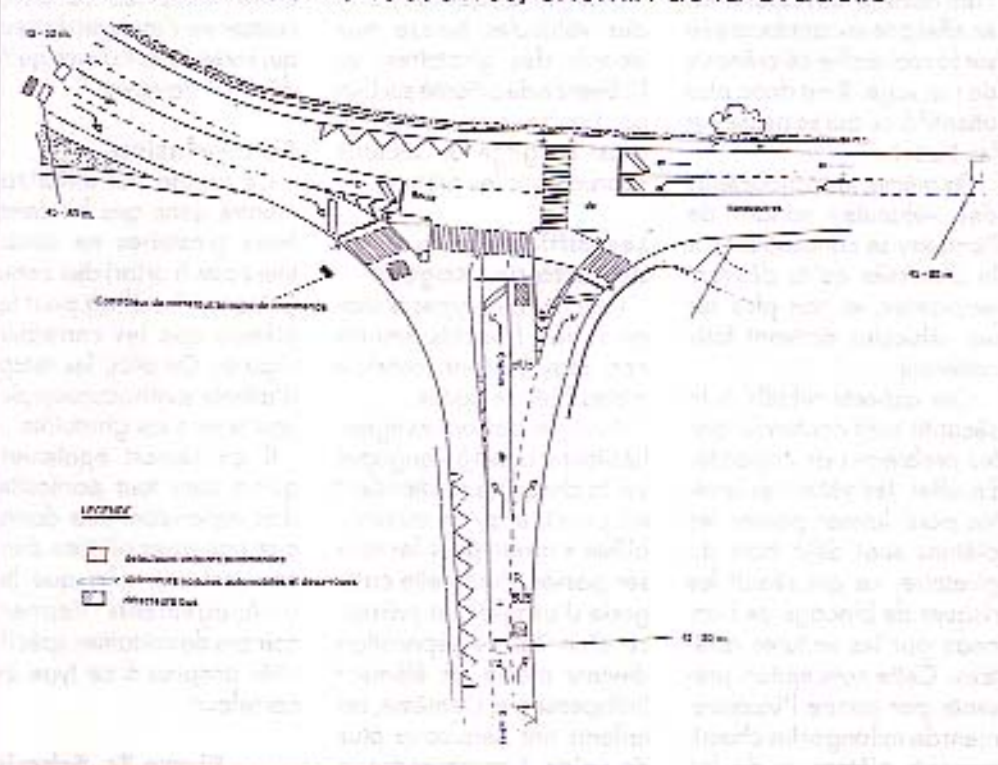
Reliées par un simple câble au contrôleur de carrefour, ces boucles inductives transmettent également, selon leur programme, des informations telles que le nombre de véhicules, leur vitesse, l'espace qui les sépare et la formation des files d'attente.

Des TPG...

Un détecteur spécifique, placé à l'arrêt de bus précédant le carrefour, capte la fréquence émise en continu par le bus, et annonce ainsi son arrivée au contrôleur du carrefour. Ce dernier gère alors les feux de signalisation de manière à accorder

Plan de situation

Carrefour route de Vandœuvres/chemin de la Gradelle



la priorité à tous les bus des lignes principales.

...et des piétons

Tous les passages pour piétons sont munis de boutons-poussoirs, qui enregistrent leur demande de traversée de carrefour et leur accordent le feu vert dans les meilleurs délais.

Des feux «tout rouge» pour mieux vous servir

La régulation de ce carrefour, dite «tout rouge», laisse les feux de signalisation au rouge lorsqu'aucun véhicule ne se présente pour le traverser.

Au moyen des boucles inductives avancées, l'arrivée d'un véhicule est enregistrée et programme le feu vert pour sa traversée du carrefour. Lorsqu'il n'y a pas de demande antagoniste, aucun véhicule n'est par conséquent arrêté.

Ce programme de régulation favorise également le piéton, qui bénéficie automatiquement du feu vert au passage pour piétons, dès lors qu'aucun véhicule ne se présente avant lui à la traversée du carrefour.

En cas de fort trafic, les feux de signalisation sont réglés de manière à accorder le passage alterné des voitures automobiles et deux-roues circulant sur les différentes voies de présélection.

Le système de régulation dit «tout rouge» présente plusieurs avantages. Il garantit tout d'abord une sécurité optimale, car les conducteurs des voitures automobiles, au vu du feu rouge, ralentissent avant d'arriver sur le carrefour et de bénéficier du feu vert.

Il contribue également à diminuer les émissions polluantes des véhicules, dont les temps d'attente sont fortement réduits, voire inexistant en cas de faible trafic.

La fluidité du trafic est par conséquent améliorée.

Grand-Lancy, une signalisation au service de la sécurité

La Croisée des Six-Chemins sur la route du Grand-Lancy conduisant de Bernex-Confignon à Lancy et Carouge est le théâtre depuis le 7 mai 91 d'une première en Suisse. Une installation lumineuse qui passe au rouge lorsque les véhicules dépassent la vitesse prescrite de 50 km/h.

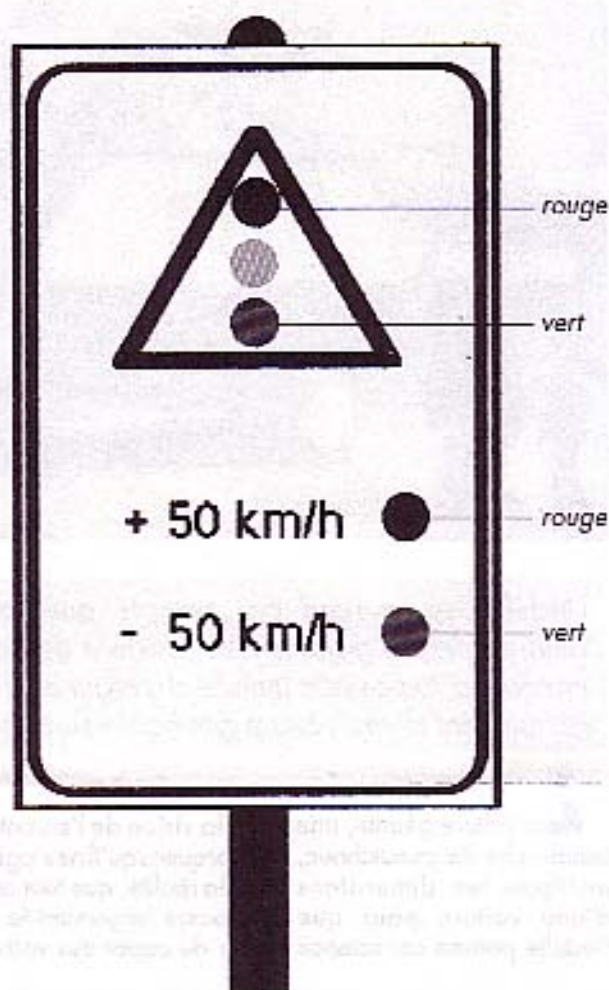
Le passage pour piétons traversant la route du Grand-Lancy à ce carrefour est équipé de boutons-poussoirs qui accordent sur demande la phase verte aux piétons. Les feux sont programmés de manière à accorder le passage aux véhicules respectant la limitation générale de vitesse de 50 km/h en vigueur sur la route du Grand-Lancy. Afin de familiariser les usagers avec ce type de régulation, un panneau d'information est installé à environ 200 mètres du carrefour (voir illustration ci-contre).

Ce panneau d'information prévient les automobilistes qu'une vitesse supérieure à 50 km/h déclenche automatiquement le feu de la Croisée des Six-Chemins et le met au rouge. Par contre, lorsqu'un véhicule se présente au carrefour à une vitesse égale ou inférieure aux 50 km/h réglementaires le feu reste vert, pour autant qu'aucun piéton ne demande à traverser la route du Grand-Lancy à ce carrefour.

Fonctionnement du carrefour

Un double jeu de boucles inductives est placé sur la route du Grand-Lancy des deux côtés du carrefour, et enregistre le passage des véhicules. La vitesse du vé-

La voiture géante



hicule ainsi annoncé est calculée par l'analyse du temps de parcours entre les deux boucles inductives. Lorsqu'un dépassement de vitesse est constaté, le microprocesseur donne l'ordre au carrefour de se mettre au rouge.

Le véhicule circulant à une vitesse supérieure de 50 km/h devra par conséquent s'arrêter au feu, même si aucun piéton ne se présente au passage.

En prévention des infractions, des appareils photos contrôlent le respect de la signalisation et dissuadent l'automobiliste de brûler le feu rouge et un radar fixe est installé sur la route du Grand-Lancy, à la hauteur du chemin Charles-Borgeaud. ■

Source

Communiqué de presse du 3 mai 1991 de l'Office des transports et de la circulation.

Plan de mesures genevois

L'une des mesures du plan OPAIR (protection de l'air) genevois propose que le système d'exploitation d'un carrefour par signalisation lumineuse classique puisse, lorsque certaines conditions sont remplies, être remplacé par un giratoire ou rond-point.



La voiture géante



Fonctionnellement et pratiquement, c'est dans ces proportions que les enfants voient la rue... et ne la voient pas. C'est évidemment dans le rapport de la hauteur que la baudruche frappe. Mais il y a d'autres aspects de la circulation que les enfants voient autrement.

A tout usager de la route, la voiture géante devrait mettre la puce à l'oreille. Ses capacités «éducatives» ne sont pas illimitées. Mais à l'occasion d'une manifestation, elle fait masse et attire l'œil. Elle parle autrement qu'une conférence ou un document. ■

L'adulte ne se rend pas compte que, pour les petits enfants, une automobile est gigantesque. Partant de ce constat, l'ATE a réalisé un matériel d'exposition intitulé «L'enfant et la voiture géante» et constitué notamment d'une voiture gonflable surdimensionnée.

La voiture géante, une baudruche de caoutchouc, multiplie les dimensions d'une voiture pour que l'adulte prenne conscience

de la vision de l'enfant. On rétorquera qu'il ne s'agit pas de la réalité, que tout adulte dépasse largement la hauteur du capot des voitures.

Pourtant, il s'agit bien de la réalité comme la perçoivent les jeunes enfants. La réalité de la circulation telle que les enfants la voient.

Réservation

L'ATE met gratuitement à disposition des groupes ou associations l'exposition «L'enfant et la voiture géante» dont cette baudruche gonflable, deux panneaux explicatifs et des modèles de communiqués de presse. Renseignements et conditions: **Georges Kolb, ATE, 1683 Brenles, ☎ 021/905 15 73** (en cas de non-réponse: ATE, cp 324, 2800 Delémont, ☎ 066/22 88 88).

Signalisations lumineuses et piétons

(suite de la page 2)

tion à demander la phase verte, le passage du feu jaune au feu rouge est mal respecté par les automobilistes.

Véhicules qui obliquent

Lorsque dans un carrefour, les voitures obliquent (le feu est vert accompagné d'un feu jaune clignotant portant la silhouette du piéton) alors que le feu est aussi vert pour les piétons sur la chaussée transversale, la sécurité du piéton est aléatoire. Une solution est de ne pas accorder le vert aux voitures qui

obliquent mais le feu jaune clignotant. Mais, dans la mesure du possible, il faut éviter ce cas et accorder une phase verte aux piétons.

Les traversées en diagonale aux carrefours

Nos feux conventionnels n'autorisent pas les traversées en diagonale. Or, au Japon, en Angleterre, et même en quelques endroits d'Allemagne, il est permis de traverser dans toutes les directions (des zébrures sont peintes sur la chaussée à cet effet) à certains carrefours, alors que les temps verts pour les piétons le sont simultanément («scramble light»). Ces traversées en

diagonale suppriment les détours et les temps d'attente superflus.

En conclusion

Lors de la planification d'installations lumineuses, les besoins du piéton devraient mieux être pris en considération. Même si des conflits d'intérêts sont inévitables, des priorités doivent être établies. Aux carrefours régulés par feux, il faudrait veiller au confort et à la sécurité du piéton. En ce qui concerne les autres tronçons, les passages régulés par feux vont à l'encontre de l'esprit de la modération de la circulation qui implique une conduite lente. Même si les feux semblent offrir une

certaine sécurité, il faut se demander si d'autres mesures (par ex. modérer l'ensemble du tronçon) ne sont pas meilleures.

A. Tissot

Références bibliographiques

- Mehr Sicherheit für Fussgänger an Verkehrsampeln, Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 4/1991.
- J. Thoma, Lichtsignalanlagen für Fussgänger, in Strasse und Verkehr Nr. 7, Juli 1988.
- Heiner Monheim/Rita Monheim-Dandorfer; Strassen für alle Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft, 1987.
- Fussgängerfreundliche Ampeln in Städten und Dörfern, Berlin 1987.
- Norme Suisse (640 863 a), Union des professionnels suisses de la route, Zurich, 1990.

La ville conviviale et les déplacements lents

Hans Boesch publie dans la série des Cahiers ADP¹, les résultats de sa large expérience dans le domaine du trafic non-motorisé. Cette vaste recherche montre la direction à prendre pour la planification à venir des déplacements lents en ville.

Le trafic non-motorisé comprend avant tout les piétons et les cyclistes, mais aussi les utilisateurs de chaise roulante ou de pousse-pousse. Le réseau de chemins pour le trafic non motorisé comprend les chemins d'école, les itinéraires quotidiens conduisant aux magasins, aux arrêts des transports publics, aux lieux de travail et aux endroits de promenade et de détente.

Ce qui caractérise les déplacements lents, ce sont leur petit domaine d'application et leur sensibilité aux détours. Le quartier redevient ainsi au centre de la réflexion. Par sa tranquillité, son économie d'énergie et son respect de l'environnement, le trafic non-motorisé est une condition pour la

A retenir

Assemblée générale de l'ADP le 17 octobre 1992 à Winterthur.

qualité de la vie dans le quartier. Un quartier sans piétons est un quartier mort.

Les pendulaires et les transports publics

Le trafic non-motorisé a une grande importance pour les transports publics; sans les piétons, le meilleur réseau de transports publics resterait à l'état du projet. Une bonne offre d'arrêts sur le réseau de chemins pour piétons a pour conséquence directe un plus grand nombre d'utilisateurs potentiels de transports publics.

Le chemin d'école

Les élèves des jardins d'enfants et des écoles primaires sont particulièrement exposés au danger sur le chemin de l'école. Une enquête, menée dans une agglomération zurichoise, a montré que tout enfant a à surmonter au moins un endroit dangereux sur son trajet scolaire. C'est pourquoi, il faudrait que les communes traitent la sécurité sur le chemin de l'école en priorité. Des mesures d'assainissement devraient aussi être prises aux abords des collèges. La planification du chemin d'école ne doit pas seulement tenir compte des risques d'accidents, mais aussi du besoin d'aventure de l'enfant. Le chemin ne devrait pas être stérile et monotone, mais offrir à l'enfant des occasions de découvertes et de jeux.

Les piétons et les commerces de détail

Les piétons sont indispensables à la vie du quartier et aux petits commerces puisqu'ils en constituent la clientèle. Des recherches dans ce domaine ont montré que les clients font preuve d'une étonnante fidélité aux commerces de quartier. Les personnes âgées, en particulier, établissent des contacts personnels avec les ven-

deurs; la possibilité de bavarder avec les autres clients est aussi importante: le magasin remplit alors la même fonction de lutte contre l'isolement que le café et le restaurant. Les chiffres d'affaires, comme les prix des terrains montent en général avec l'accroissement de la densité de piétons.

Les chemins de détente

Une offre suffisante en chemins et lieux de détente a une signification décisive pour la qualité de vie en ville. Les mères avec leur pousse-pousse, les enfants en tricycle et les personnes âgées doivent pouvoir atteindre ces lieux de détente proches ou internes à la ville par des itinéraires agréables et exempts de dangers dus au trafic.

Exigences pour la qualité d'un réseau de chemins

Les chemins doivent être attractifs, c'est-à-dire attrayants et animés. Les es-

paces vides et bruyants ainsi que la monotonie des constructions sont ressentis très désagréablement. Les dangers dus au trafic motorisé réduisent l'attractivité d'un réseau. Un itinéraire dangereux conduisant à un magasin peut même être une raison pour ne plus y aller.

L'importance du contrôle social

La sécurité contre les agressions est en partie garantie par l'animation d'un endroit. L'insécurité peut être objective ou subjective; que les craintes soient fondées ou non, cela ne change rien au résultat: une personne qui a eu peur cherchera d'autres solutions pour se déplacer et aura probablement recours à sa voiture.

En conclusion

Plus un réseau est attraitif, sûr et agréable, plus son utilisation est grande; plus

(suite à la page 8)



Un chemin attractif est un chemin animé.

¹ Hans Boesch, Die Langsamverkehrs-Stadt, Zurich, 1992, Cahier ADP no 14 (en allemand seulement).
Prix: Fr. 30.- (membre ADP), Fr. 36.- (non-membre). A commander au secrétariat de l'ADP.

Transports dans les agglomérations: un nouveau régime s'impose

Coup d'œil sur la journée d'étude, organisée le 26 mai 1992,
par l'Union des villes suisses

Partant du constat que le système des transports dans les agglomérations se trouve déséquilibré (le volume des transports individuels a atteint les limites de capacité admise alors que les transports publics s'efforcent de satisfaire la demande), la journée avait pour but de rechercher des solutions à ce dilemme.

Rudolf Keller, préposé à l'Aménagement des transports (Bâle) a bien montré les difficultés. Il a d'abord rappelé les efforts que Bâle a déjà menés sur ce terrain:

- environ 500 mio. de francs investis ces 15 dernières années dans le réseau de bus et de trams;
- introduction de l'abonnement écologique et de la communauté tarifaire;
- aménagements divers pour rendre Bâle propice au vélo;
- introduction du macaron dans tous les quartiers d'habitation.

En dépit de ces réalisations remarquables et à cause d'une mobilité toujours plus grande, Bâle est déjà confrontée à la saturation de ses infrastructures. De nouveaux projets de transports publics sont à l'étude pour la région et leur réalisation est estimée à plus d'un milliard de francs. La question qui anima la journée était lancée: comment les collectivités publiques peuvent-elles encore faire face au financement des transports en agglomérations? Diverses solutions ont été avancées et discutées par les autres intervenants (W. Bircher, maire de Berne et président de l'UVS, Ph. Bovy, Prof. à l'EPFL, H. P. Faganini, vice-directeur de l'OFT et Hans Werder, 1^{er} secrétaire de la Direction des transports à Berne), à savoir:

- engagement accru de la Confédération par l'octroi de davantage de subsides (les 40% de participation prévus par l'Ordonnance sur

la séparation des trafics sont jugés insuffisants);

- participation de l'économie privée à certains projets;

- introduction d'un «versement transports» pris sur la masse salariale;

- introduction de péages informatisés (par ex. pour la traversée de la rade à Genève).

Finalement, il est apparu que, si l'on veut maîtriser le problème de la mobilité, il faudra bien un jour adapter les prix des déplacements à la réalité, en tenant compte des coûts externes qu'ils produisent.

A. T.

La ville conviviale (suite de la page 7)

l'offre en transports publics et en magasins est grande, plus le réseau est utilisé. Plus les rues sont animées par la circulation des piétons, plus le contrôle social est grand, et en général, plus la qualité de la vie et de l'habitat est bonne.

L'ouvrage contient aussi une large bibliographie avec des extraits de publications récentes qui permettront au chercheur comme au praticien de se mettre rapidement au courant.

H. Boesch

(Trad. A. Tissot)

Erratum

Dans notre précédent numéro consacré à la politique de stationnement, il y a lieu de faire le rectificatif suivant en ce qui concerne l'article sur Lausanne: contrairement à ce qui est écrit en page 3, note 1, l'ATE faisait partie de la commission mentionnée dans l'article et a participé activement à ses travaux. L'auteur a été induit en erreur du fait que l'ATE n'est pas mentionnée dans le préavis de la Municipalité.

Rue de l'Avenir

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat GCR
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
- AIE - Association transports et environnement
- Image de la cité - VS
- «La Rue» - Groupe de travail de l'EPFL
- Pro Jeunesse
- 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 Jeunesse, dép. romand
Rue Caroline 1
1003 Lausanne
☎ 021/23 50 91

Coordination romande

Alain ROUILER
ATE - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève ☎ 022/29 68 01
Fax 022/29 30 56

Centre de documentation et appui technique

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

Contacts locaux

Genève
Alain ROUILER
AIE - 16, rue des Chaudronniers
1204 Genève
☎ 022/29 68 01
Fax 022/29 30 56

Fribourg
Jean Claude MORISOD
Société d'Art public
1, rue St-Pierre-Canisius
1700 Fribourg
☎ 037/22 62 92

Jura
Jean Claude HENNET
ATE - 9, rue de Chaux
2800 Delémont ☎ 066/77 88 88

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

Vallée
Gabriel ROMAEUF
Image de la Cité
Pré-de-Saviroz 1
3957 Granges ☎ 027/58 12 42

Vaud
Philippe Schuffner
5, chemin Pidou
1007 Lausanne
☎ 021/617 51 88

Rue de l'Avenir

Abonnement 1992

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

Abonnement normal: Fr. 15.- (FF 60.-); abonnement de soutien: minimum Fr. 100.- (FF 400.-)

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

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

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

Mise en page et production
Secrétariat romand ATE, Delémont