

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.

2/93 10^e année

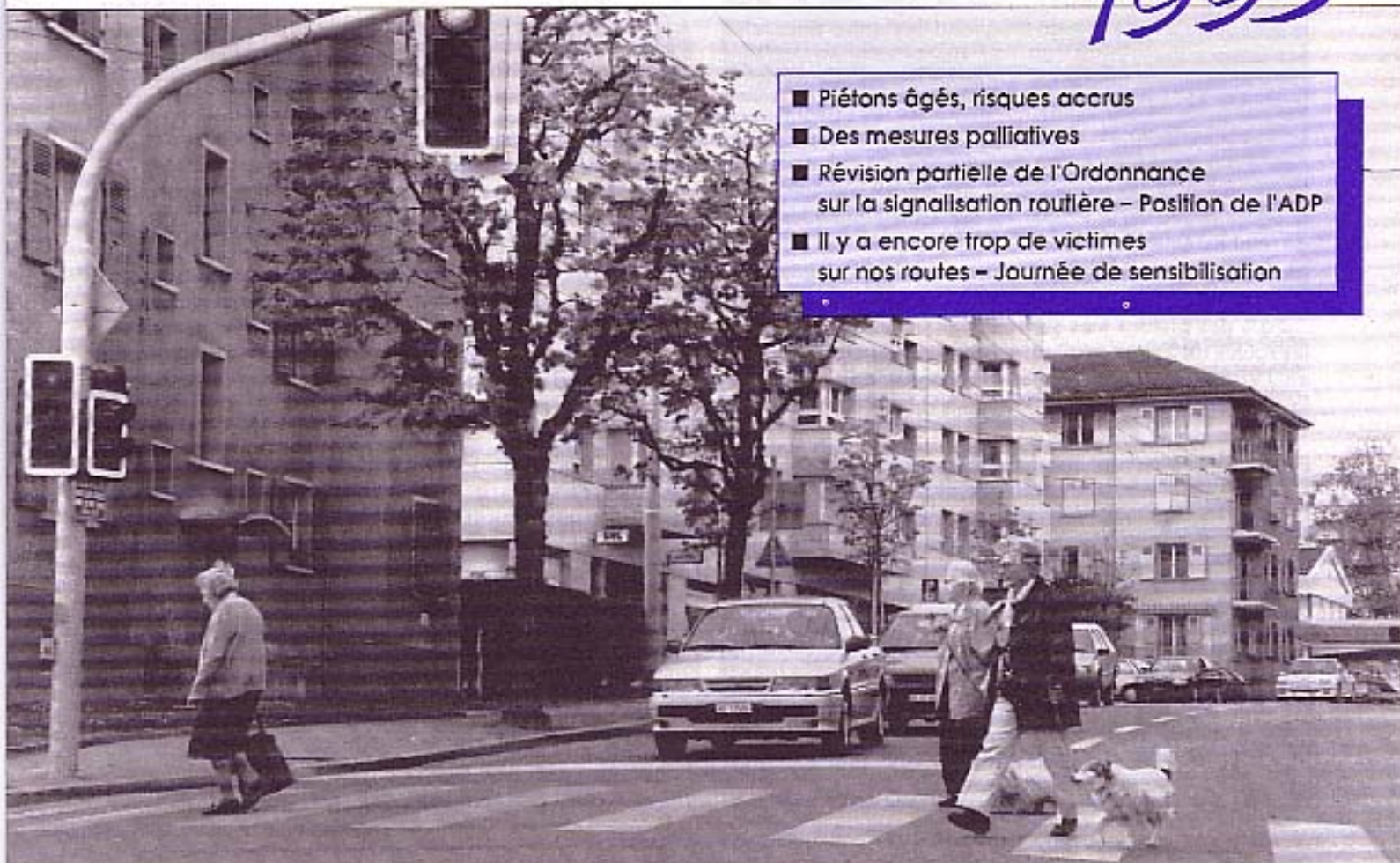
Numéro réalisé par Pro Senectute à l'occasion de l'année européenne des personnes âgées et de la solidarité entre les générations.

Les personnes âgées dans le trafic

**PRO
SENECTUTE**
Pour la Vieillesse



- Piétons âgés, risques accrus
- Des mesures palliatives
- Révision partielle de l'Ordonnance sur la signalisation routière – Position de l'ADP
- Il y a encore trop de victimes sur nos routes – Journée de sensibilisation



Année européenne des personnes âgées et de la solidarité des générations

Piétons âgés, risques accrus

Les statistiques démontrent qu'un peu partout en Europe les personnes de plus de 65 ans se trouvent impliquées dans trois fois plus d'accidents que les autres. 1993 a été déclarée année européenne des personnes âgées et de la solidarité des générations. «Rue de l'Avenir» en profite pour s'interroger sur le comportement et les difficultés que rencontrent les personnes âgées sur la voie publique.

Selon des estimations récentes, le nombre des personnes de plus de 60 ans va augmenter de près de 140 000 d'ici l'an 2000 en Suisse. Les aînés représenteront plus de 20% de la population résidente. Ils seront donc toujours plus nombreux à utiliser la voie publique, soit comme piétons, soit comme automobilistes, soit comme usagers des transports en commun.

Les piétons de plus de 70 ans courent un risque d'accident élevé, constate le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa). Les personnes âgées tendent à s'affaiblir, leurs facultés physiques et mentales diminuent, un accident même léger peut avoir des conséquences graves et le temps de rétablissement se prolonge avec de possibles complications.

56% des piétons tués sur les routes de Suisse avaient en 1986 plus de 65 ans et la part des accidents mor-

tels s'élevait à 11% pour les 65 ans et plus (4% pour les 20-64 ans).

Comme pour les enfants, la cause majeure de ces accidents réside dans la traversée de la chaussée sans prendre garde à la circulation.

Le risque élevé d'accident découle d'une série de facteurs en relation avec l'avance en âge.

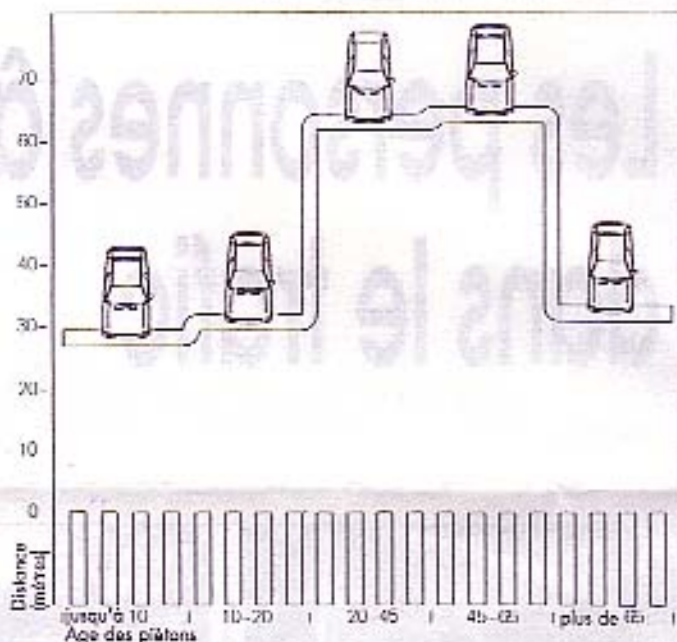
Perception

La traversée de la chaussée ne va pas sans difficulté quand ils s'agit d'apprécier la vitesse et le mouvement des autres acteurs du trafic; mais le piéton âgé a surtout de la peine à percevoir l'arrivée des véhicules.

La plupart des victimes ne s'expliquent pas leur comportement et n'ont pas l'impression de courir un risque en traversant la chaussée.

Faculté d'appréciation

En observant les mouvements de tête deux fois plus



Pendant huit ans, la police municipale de Zurich a observé le comportement des piétons sur les passages jaunes. Ce dessin montre comment, par classe d'âge, ils réagissent lorsqu'un véhicule s'approche. Les enfants et les jeunes s'engagent encore dans la traversée lorsque le véhicule est déjà à 30m. Les adultes de 21 à 65 ans sont plus prudents; si le véhicule est à moins de 63m, ils attendent. Enfin, les personnes âgées traversent quand bien même il ne reste que 32m entre le véhicule et le passage jaune.

Surestimation des capacités

Selon une enquête réalisée récemment sur un échantillon de 213 automobilistes zuricois âgés de plus de 65 ans, 85% s'estimaient en bonne santé, 80% pensaient jouir d'une vue bonne à très bonne, 70% ne pas souffrir de déficience auditive, et 95%

bénéficier d'une capacité d'appréciation au moins équivalente, sinon meilleure que la population plus jeune.

Voilà qui justifie les aménagements et les campagnes d'information et de prévention organisées par les autorités.

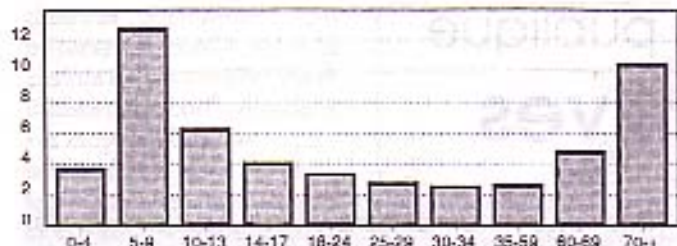
nombreux chez les plus de 70 ans et les temps d'attente au bord du trottoir quatre fois plus longs, on en déduit que les aînés éprouvent une difficulté accrue à juger une situation de trafic.

La plupart s'arrêtent quelques instants au bord du trottoir ou de la route pour se faire une idée de la situation, mais une infime minorité seulement prend la poi-

ne de s'assurer que la route est bien libre par un coup d'œil à gauche et à droite. Une observation particulièrement critique, puisque l'âge venant, cette faculté d'appréciation se détériore et que le trafic ne cesse de s'intensifier.

Allure

La vitesse de marche est soumise à de plus fortes



Nombre de piétons accidentés en 1991 selon les groupes d'âge et par 10 000 habitants (Office fédéral de la statistique, 1992).

variations chez les aînés, ce qui pose des difficultés à l'automobiliste confronté à un piéton hésitant. Et les piétons âgés, qui se sont mis en situation dangereuse sur la voie publique, ont du mal à s'en sortir.

On remarque aussi des sentiments de sécurité excessifs dans les endroits familiers et pouvant inciter à l'imprudence.

Manque d'assurance

Le manque d'assurance lié à des facteurs psychologiques ou physiques conduit à des comportements erronés.

La peur d'un véhicule qui approche peut susciter des réactions incontrôlées (revenir en arrière, rester cloué sur place). Un quart des vieillards affirment que la circulation routière leur donne un sentiment d'insécurité.

Paradoxalement, la présence d'une bordure de trottoir, facteur de sécurité puisqu'elle marque la séparation des différents usagers de la voie publique, devient source de danger, car la personne affaiblie ou handicapée doit concentrer son attention sur l'obstacle à surmonter.

Vue et ouïe réduites

La capacité d'adaptation réduite des yeux n'améliore pas le comportement, lorsque l'usager doit face à des situations fluctuantes.

D'autres troubles de la vue interviennent encore : rétrécissement du champ visuel, diminution de la pupille, augmentation de la sensibilité à la lumière, ralentissement de l'adaptation aux changements de luminosité.

L'affaiblissement de l'ouïe

1993, année européenne des personnes âgées et de la solidarité entre les générations

La Commission des Communautés européennes a institué cette année dans le but de favoriser une meilleure prise de conscience du rôle, des réalisations et de l'importance des personnes âgées de plus en plus nombreuses dans nos sociétés en raison du vieillissement démographique.

Tout au long de 1993, des festivals, des expositions et des campagnes de sensibilisation célébreront des réalisations de personnes âgées dans toute l'Europe. Des conférences, des recherches et des séminaires s'interrogeront sur la manière dont l'Europe peut se préparer à répondre aux défis d'une population vieillissante. Quelques-unes se rapprochent des préoccupations de *Rue de l'Avenir*.

● Allemagne

Conférence internationale sur la sécurité du trafic.

● Danemark

Etude comparative des conditions de vie des personnes âgées en milieu urbain.

● France

Etude sur le vieillissement et les villes européennes.

● Grande-Bretagne

Créer un circuit de promenade. Des groupes d'une dizaine de personnes, dont la moitié ont plus de 60 ans, entrent en compétition pour créer les plus beaux circuits de promenade aux alentours des agglomérations. Publication d'un guide sur les meilleures manières de se transporter. Campagne de prévention des accidents de la route (Irlande du Nord).

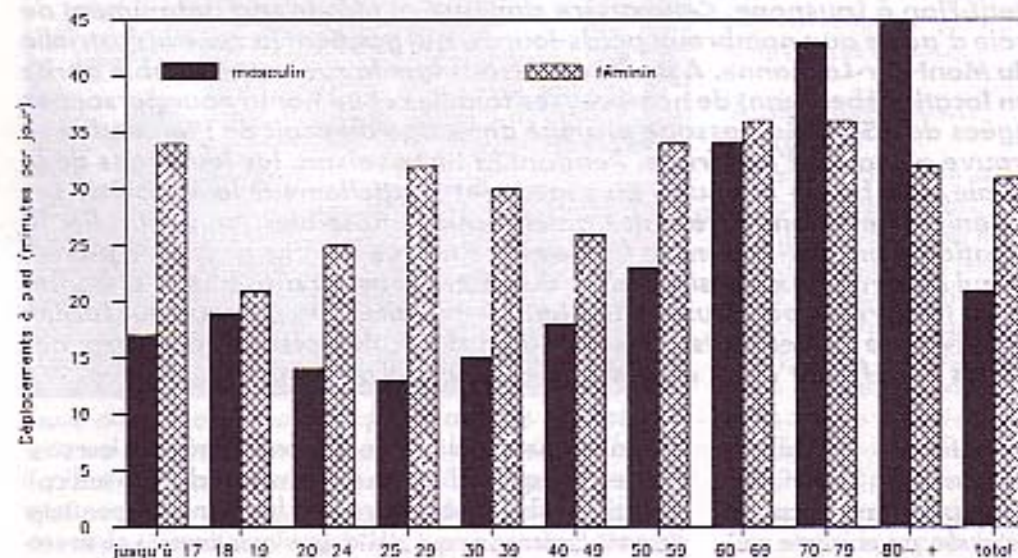
● Grèce

Modification de la signalisation lumineuse réglant le trafic routier.

● Pays-Bas

Randstad, programme d'échange de projets d'architecture et d'urbanisme tendant à favoriser l'autonomie des personnes dépendantes.

Rien de particulier à signaler en Suisse dans ce domaine. Des conseils d'anciens commencent à se mettre en place comme à Schaffhouse. Genève ou Brigue et l'on s'attend à la convocation d'une session parlementaire réunissant des personnes âgées à Berne.



Déplacements à pied (minutes par jour), selon l'âge et la sexe (source: Office fédéral de la statistique, 1981).

joue également un rôle prépondérant dans nombre d'accidents de piétons âgés (proportion 40 fois plus élevée que la part des malentendants dans la population).

Alcool et médicaments

Si l'alcool ne joue qu'un rôle minime dans les accidents de piétons âgés, il n'en va pas de même de la consommation de médicaments spécifiques à la vieillesse (calmants, analgésiques) qui ont un effet sédatif sur le cerveau.

Personnes âgées sur la voie publique

Des mesures palliatives

Une population âgée qui tend à se surestimer, un trafic toujours en expansion, il y aurait lieu de s'inquiéter, si les autorités n'avaient pas déjà pris des mesures efficaces au profit d'autres milieux de la population tout aussi menacés, les enfants et adolescents d'une part, les handicapés de l'autre. Contrairement aux aînés, la population jeune a tout son avenir devant elle, d'où l'attention portée sur l'éducation et les aménagements aux alentours des écoles notamment. Les aînés affaiblis physiquement bénéficient aussi de tout ce qui se fait depuis peu pour les handicapés.

On ne peut pas dire que la sécurité routière soit tout à fait conçue en fonction des personnes âgées, regrette le sergent-major Jean-Jacques Rolle, chef de la brigade de la prévention routière à la police municipale de Lausanne. Il serait pourtant souhaitable que tous les êtres humains vivent à l'abri des émotions, qu'ils n'aient rien à craindre pour leur intégrité physique et qu'ils puissent jouir d'une certaine dignité sur les voies de communication.

Psychologie de la prévention

La personne âgée craint les trottoirs encombrés, les passages pour piétons, les feux de traversée aux phases trop brèves. Elle aimerait pouvoir compter sur un signe de main du conducteur de la voiture qui s'approche, malgré les sources possibles de malentendus.

Et M. Rolle de poursuivre: s'il n'y a pas de signe, il y a un comportement indécis, on recule, on avance; effrayé, le piéton âgé hésite, surtout lorsque certains conducteurs s'approchent trop rapidement des passages marqués, avant de s'arrêter brusquement.

On observe aussi des manifestations d'instinct, le piéton âgé se déterminant non en fonction du trafic, mais en suivant d'autres congénères.



Photo: Jacques Dentan

Situation critique pour les enfants et les personnes âgées au chemin du Petit-Flon à Lausanne. Cette artère sinueuse et étroite sert notamment de voie d'accès aux nombreux poids-lourds, qui gagnent la zone industrielle du Mont-sur-Lausanne. A droite en descendant la rue, un ensemble abrite un locatif hébergeant de nombreuses familles et un home pour personnes âgées de 75 lits. Le passage protégé aménagé au droit de l'immeuble se trouve au sortir d'un virage. Pendant la belle saison, les feuillages de la futaie, qui borde la route, en masquent partiellement la visibilité. Les ingénieurs étudient différentes améliorations possibles, en particulier la création d'un sentier dans la futaie qui se trouve sur une propriété privée, et qui éviterait aux pensionnaires du home, souvent affaiblis, d'affronter deux traversées périlleuses. Aux heures scolaires, un patrouilleur facilite la traversée des enfants qui se rendent à l'école voisine. Les personnes âgées bénéficient aussi de ses services. (suite photo suivante)

Obéissance inconditionnelle parfois à la signalisation, sans s'assurer que la traversée ne présente véritablement aucun danger. La traversée d'une chaussée

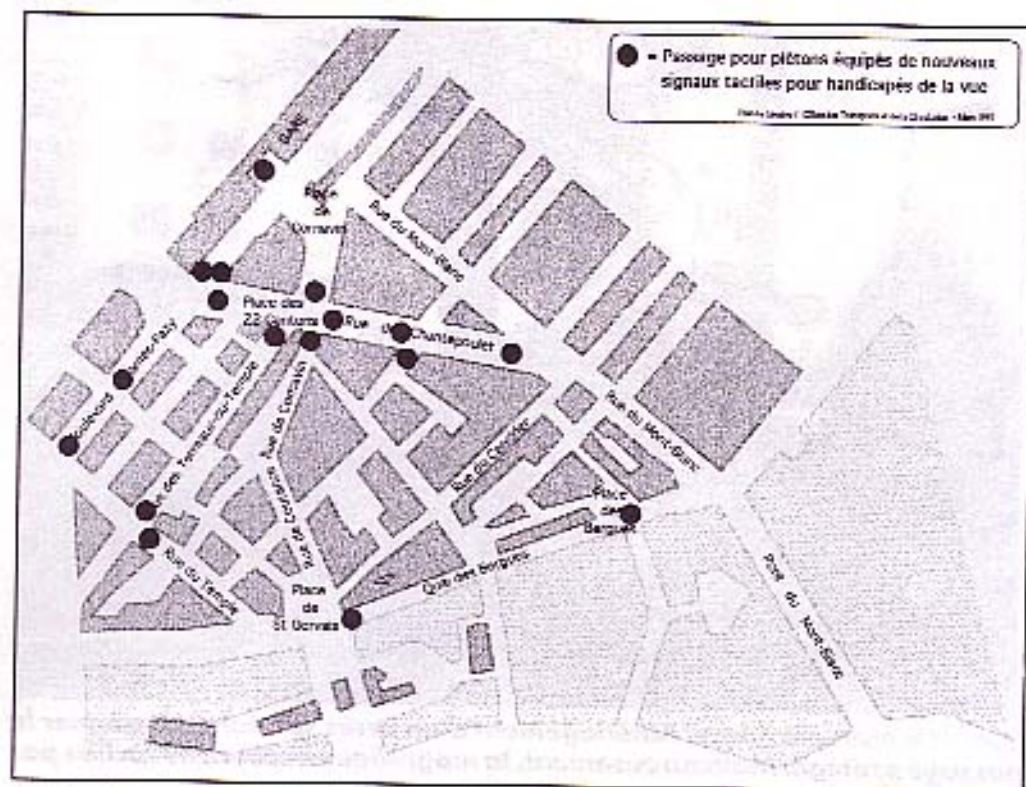
dépourvue de signalisation ou de passage balisé demande un effort d'observation et d'attention, qui dépasse parfois les capacités de piétons âgés.

Lorsqu'on évalue leur comportement dans le trafic, il est frappant de constater que les intéressés ne se sentent pas interpellés personnellement par les fautes que

d'autres commettent. On observe un conflit entre la crainte de ses propres insuffisances et la confiance dans ses moyens. Dès lors la personne âgée aura le sentiment de se trouver à la merci du trafic et renoncera à sortir de chez elle, relève encore le sergent-major Rolle.

Dans un climat psychologique aussi contrasté, on imagine que les campagnes d'information et de prévention requièrent beaucoup de doigté. Pour Christian Scherer, psychologue au bpa, on évitera de mettre l'accent sur les déficits liés à l'avance en âge et d'intimider les personnes âgées avec des images d'accidents graves, qui se heurteront à un refus.

En Suisse, de nombreuses agglomérations disposant d'un corps de police professionnel ont mis sur pied des brigades de prévention, qui interviennent, le plus souvent à la demande, de diverses manières: démonstrations sur la voie publique, séances d'information avec matériel audio-visuel dans les homes et clubs d'ânés, distribution de dépliants et brochures.



A Genève, on a placé des boutons-poussoirs qui produisent des vibrations perceptibles au toucher ou émettent un son pour prévenir la personne malvoyante que le feu pour piétons passe au vert.

A Lausanne, par exemple, la Brigade de la prévention routière diffuse régulièrement des conseils sur le réseau câblé local à l'usage des enfants et des personnes âgées. La police municipale veille attentivement sur les 2626 places de parc

réservées spécialement aux handicapés.

De son côté, le Bureau suisse de la prévention des accidents (bpa) multiplie les films, expositions, brochures explicatives et recherches et coopère activement avec les services de police et les pouvoirs publics. Pro Senectute a organisé l'an dernier une campagne de sensibilisation conjointement avec le bpa dans plusieurs foires helvétiques.

Aménagements... palliatifs?

Dans ce domaine aussi, les personnes âgées peuvent se prévaloir des mesures prises au profit des enfants ou des handicapés. Les temps réservés aux phases piétons des signalisations lumineuses sont établis sur une vitesse de marche de 1 m-1,2 m/sec (3,6 - 4,3 km/h); ils sont manifestement trop brefs pour une partie de la population âgée et les 200 000 handicapés de la marche qui vi-

vent dans notre pays.

Nous avons prolongé ces phases, souligne Anne-Catherine Jarnod, chargée de l'information à l'Office des transports et de la circulation du canton de Genève. A l'intérieur du temps-piéton, nous avons raccourci la phase verte et allongé le feu clignotant vert, pour éviter des désagréments aux piétons qui s'élanceraient trop tardivement. Nous avons aussi adapté le temps-piéton à la durée effective du franchissement de la chaussée.

L'Office des transports a testé plusieurs systèmes destinés à faciliter la vie des malvoyants. Depuis deux ans, les ampoules classiques qui éclairent les signaux pour piétons sont progressivement remplacées par des ampoules à diodes beaucoup plus lumineuses.

Sur certains itinéraires empruntés régulièrement par des personnes faibles de la vue, on a placé des boutons-poussoirs spéciaux

Photo: Jacques Dentan



(suite de la photo précédente) **Des arbres à protéger et une propriété privée empêchent pour l'heure la réalisation d'un sentier ou d'un second trottoir qui permettrait aux usagers de gagner directement les transports publics, sans avoir à traverser deux fois cette artère très fréquentée.** (suite photo suivante)



(suite de la photo précédente) **Aménagement d'un accès spécial pour gagner le passage protégé. Malheureusement, la magnifique bordure ne facilite pas la tâche des personnes.** (suite photo suivante)

sur les feux de signalisation fonctionnant à la demande. Selon les modèles, ces boutons produisent des vibrations perceptibles au toucher ou émettent un son pour prévenir la personne malvoyante que le feu pour piétons passe au vert, poursuit Mme Jornod.

Une grande surface de la place a permis d'équiper 17 carrefours du quartier de Saint Gervais, dont la signalisation lumineuse fonctionne automatiquement.

Le dispositif comprend un boîtier jaune fixé sur le mât des feux de signalisation, sous lequel est disposé un bouton vibro-tactile. Sur ce bouton, le piéton malvoyant, qui y passe la main peut sentir une flèche, gravée en relief qui lui indique dans quelle direction se trouve le passage pour piétons. Lorsque ce passage devient vert, une forte vibration lui indique qu'il est temps de traverser en toute sécurité.

Ce système relie la gare CFF de Cornavin aux principaux arrêts de bus environnants.

De plus, la ville de Genève

ve s'efforce d'élargir les trottoirs au droit des passages pour piétons, afin de raccourcir le trajet à effectuer en traversée.

Partout en Suisse romande, on a entrepris d'abaisser les bordures de trottoir pour faciliter le passage sur la route. La construction d'îlots centraux permet de traverser une chaussée large en deux temps, notamment sur les chaussées à plusieurs voies de circulation.

Enfin et sur demande des intéressés, les communes procèdent à des aménagements aux abords des homes et autres ensembles où vivent des personnes âgées.

A Bâle, s'inspirant d'une expérience allemande, les *Panthères grises* demandent que les bandes jaunes signalant les passages pour piétons soient peintes perpendiculairement au sens de la circulation, pour renforcer leur impact visuel sur les usagers de la route.

A Zurich, les *Panthères grises* s'inquiètent de l'introduction des pistes cyclables, qui déroutent les personnes

âgées, surtout lorsque les cyclistes ne respectent pas les feux, qui leur sont réservés.

A Fribourg, le *Groupement syndical des retraités* par la bouche de son président Joseph Rey, déplore la priorité généreusement accordée au trafic automobile en milieu urbain. Les passages souterrains accessibles par escaliers simples ou mécanisés sont à proscrire, car les personnes âgées ne s'y sentent pas en sécurité. Et il faudrait compléter ceux qui existent par des dénivelés.

Toutes ces mesures ne revêtent, le plus souvent, qu'un caractère palliatif. Elles ne remplacent pas l'extension des zones piétonnes, la promotion de zones à trafic modéré ou l'abaissement des vitesses autorisées en milieu urbain.

Transports privés et publics

Gage d'autonomie et de sécurité, la voiture ne perd guère de son prestige auprès de la population âgée. Au contraire, quand les forces faiblissent, on est tout heu-

reux de maintenir cette possibilité de se déplacer. Incontestablement, la prudence est de mise et les personnes âgées sont beaucoup plus nombreuses à subir des accidents sur la voie publique qu'à en causer.

Mais si beaucoup hésitent, l'âge se faisant sentir, à restituer leur *bleu* aux autorités de police, c'est que les transports publics restent insuffisamment attractifs: trop chers, leur fréquence est souvent insuffisante, accès difficiles, gares et arrêts mal placés, absence de sièges réservés aux personnes affaiblies ou handicapées.

Or, constatent les *Panthères grises* de Zurich, les transports en commun restent un incomparable mode de substitution à la voiture, pour toute personne qui veut encore sortir et garder son autonomie.

Le conducteur âgé, qui a renoncé à son permis, ne fait plus courir de risque à la collectivité; il se sent lui aussi en sécurité. C'est pourquoi les *Panthères grises* de Zurich ont lancé un référendum contre l'abolition des abonnements à prix de faveur pour les personnes âgées, référendum que les citoyens ont accepté.

La direction des Transports publics envisage cette année d'augmenter le prix de cet abonnement de 34%, aussi les *Panthères grises* lancent-elles derechef une pétition visant à prévenir ou pour le moins à adoucir cette mesure.

La police municipale de Zurich, dans ses campagnes de prévention, déconseille aux personnes affaiblies d'utiliser leur canne pour empêcher la fermeture automatique des portes des tramways et bus. Ce moyen inopérant est dangereux. Il vaut mieux emprunter la porte située à proximité immédiate du poste de pilotage.

Si la personne est suffisamment handicapée, elle

peut se procurer personnellement une carte de légitimation auprès de Pro Senectute, de Pro Infirmis ou de la Ligue contre le rhumatisme qui l'habilitera à bénéficier de l'aide du personnel roulant.

Il y a quelques années, les *Panthères grises* de Bâle ont lancé un référendum dans le but de dissuader les Transports publics d'acheter 28 compositions de tramways traditionnelles, alors que le marché offrait des véhicules à plancher surbaissé.

Solidarité avec l'économie locale oblige, le référendum a échoué, mais les Transports publics sont venus un an plus tard avec un plan d'acquisition de matériel roulant à long terme, qui tient compte des vœux des *Panthères grises*.

La lutte est aussi engagée avec les CFF pour l'accès aux gares en voie de réa-

ménagement.

A Fribourg, les automobilistes qui accompagnent une personne affaiblie ou handicapée sur les quais n'ont aucun moyen de garer leur véhicule à proximité de la gare, précise encore Joseph Rey, et il n'y aura pas d'accès aux quais en dénivelé après le réaménagement de cette dernière.

A Bâle, ajoute leur président Felix Mattmuller, les *Panthères grises* militent pour le maintien des accès en surface dans les projets de restructuration de la gare CFF. Ce serait une erreur de compromettre une situation particulièrement favorable du point de vue des accès piétons.

Infléchir les choix de société

Ce tour d'horizon montre que la condition des personnes âgées sur la voie publique s'améliore lente-

Pro Senectute: objectifs

Soutenue par la Confédération, les cantons et les communes, la Fondation suisse Pro Senectute, en sa qualité d'institution nationale privée d'aide aux personnes âgées, intervient en faveur d'une politique moderne de la vieillesse.

Pro Senectute s'efforce de:

- a) maintenir et développer la qualité de vie et l'autonomie des personnes âgées;
- b) contribuer au maintien et à la stimulation de leurs facultés physiques, psychiques et intellectuelles;
- c) prendre conscience de leur capacité à se prendre en charge et à participer aux décisions, et de développer les mouvements d'entraide;
- d) promouvoir leur situation dans la société par l'amélioration de la compréhension entre générations et par la prise en charge mutuelle de certaines tâches;
- e) garantir leur sécurité matérielle par les prestations des assurances sociales et de la prévoyance personnelle et par l'aide individuelle;
- f) représenter leurs intérêts dans la vie politique auprès des autorités et du public.

Pro Senectute en chiffres

- 26 comités cantonaux;
- 600 collaborateurs/trices engagé(e)s par contrat de travail;
- 18 000 personnes gravitant autour de la Fondation (bénévoles, représentants locaux, monitrices de gymnastique et professionnels de l'animation rétribués à l'heure ou au mandat, personnes exerçant une charge honorifique, etc);
- un secrétariat central de près de 40 personnes;
- 115 centres d'information dans tout le pays;
- un budget consolidé de plus de 100 millions de francs financé à parts égales par des fonds publics et des ressources privées;
- une subvention fédérale de 15 millions destinée à l'aide individuelle;
- une collecte annuelle qui rapporte 5 millions de francs.



Photo: Jacques Dentan

(suite de la photo précédente) **Situation complexe au haut du Petit-Flon (seconde traversée obligatoire) au débouché sur la route du Châtelard (accès à l'autoroute). Les enfants utilisent ce passage protégé pour se rendre à l'école et les personnes âgées pour aller prendre le trolleybus à la Blécherette. Les ingénieurs planchent sur le réaménagement de ce débouché. Une solution consisterait à reculer le passage protégé par rapport à l'axe de la route du Châtelard, et à prolonger d'autant le trottoir d'accès, sur lequel se trouve le patrouilleur. Solution pour l'heure irréalisable, car elle implique d'abattre quelques arbres inscrits au cadastre.**

ment, notamment grâce à des dispositions pratiques et à une politique de prévention mise en place pour d'autres milieux de la population.

Cependant, les nécessités de la fluidité et d'une large accessibilité du trafic privé en agglomération s'opposent à des mesures beaucoup plus salutaires et les impératifs financiers empêchent ou retardent de nombreux aménagements, il est vrai fort coûteux.

Des groupements de défense et des mouvements d'entraide se sont constitués spontanément parmi les personnes âgées, pour prendre le relais. Leur crédibilité aidant, on aime à croire qu'ils parviendront un jour à infléchir ces choix de société.

Jacques Dentan
Information et
relations publiques
Pro Senectute
Vevey

Révision partielle de l'Ordonnance sur la signalisation routière

Prise de position de l'ADP

L'ADP salue l'introduction d'un signal «zone piétonne». Ce signal (déjà utilisé en Allemagne) permettra de désigner des aires de circulation sur lesquelles les piétons bénéficient de la priorité.



Par contre, l'ADP n'est pas favorable à un changement de couleur des passages pour piétons (blanc à la place de jaune) estimant que la couleur jaune signale clairement aux automobilistes que les espaces peints sur la chaussée ne leur appartiennent pas. De plus, les enfants et les personnes âgées y sont habitués.

Les déplacements des personnes âgées

La «Fédération European Pedestrian Association» a

ADP

organisé une rencontre à Paris les 14 et 15 mai sur le thème des déplacements des personnes âgées en milieu urbain; un collaborateur de l'ADP a participé à cette réunion.

Assemblée générale

L'Assemblée générale de l'ADP a été fixée au **samedi 2 octobre 1993, à Bâle.**

Des renseignements plus précis vous parviendront ultérieurement.

Il y a encore trop de victimes sur nos routes

Journée de sensibilisation le 18 juin

Chaque jour, en moyenne, trois personnes meurent en Suisse des suites d'un accident de la route. Et près de cent sont blessées. C'est trop, beaucoup trop.

Pour que le trafic automobile devienne moins meurtrier, les mesures techniques ne suffisent plus. Il faut un changement des mentalités

tel que les règles de la circulation soient adaptées aux usagers les plus faibles: les enfants et les personnes âgées.

Pour favoriser un tel changement, l'ATE organise une Journée de sensibilisation, le 18 juin prochain, dans toutes les villes de Suisse. Cette Journée est soutenue par le Fonds de sécurité rou-



tière (FSR). Tous les membres de l'ATE sont appelés à y participer.

L'action consiste à tenir un stand très simple, à distribuer la documentation de l'ATE et à répondre aux questions des passants.

L'ATE fournit le matériel nécessaire à tous les groupes de personnes qui s'annoncent.

9^e Journée «Rue de l'Avenir» Vendredi 22 octobre 1993, à Sion

Thème

Les routes de contournement et les mesures d'accompagnement
(programme détaillé et bulletin d'inscription dans le prochain numéro)

Rue de l'Avenir

Abonnement 1993

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 - 7836 - 6

GCR: Groupements représentés

- ADP - Association Droits du piéton
- ATE - Association transports et environnement
- Image de la cité-VS
- «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

Trésorier du GCR

Bernard VANEY
Pro Juventute, dép. romand
Rue Caroline 1
1003 Lausanne
☎ 021/73 50 91

Coordination romande

Alain ROULLER
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 ROULLER
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 87 92

Jura

Jean-Claude HENNET
AIF - 9, rue de Chaux
2800 Delémont ☎ 066/77 88 88
Fax 066/77 08 89

Neuchâtel

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

Valais

Gabriel ROMAILLER
Image de la Cité
Pré-les-Savines 1
3957 Granges ☎ 027/58 12 47

Vaud

Philippe Schätter
5, chemin Pélau
1007 Lausanne
☎ 021/617 51 89