

Rue de l'Avenir

P.P. ☆
2800 DELEMONT 1

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
3 et 4/90 7^e année

Vers un climat de tolérance sur les rues et les routes

- Modération du trafic à Neuchâtel
- Quatre actions de l'AST pour la sécurité des déplacements
- Présentation de l'Association Droits du piéton (ADP)
- Vers un assouplissement des prescriptions pour l'installation de zones 30?



Modération du trafic à Neuchâtel

En 1987, suite à une série d'accidents graves avec des piétons, une motion est déposée au Conseil général demandant la modération de la circulation. Pour y répondre, Monsieur Blaise Duport, Conseiller communal et Directeur de la police, propose d'abandonner la modération du trafic au «coup par coup» et de mener une étude d'ensemble. La proposition est acceptée par le Conseil général et l'étude est confiée à l'IREC.

Parallèlement, des associations d'habitants qui se constituent dans différents quartiers de la ville s'organisent en une association faïtière, le «Groupement des associations et personnes intéressées aux problèmes de la circulation». Tout au long du processus, ces associations, ainsi que des personnes isolées, seront des partenaires importants dans l'élaboration du programme et des réalisations de la modération du trafic.

D'emblée, les objectifs ont été clairement énoncés. La modération du trafic doit contribuer à l'amélioration de la qualité de vie en ville de Neuchâtel, le climat sur les routes doit devenir plus tolérant. On veut tendre vers une cohabitation pacifique entre automobilistes, piétons et cyclistes.

Page de couverture

Un «coussin berlinois» à la rue de la Perrière, située dans l'une des zones 30 créées à Neuchâtel. Ce type de rehaussement n'est pas prévu par les normes. Il fait actuellement l'objet d'un test mené par deux instituts de l'EPFL (ITEP et IREC).

Objectifs à atteindre

□ La «modération» ne doit pas se limiter aux rues de quartier, mais englober aussi (surtout) les routes principales, en considérant que c'est là que les accidents avec des piétons et des cyclistes sont les plus nombreux et les plus graves. Etant donné que les mesures ne sont pas les mêmes pour les deux types de routes (pour la raison évidente que le type de trafic n'y est pas le même, mais aussi à cause des bases légales actuelles et des normes routières en vigueur), les objectifs pour chacune d'elles ont été précisés comme suit:

□ Les rues de quartier doivent être «rendues



Un rehaussement avec bastion, à la rue de la Perrière (zone 30). Il est très efficace pour ralentir la circulation, mais cela coûte cher. Il faudrait pouvoir réaliser des zones 30 à moindres frais.

aux habitants», c'est-à-dire que le trafic doit clairement s'y soumettre à la fonction sociale. Cela ne veut pas dire que toutes les rues deviennent des places de jeux, mais les enfants dès 5 ans environ, et

les personnes âgées doivent pouvoir s'y déplacer en sécurité.

□ Sur les routes principales, la sécurité et, plus généralement, la situation des piétons et des cyclistes doivent être

fortement améliorées.

Outre l'objectif principal de la sécurité, la modération doit contribuer à *réduire le volume global du trafic* en Ville de Neuchâtel, en incitant les automobilistes à se servir au maximum, dès son ouverture, de l'autoroute comme route de distribution urbaine et, d'autre part, à se déplacer plus souvent en transports

en commun, à pieds et à bicyclette (ou à vélomoteur). Par cette réduction du volume du trafic, il s'agit bien sûr de réduire les nuisances de celui-ci, la pollution de l'air, l'encombrement et le bruit. En ce qui concerne ce dernier, une importante réduction est par ailleurs obtenue par la conduite lente et calme.



Un rétrécissement de la chaussée à la rue des Troncs (zone 30). A divers endroits à Neuchâtel, on remplace le bitume par du gravier engazonné. Ces surfaces sont carrossables; elles servent soit au stationnement, soit, comme ici, au camion à ordures.



A la rue de la Côte, on a profité de la réfection du tapis pour créer des décrochements horizontaux par le marquage alterné du stationnement. Les vélos pourront circuler dans les deux sens dans cette longue rue à sens unique. De nombreux pictogrammes marqués sur la chaussée rappelleront le fait aux automobilistes.



Autre aménagement provisoire vers un petit carrefour à l'une des extrémités de la rue de la Côte. L'entrée pour les cyclistes contre le sens unique sera signalée par le panneau idoine et par un marquage au sol. Si l'autorisation est accordée et si les habitants le souhaitent, la zone entière sera éventuellement signalisée, à titre d'essai, comme zone 30.



Réaménagement d'un carrefour sur la rue des Battieux, ancienne route principale déclassée en route collectrice. Le trottoir à gauche a été élargi, la chaussée rehaussée et le débouché de la rue de desserte à droite (entrée dans une zone 30) fortement rétréci. On voit l'emplacement de deux futurs arbres.

La démarche adoptée

Le premier pas a consisté à *réduire le réseau des routes principales*. Ce faisant, tout en maintenant un réseau suffisant pour l'écoulement du volume de trafic souhaitable, de nombreuses routes, considérées jusqu'alors comme des

routes prioritairement réservées au trafic, deviennent des rues de quartier, sur lesquelles le trafic peut vraiment être modéré. Certaines d'entre elles deviennent des itinéraires principaux des transports en commun et des cyclistes. Les secteurs qui pourront ainsi être modérés sont

grands et englobent quantité d'équipements de la vie sociale (écoles, commerces, services publics, etc.), que les habitants pourront alors atteindre sans avoir à traverser une route principale.

Après cette redéfinition du réseau de base, l'étude s'est scindée en deux volets, l'un traitant des rues de quartier, l'autre des routes principales. Il s'agissait de procéder à une première analyse des problèmes liés au trafic et de faire des propositions de principe quant aux différents types de mesures à prendre. Cette démarche a également permis d'établir un ordre de priorité concernant les différents aménagements et mesures à prendre.

Un premier rapport d'intention a été amplement discuté, avec les associations de quartier et les autorités communales et, en mars 1990, un crédit d'un demi-million a été accordé, par le Conseil général, pour une première tranche de réalisations, comprenant des interven-

tions d'une part dans des rues de quartier (notamment la création de deux zones 30 et la modération d'une importante route collectrice), d'autre part, sur deux routes principales.

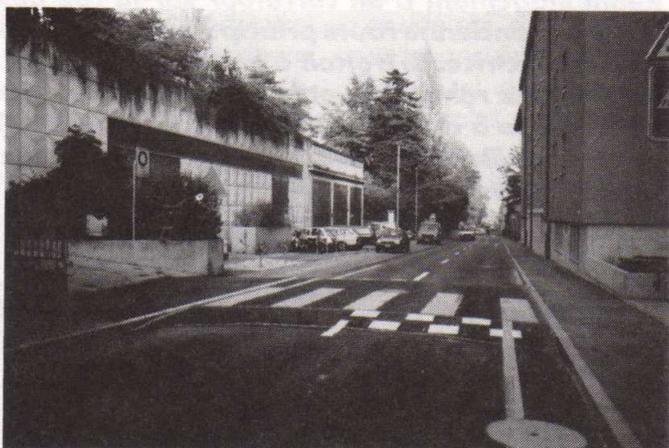
La suite des opérations

Il s'agira maintenant de faire le point en ce qui concerne les aménagements réalisés. Qu'est-ce qui donne satisfaction et qu'est-ce qui pose problème? Dans quelle mesure les habitants et les automobilistes acceptent-ils ces mesures? Les vitesses ont-elles baissé, la sécurité est-elle nettement améliorée? etc. La suite de l'étude tiendra compte des réponses à ces questions.

Comme d'autres villes, Neuchâtel connaît aujourd'hui des problèmes financiers. Il n'est pas question pour autant d'abandonner la modération du trafic. On tentera au contraire de faire du vice une vertu, d'installer plusieurs zones 30 avec des mesures minimales (voir à ce



Essai de zone polyvalente en milieu de chaussée, vers un carrefour avec arrêt de bus, très dangereux, sur une route principale (Plan-Cassarde). La zone offre des refuges aux deux passages pour piétons. Les voies de part et d'autre ont une largeur de 3,20 mètres. Elle sert aussi de zone d'attente, aux voitures et aux deux-roues voulant bifurquer. Etant donné sa largeur minimale, les voitures en attente débordent un peu sur la chaussée et y modèrent le trafic.



Rue des Sablons, un des deux rehaussements sur cette route principale (sans bus fréquents). La place manquait pour l'aménagement d'un refuge vers ce passage pour piétons près d'une école.

sujet l'article sur les zones 30 dans ce journal), de corriger plusieurs «points noirs» sur les routes principales, s'il le faut avec des éléments provisoires, tels que des refuges métalliques, etc. et de créer des bandes cyclables et autres marquages favorables aux cyclistes, notamment dans les carrefours. La modération du trafic devrait ainsi devenir visible un peu partout en ville.

Notons aussi que, parallèlement à la modération du trafic, la Ville met en place une nouvelle gestion du stationnement, en rendant payantes des places actuellement libres et en installant des zones

bleues avec vignettes pour les riverains.

Il s'agira aussi de poursuivre le travail de sensibilisation de la population, par des assemblées de quartier, des communications dans la presse, etc. Chaque automobiliste devrait se rendre compte à quel point il améliore la sécurité des piétons et des cyclistes en adoptant une conduite calme.

On espère ainsi que, dans quelques années, le climat sur les routes de Neuchâtel sera devenu moins agressif et que le nombre de piétons et de cyclistes blessés et tués aura véritablement chuté.

L. Bonanomi

Sécurité des déplacements

Quatre actions de l'AST

1. Nous sommes tous piétons
(charte européenne des droits du piéton)
2. SuperVélo
3. L'enfant et la voiture géante
4. Notre rue espace de vie



Notre rue espace de vie

Je souhaite vous présenter en quelques pages les actions 90-91 conçues par l'AST et financées avec l'aide du Fonds de sécurité routière. Les moyens sont variés le but est unique: améliorer la sécurité des déplacements des plus faibles dans la circulation.

● Place du piéton dans la ville

Le réalisateur tessinois Willy Hermann a mis en image, avec talent, la charte européenne des droits du piéton adoptée par le Parlement européen il y a deux ans déjà.

● Cadre de vie et sécurité routière

Un mini-poster avec un concours rappelle la loi sur la circulation routière qui règle les rapports de voisinage des utilisateurs de la voie publique dans les quartiers qu'ils soient piétons, enfants ou automobilistes (voir annexe): mixité de la circulation mais avec une prise en compte des plus faibles.

● Campagnes pour la sécurité des enfants

- En tant que **cycliste**: «SuperVélo».

Contrôle gratuit et échange du feu arrière, sensibilisation et responsabilisation des jeunes cyclistes aux dangers de la circulation.

- En tant que **piéton**: «L'enfant et la voiture géante».

Sensibilisation des conducteurs et des parents au danger que représente l'élan des jeunes enfants sur la chaussée lorsqu'ils sont masqués par les voitures en stationnement. en construisant pour les adultes une voiture comme la voit les enfants.

Le matériel à disposition est varié: film vidéo, diaporama, voiture géante, poster-concours et brochure. Il a été conçu pour s'en servir. Je vous encourage à le faire.

Alain ROUILLER
Bureau-Conseil AST

1. Nous sommes tous piétons

Des raisons
d'espérer



A l'occasion de la «semaine de la sécurité routière» lancée par les Nations Unies le 1^{er} octobre 1990 sous le slogan "la sécurité routière c'est la vie" l'AST, l'Association des familles des victimes de la route et les Médecins pour l'environnement ont créé une **concertation pour la sécurité routière**.

Cet organisme, qui regroupe pour l'instant une quinzaine d'associations, s'est fixé pour objectif de promouvoir des mesures de prévention et de sécurité routière permettant de ramener au dessous de 500 par an le nombre de personnes tuées sur la route en Suisse, d'ici à l'an 2000.



La charte européenne des droits du piétons en vidéo

Le 12 octobre 1988 déjà le Parlement européen adoptait la **charte européenne des droits du piétons**. Peu connu en Suisse, les principes énoncés dans cette charte ont été filmés par le cinéaste tessinois Willi Hermann à la demande du Gruppo per la moderazione del traffico (GMT)¹. Le conseiller national Victor Ruffy, ancien président du Conseil national

et député au Conseil de l'Europe à Strasbourg dit le texte en français.

Le GMT est l'équivalent suisse-italien du GCR; il se compose de l'AST, de Pro Juventute, de Pro Infirmis, de Pro Senectute et des

médecins pour l'environnement.

¹ Avec le concours financier du Fonds de sécurité routière, des cantons du Tessin et des Grisons, et de la ville de Lugano.

La vidéo – 23 minutes, système VHS – est en vente auprès de l'AST ou du GCR au prix de **Fr. 38.-**



Extraits de la charte

1. Droit de vivre dans un environnement sain et de jouir en toute liberté de l'espace public.

2. Droit de vivre dans des centres urbains ou des villages aménagés à la mesure de l'homme et non de l'automobile.

3. Droit des enfants des personnes âgées et des personnes handicapées d'attendre de la ville qu'elle n'aggrave pas leur faiblesse.

4. Droit des handicapés à des mesures spécifiques.

5. Droit des piétons à un réseau cohérent d'itinéraires courts, logiques et sûrs.

6. Droit à un trafic dont la

vitesse et les émissions gazeuses et sonores ne constituent pas une menace pour les piétons et les cyclistes.

7. Interdiction des messages publicitaires encourageant une utilisation abusive et dangereuse de l'automobile.

8. Droit à un service de transports publics non polluant et aménagé pour répondre aux exigences de tous.

9. Tout Etat doit veiller à ce que l'ensemble du public reçoive toute information nécessaire sur les droits des piétons et les autres formes de transport respectant l'homme et l'environnement.

Les trottoirs appartiennent aux piétons !

Les trottoirs sont là pour les piétons, et nous en sommes tous. Le parcage de véhicules (voitures, motos et vélomoteurs) y est formellement interdit, pour le bien-être et la sécurité de chacun !

Un véhicule stationné sur le trottoir constitue un obstacle dangereux pour les piétons : il limite encore davantage l'espace – déjà souvent bien restreint – dont ils disposent et gêne leur visibilité.

Cela est particulièrement vrai pour les parents avec une poussette d'enfant, les handicapés en chaise roulante et les enfants qui s'apprêtent à traverser la chaussée.

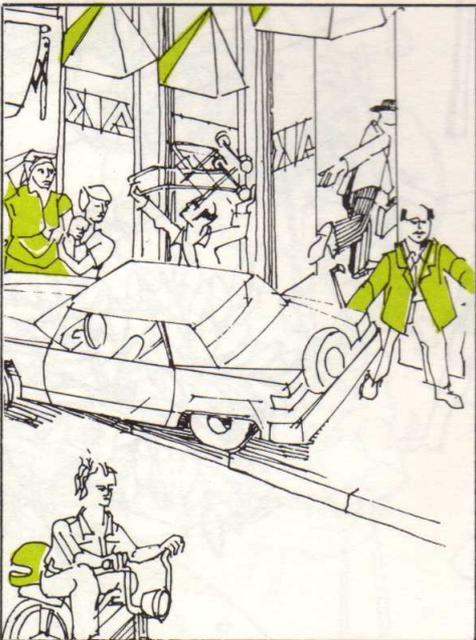
Ordonnance sur les règles de la circulation routière Art. 41 (art. 43, 1^{er} et 2^e al., LCR) Chemins réservés aux piétons et trottoirs

1 Les cycles peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1 m 50 pour les piétons.

1bis Le parcage des autres véhicules sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément. A défaut d'une telle signalisation, ils ne peuvent s'arrêter sur le trottoir que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers; un espace d'au moins 1 m 50 doit toujours rester libre pour les piétons et les opérations doivent s'effectuer sans délai.

2 Le conducteur qui doit emprunter le trottoir avec son véhicule observera une prudence accrue à l'égard des piétons; il leur accordera la priorité. Les cyclistes descendront de leur machine.

(...)

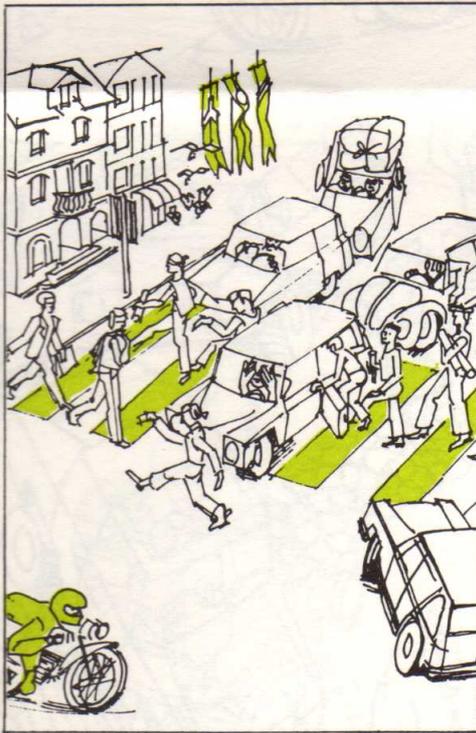


Priorité sur les passages pour piétons !

En tant que piétons, nous sommes tous vulnérables. C'est pourquoi la loi nous protège – du moins en théorie – lorsque nous nous trouvons sur les passages pour piétons. Du point de vue de la priorité, un passage pour piétons équivaut à une route principale.

De notre côté, il nous appartient de ne pas abuser de notre droit de priorité, notamment en ne nous engageant pas inopinément sur les passages.

Pour assurer une traversée sûre de la chaussée, les passages pour piétons doivent être aménagés de manière telle qu'ils soient immédiatement identifiables par les conducteurs.



Ordonnance sur les règles de la circulation routière Art. 6 (art. 33 LCR) Comportement à l'égard des piétons

1 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, notamment à ceux qui font un signe de la main. Il est tenu d'accorder la priorité à tout piéton qui s'engage sur le passage avant le véhicule.

Arrêt du Tribunal Fédéral : D'une façon générale, le fait qu'un piéton s'arrête sur un passage pour piétons ne peut être interprété comme une renonciation de celui-ci à son droit de priorité.

Concours

Prix principal : une semaine de vacances au choix pour 2 adultes et 2 enfants dans une station sans voitures en Suisse (valeur Fr. 2000.-), offerte par les Voyages AST.

2e prix : une bicyclette (valeur Fr. 800.-).

3e-5e prix : un abonnement demi-prix CFF (valeur Fr. 110.-).

Prix de consolation : 50 sacs CFF pour cyclistes (valeur Fr. 20.-).

Questions du concours :

Combien de personnes sont représentées sur le dessin figurant au verso ?
A : 38-45, B : 46-52 ou C : 53-60.
Inscrivez votre réponse (lettre A, B ou C), votre nom et votre adresse sur une carte postale, et envoyez celle-ci à : AST, case postale, 3360 Herzogenbuchsee.

Dernier délai d'envoi (date du timbre postal) : 31.12.1990.

Les collaboratrices et collaborateurs de l'AST, ainsi que leurs proches, sont exclus du concours. Chaque participant ne peut envoyer qu'une seule réponse. Le tirage au sort aura lieu à fin janvier 1991 à Herzogenbuchsee. Le gagnant sera avisé par écrit. Tout recours légal est exclu.

Souhaitez-vous obtenir **d'autres informations** sur le thème «notre rue – espace de vie» ? Nous vous enverrons volontiers le dernier numéro de «Rue de l'Avenir» (3 à 4 parutions par an). Une carte postale adressée au bureau-conseil AST suffit.

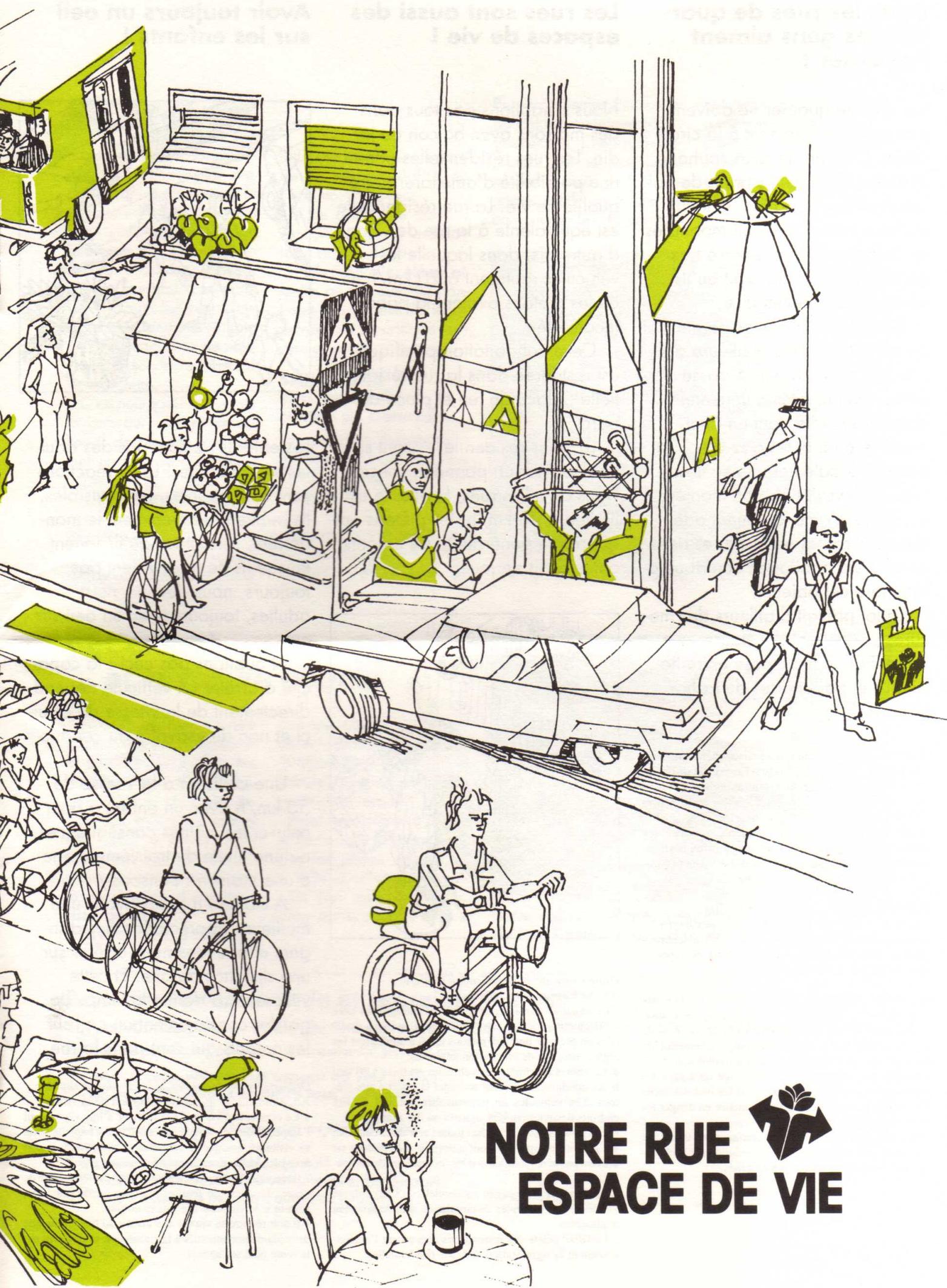
Editeurs



AST
Association suisse des transports
Bureau-conseil pour la modération de la circulation
16, rue des Chaudronniers,
1204 Genève
tél. 022 / 29 29 44



FSR
Fonds de sécurité routière
Secrétariat
Office fédéral de la police
3003 Berne
tél. 031 / 61 43 77



NOTRE RUE 
ESPACE DE VIE

Dans les rues de quartier, les gens aiment bavarder !

Les rues de quartier ne doivent pas servir uniquement à la circulation. Chacun de nous souhaite le moins possible de bruit, de pollution et de circulation. Chacun de nous attend des automobilistes qu'ils adaptent leur vitesse aux conditions du quartier et qu'ils roulent avec prévenance.

Des vitesses réduites permettent au conducteur une meilleure appréciation de ce qui se passe autour de lui. Elles augmentent donc la sécurité, tout en diminuant le bruit et les gaz d'échappement. Idéalement, une vitesse réduite devrait l'être de manière uniforme. L'aménagement adéquat des routes secondaires des quartiers d'habitation contribue à atteindre cet objectif.

La loi prévoit d'ailleurs des mesures permettant d'instaurer une cohabitation judicieuse entre habitants et partenaires du trafic motorisé.

Ordonnance sur les règles de la circulation routière Art. 41a (art. 57, 1^{er} al., LCR) **Quartiers d'habitation et aires de circulation qui leur sont assimilées**

Sur les routes secondaires situées dans les quartiers d'habitation et sur les routes secondaires sur lesquelles la circulation des véhicules n'est autorisée que dans une mesure limitée (p. ex. dans les zones piétonnes), les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante.

Art. 33 (art. 42, 1^{er} al., LCR) **Bruit à éviter**

Les conducteurs, les passagers et les auxiliaires ne causeront aucun bruit pouvant être évité, notamment dans les quartiers habités, près des lieux de repos et pendant la nuit. (...)

Art. 50 (art. 57, 1^{er} al., LCR) **Jeux et sports sur la route**

1 Il est interdit, sauf sur les routes à faible circulation (p. ex. dans les quartiers d'habitation), de jouer ou de pratiquer des sports sur la chaussée, notamment de circuler en vélo d'enfant, en patins à roulettes, à skis à roulettes, etc., ainsi que d'aller en luge ou à skis. En jouant ou en pratiquant des sports sur les routes à faible circulation, on ne doit ni gêner ni mettre en danger les autres usagers de la route.

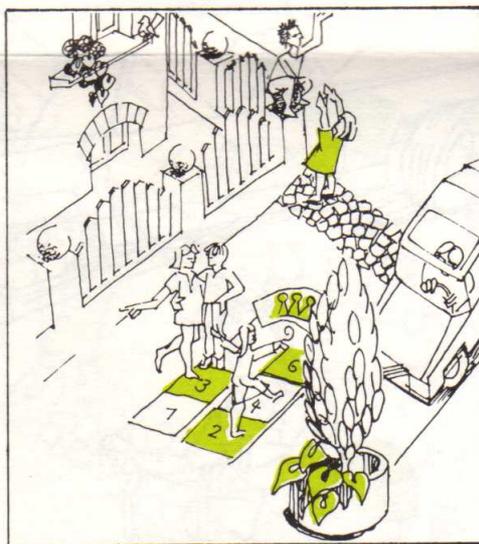
2 Il n'est permis de jouer ou de pratiquer des sports sur le trottoir que si les piétons et la circulation sur la chaussée ne sont pas mis en danger ou gênés.

Les rues sont aussi des espaces de vie !

Nous n'habitons pas tous dans des maisons avec balcon ou jardin. Les rues résidentielles offrent une possibilité d'améliorer notre qualité de vie. La rue résidentielle est équivalente à la rue de village d'autrefois, dans laquelle les véhicules roulaient à 20 km/h et où les piétons avaient la priorité incontestée.

Cette cohabitation pacifique est restaurée dans la rue résidentielle : place de jeu et place de parc.

Les rues résidentielles sont signalées par un panneau spécial. Dans de telles rues, la vitesse est limitée à 20 km/h, les piétons ont la priorité générale et les enfants ont le droit de jouer.



Ordonnance sur la signalisation routière

Art. 43 **Rues résidentielles**

1 Le signal «Rue résidentielle» (3.11) désigne les aires de circulation spécialement aménagées, qui sont destinées en premier lieu aux piétons et où s'appliquent les règles spéciales de circulation suivantes:

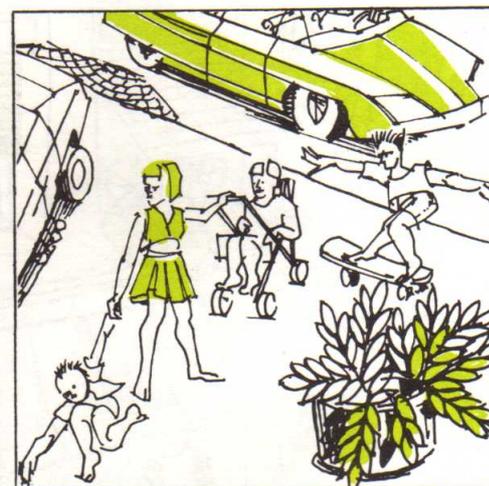
a. La vitesse maximale des véhicules est fixée à 20 km/h; les conducteurs doivent accorder la priorité aux piétons. Les véhicules ne peuvent être parqués qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques.

b. Les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation; les jeux et les sports y sont autorisés. Les piétons ne doivent pas gêner inutilement les conducteurs de véhicules.

2 Le signal «Fin de la rue résidentielle» (3.12) indique que les règles générales de circulation sont de nouveau applicables.

3 Le DFJP édicte des instructions concernant l'aménagement et la signalisation des rues résidentielles.

Avoir toujours un oeil sur les enfants !



Les enfants ne sont pas des adultes en miniature ! Leurs réactions sont changeantes, imprévisibles. Ils oublient fréquemment le monde réel, surtout lorsqu'ils jouent. Puisqu'ils ne nous voient pas toujours, nous devons, nous adultes, toujours avec un oeil sur eux.

N'oublions pas ceci : la capacité d'arrêter un véhicule dépend directement de la vitesse de celui-ci et non du «savoir» du conducteur.

Une collision à la vitesse de 50 km/h avec un enfant a pour celui-ci les mêmes conséquences qu'une chute du troisième étage d'une maison ! Pensons-y.

A 30 km/h, nous avons une meilleure appréciation des dangers et pouvons nous arrêter sur une distance réduite. Et cette vitesse nous donne le temps de garder constamment un oeil sur les enfants qui sont dans la rue.

Ordonnance sur les règles de la circulation routière

Art. 4 (art. 32, 1^{er} al., LCR) **Adaption de la vitesse**

1 Le conducteur ne doit pas circuler à une vitesse qui l'empêcherait de s'arrêter sur la distance à laquelle porte sa visibilité; lorsque le croisement est malaisé, il doit pouvoir s'arrêter sur la moitié de cette distance.

2 Il circulera lentement lorsque la route est recouverte de neige, de glace, de feuilles humides ou de gravillon, surtout si le véhicule tire une remorque.

3 Il doit réduire sa vitesse et s'arrêter au besoin lorsque des enfants non attentifs à la circulation se trouvent sur la route ou à ses abords.

2. SuperVélo

Les jeunes cyclistes, usagers particulièrement menacés par les dangers de la circulation, ont trop souvent une installation d'éclairage déficiente, ce qui crée un risque d'accident élevé lorsque la visibilité est mauvaise la nuit. Souvent le cycliste ne se rend pas compte de l'inefficacité ou de l'absence de son feu arrière sur sa bicyclette.

C'est pourquoi l'AST, avec le concours financier du Fonds de sécurité routière, met sur pied sa campagne SuperVélo qui a pour buts:

- de sensibiliser les jeunes cyclistes aux dangers de la route.
- d'inciter à un comportement correct dans la circu-

lation en renforçant le sens de la responsabilité de l'écolier

- de réduire le nombre d'accidents dus à un éclairage arrière déficient
- de rendre les élèves attentifs au fait que des contrôles périodiques de l'équipement de sécurité de leur vélo sont indispensables.

Soutien actif et financier du canton de Genève

La campagne SuperVélo a commencé à Genève. Près de 5000 élèves des 5^e et 6^e années vont recevoir la brochure de l'AST et le bon permettant un contrôle gratuit de leur éclairage. Les conseillers d'Etat genevois

Bernard Ziegler (justice et police) et Dominique Föllmi (instruction publique) apportent leur soutien moral et, par le biais de leur département, financier à cette campagne. Les 45 commu-

nes genevoises ont été également sollicitées.

L'action **SuperVélo** s'étendra progressivement au cours des années, dès 1991, aux autres cantons romands.

Déroulement de l'action

L'AST a rédigé une brochure s'adressant aux enfants des cinquième et sixième degrés primaires. Elle contient:

- un **bon** permettant à l'élève de faire un contrôle gratuit de l'éclairage de son vélo chez un marchand de cycle de sa région. Si nécessaire il peut se procurer un feu arrière efficace à prix réduit (Fr 4.-) et le faire monter sans frais par le mécanicien.
- un **fascicule** expliquant l'importance d'un comportement correct sur la route
- un **concours** stimulant la réflexion et l'attitude correcte du jeune cycliste

Cette brochure est remise aux enseignants afin qu'ils la distribuent à tous les élèves concernés. Un **dossier pédagogique** est à disposition des enseignants.

3. L'enfant et la voiture géante

Partant du constat que l'une des causes d'accident la plus fréquente chez les jeunes enfants était l'élanement sur la chaussée entre deux véhicules stationnés, l'AST a choisi d'apporter une contribution originale à cette question par la construction d'une **voiture géante**...

En effet, on a pu constater

que les adultes ne se rendaient souvent pas compte que pour les petits enfants la voiture est proportionnellement gigantesque.

Pour représenter à la taille de l'adulte la voiture vue par les jeunes enfants, il a fallu construire une voiture (en toile de tente, donc transportable) de 8 x 2 m.



Cette voiture géante peut être empruntée auprès de l'AST pour une action de sensibilisation.

Bulletin de commande et renseignements

Bureau-Conseil AST - 16 rue des Chaudronniers - 1204 Genève ☎ 022/29 68 01 fax 022/29 30 56

Veuillez s.v.p. me faire parvenir le(s) document(s) suivants (cochez):

- Poster-concours «**Notre rue espace de vie**» (gratuit)
- Film vidéo VHS «**Nous sommes tous piétons**» (prix de vente Fr. 38.-)
- Diaporama ou vidéo «**Notre rue espace de vie**» (prix de location Fr. 15.-)
- Documentation «**SuperVélo**» (gratuit)
- Prospectus «**L'enfant et la voiture géante**» (gratuit)
- Charte européenne des droits du piéton (gratuit)

Nom: _____

Prénom: _____

Rue/No: _____

NPA/Localité: _____

4. Notre rue espace de vie

Les passages pour piétons (OCR, art. 6 et 47)

Leur fonction

Ce sont en quelque sorte des «rues principales» pour piétons destinées à les protéger.

Que prescrit la loi ?

Les piétons ont la priorité sur ces passages, ce qui ne les dispense toutefois pas d'indiquer aux conducteurs leur intention de traverser. Les véhicules en attente devant un passage pour piétons ne doivent pas être dépassés.

Que faire ?

Les piétons indiquent clairement leur intention d'user de leur droit de priorité, en faisant un signe de la main ou en posant un pied sur le passage. Ils n'usent de ce droit que si le véhicule qui s'approche peut s'arrêter à temps.

Les conducteurs accordent la priorité aux piétons qui attendent devant les passages. Cette règle est à appliquer avec une attention particulière vis-à-vis des enfants et des personnes âgées.

Les autorités et les planificateurs veillent à ce que les traversées piétonnes soient confortables, courtes et bien visibles !

Attention, enfants ! (OCR, art. 4)

Leurs capacités

La perception visuelle d'un enfant n'est pas celle d'un adulte ! Pour l'enfant, une voiture est un objet énorme. Mais il n'est pas capable d'établir cette relation : plus grand = plus près = danger !

L'enfant ne prête pas attention à la circulation. Il s'oublie dans son propre univers. Dès lors, il oublie également les bonnes recommandations qu'il est d'ailleurs incapable d'appliquer à des situations concrètes !

Que faire ?

En présence d'enfants, les conducteurs redoublent de prudence et réduisent leur vitesse. Une cohabitation intelligente entre les différents usagers de la route, en réduisant les tensions dans la circulation, est de nature à favoriser un comportement paisible des enfants et à prévenir des réactions irréfléchies de leur part.

A travers des mesures architecturales et d'aménagement, les autorités et les planificateurs rendent facilement identifiables les espaces fréquentés par les enfants, de manière à inciter les conducteurs à y circuler lentement et prudemment.

Quartiers d'habitation et rues résidentielles (OCR, art. 33, 34, 41 a et 50)

Leur fonction

Dans les quartiers d'habitation, la rue remplit différents besoins. C'est un espace de vie où les conducteurs doivent circuler avec prudence et prévenance.

Que prescrit la loi ?

Dans les rues résidentielles, la vitesse est limitée à 20 km/h. Au moyen de la signalisation par zones, la vitesse peut être limitée à 30 km/h dans des quartiers entiers. Ailleurs, c'est la limite générale à l'intérieur des localités qui s'applique, mais une prudence et une prévenance accrues sont requises. Dans les rues résidentielles, les piétons ont la priorité.

Que faire ?

Les conducteurs ne causent aucune nuisance (bruit, gaz d'échappement notamment) superflue. Ils ne feront donc pas tourner inutilement ou à régime élevé le moteur de leur véhicule.

Les résidents de la rue ou du quartier ne gênent pas la circulation et ne mettront pas en danger les autres usagers.

Il est permis de jouer ou de pratiquer des sports dans les rues à faible trafic, pour autant que les autres usagers ne soient ni gênés ni mis en danger.

Les autorités et les planificateurs aménagent l'espace-rue de telle manière que le conducteur adapte tout naturellement son comportement aux conditions d'utilisation de cet espace.

Interdiction de parquer sur les trottoirs (OCR, art. 41)

Sa fonction

Au fur et à mesure du développement du trafic, le trottoir est devenu une surface réservée aux piétons. Toutefois, le parcage des véhicules y était permis dans certains cas. Le nouvel article 41 de l'OCR restaure la fonction originelle du trottoir.

Que prescrit la loi ?

L'arrêt n'est autorisé que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers. Un espace d'au moins 1 m 50 doit toujours rester libre pour les piétons. Cette règle s'applique également au parcage des cycles.

Que faire ?

Les conducteurs n'utilisent pas les surfaces réservées aux piétons. Ils garent leur véhicule sur la chaussée ou sur les places de parc marquées à cet effet.

Les cyclistes veillent à laisser aux piétons un passage d'au moins 1 m 50.

Si un conducteur parque son véhicule sur le trottoir, les piétons peuvent lui signaler poliment qu'il enfreint une règle de circulation importante vis-à-vis des handicapés, des personnes âgées, des mères de famille et des piétons en général.

Les autorités ne marquent des places de parc sur les trottoirs qu'avec retenue. Elles veillent à ce qu'il reste toujours un espace confortable pour les piétons et que la sécurité de ceux-ci et des cyclistes ne soit pas compromise.



Présentation de l'Association Droits du piéton (ADP)

Depuis le 1^{er} octobre de cette année, l'ADP a ouvert un secrétariat romand basé à Neuchâtel en collaboration avec le GCR. C'est donc l'occasion de présenter cette association qui est également membre du GCR. Qui est l'ADP? Depuis le début des années septante, l'ADP s'est engagée pour les intérêts du piéton. Organisée au niveau national et constituée d'environ 4000 membres, l'ADP est plus présente en Suisse alémanique qu'en Suisse romande.

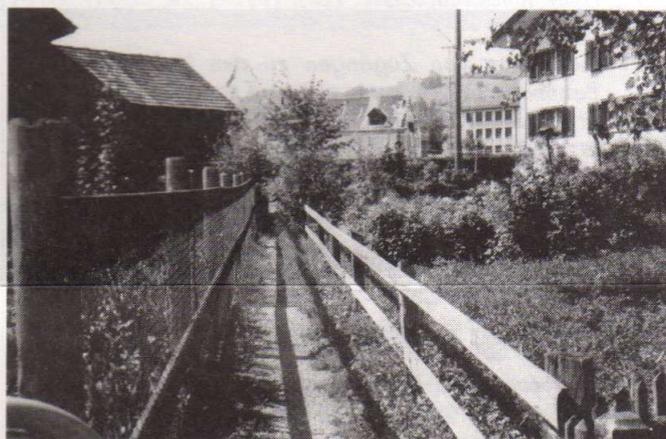
Les buts de l'ADP sont:

- mener des actions en faveur de meilleures bases légales pour les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre sur le plan fédéral;
- donner des conseils relatifs à la création et à l'entretien de réseaux de chemins piétonniers;
- intervenir dans des cas précis pour défendre les intérêts et les droits du piéton;
- informer par la publication d'ouvrages spécialisés sur les chemins pour piétons.

L'ADP à l'origine de la LCPR du 4 octobre 1985

Le 21 février 1974, l'ADP déposait une initiative fédérale en faveur du développement des sentiers et des chemins pédestres. Retirée au profit d'un contre-projet, celui-ci est accepté massivement (77,6% de oui) le 18 février 1979. La teneur du nouvel article 37 quarter de la Constitution est la suivante:

«1. La Confédération établit les principes appli-



Art. 5 de l'Ordonnance: «Les cantons garantissent en droit la libre circulation sur les réseaux de chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre figurant dans les plans.» Si des propriétaires fonciers et les pouvoirs publics ne peuvent s'entendre sur l'aménagement d'un chemin, il peut s'avérer nécessaire de procéder à des restrictions du droit de propriété.

Etat de la question dans les cantons romands en 1990

Le canton de **Neuchâtel** a pris une certaine avance en cette matière: il a une loi d'introduction du 25 janvier 1989 et un plan directeur cantonal qui a déjà été mis en consultation et doit entrer en vigueur d'ici la fin de l'année. Les communes auront jusqu'à fin 1992 pour établir leurs plans de réseaux.

Le canton du **Jura** a un projet de loi d'application et un plan directeur provisoire.

Le canton du **Valais** a une loi d'application à la LCPR datant du 27 janvier 1988, une conception générale et des plans sectoriels du réseau cantonal de chemins de randonnées pédestres (provisoire).

Le canton de **Fribourg** a un inventaire des principaux chemins de randonnée pédestre (provisoire).

Le canton de **Vaud** et le canton de **Genève** n'ont encore présenté ni loi ni plan directeur.

Comme nous le constatons, il reste encore beaucoup à faire en Suisse romande pour que la LCPR soit appliquée. Trop de chemins en revêtement naturel disparaissent encore chaque année et trop de chemins scolaires sont encore très dangereux.

cables aux réseaux de chemins et sentiers pédestres.

2. L'aménagement et l'entretien de ces réseaux relèvent des cantons. La Confédération peut soutenir et coordonner leur activité.

3. Dans l'accomplissement de ses tâches, la Confédération ménage les réseaux et remplace les chemins et sentiers qu'elle supprime.

4. La Confédération et les cantons collaborent avec les organisations privées.»

L'acceptation de cet article donnait mission à la Confédération de légiférer. La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) entra alors en vigueur en 1987, après une large consultation.

Brève présentation de la LCPR

La loi demande aux cantons et aux communes de pourvoir à l'établissement des plans, à l'aménagement et à l'entretien des chemins

Les publications de l'ADP

L'ADP publie des ouvrages spécialisés sur des questions de planification de réseaux de chemins ou sur les aspects juridiques de la LCPR.

Ci-dessous, vous trouverez la liste de ces monographies que vous pouvez commander à **ADP Suisse romande - Secrétariat du GCR - 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel** ☎ 038/24 00 39.

Liste des publications parues dans les cahiers de l'ADP

Au début de la notice figure le numéro du cahier et à la fin, entre parenthèses, le prix pour les membres de l'ADP.

4. *Le cas des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre dans la planification des réseaux de chemins du plateau* (1981, 47 p.) **Fr. 18.- (Fr. 15.-)**.
6. *Chemins pour piétons dans les zones d'habitation: directives pour l'amélioration des installations piétonnières* (1983, 149 p.) **Fr. 30.- (Fr. 25.-)**.
10. *Petite introduction à la LCPR* (1987, 32 p.) **Fr. 10.- (Fr. 8.)**
11. *Gestaltung von Zugängen zu den Haltestellen und Bahnhöfen* (1988, avec résumé en français, 103 p.) **Fr. 22.- (Fr. 18.-)**.
12. H. JUD, «*Rechtsverhältnisse an Gehflächen*» (1990, 218 p.) **Fr. 40.- (Fr. 35.-)**.
13. R. NUTT, *Das Beschwerderecht der Fachorganisationen nach Art.14 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)* (1990, 39 p.) **Fr. 15.-**.

Bulletin de commande

Je désire recevoir le(s) Cahier(s) ADP no(s): _____

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse: _____

A retourner à **ADP Suisse romande - Secrétariat du GCR - 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel.**

de randonnée pédestre et des chemins pour piétons à l'intérieur des agglomérations. En effet la loi distingue deux types de réseaux de chemins:

1. Les chemins de randonnée de pédestre (art. 3).

2. Les chemins pour piétons à l'intérieur des agglomérations (art. 2). En ce qui concerne ces derniers, l'alinéa 3 de l'art. 2 précise: «Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts des transports publics,

les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achat.»

Application de la LCPR par les cantons

La mise en oeuvre de la LCPR par les Cantons se déroule comme suit:

1. Constitution d'une base légale:

Dans un premier temps, les cantons doivent légiférer: ils peuvent édicter une loi ou une ordonnance d'application à la LCPR ou alors introduire des articles dans une loi déjà existante. Cette législation définit qui,

du canton ou des communes, s'occupe de quoi, qui subventionne la création ou l'entretien des chemins, etc.

2. Etablissement des plans de réseaux existants ou en projet:

Dans un deuxième temps, les cantons doivent établir un plan directeur comportant les plans de réseaux.

Très souvent, les cantons s'occupent du réseau des chemins de randonnée pédestre et délèguent aux communes la tâche de mettre sur pied leur réseau de chemins pour piétons.

D'après la loi, les cantons auraient dû établir leurs plans de réseaux existants ou en projet à fin 1989. Le Conseil fédéral a accordé un nouveau délai - fin 1991 - aux cantons puisque très peu d'entre eux ont satisfait complètement à leurs obligations jusqu'ici.

Complémentarité LCPR et modération de la circulation

Il existe une relation étroite entre les buts de la LCPR (partie chemins pour piétons) et la modération de la

circulation. Aujourd'hui, chaque commune devrait se doter d'une conception globale de la modération de la circulation en vue d'améliorer la situation et la sécurité des piétons et des cyclistes sur l'ensemble des rues et des routes. L'application de la LCPR devient alors l'un des volets de cette conception d'ensemble, consistant surtout en l'identification des maillons manquants du réseau des cheminements piétonniers.

Droit de recours pour l'ADP

Signalons que la loi garantit un droit de recours aux organisations spécialisées telles que l'ADP et la Fédération suisse du tourisme pédestre. Cela signifie qu'en cas d'asphaltage ou de suppression de chemins de randonnée pédestre, ces associations peuvent recourir. En ce qui concerne les chemins en agglomérations, on voit que cette loi pourrait servir de base juridique dans des cas litigieux ou de revendications.

A. Tissot

Comment devenir membre de l'ADP

Si vous désirez devenir membre de l'ADP afin de soutenir les actions qu'elle mène en faveur des piétons et aussi de l'application de la LCPR, vous pouvez **adhérer** en écrivant au Secrétariat du GCR.

Cotisation annuelle membre particulier **Fr. 20.-**, membres collectifs **Fr. 100.-**.

En devenant membre, vous serez régulièrement informés sur les activités de l'ADP.

Bulletin d'adhésion à l'Association Droit du piéton (ADP)

Raison sociale: _____

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse: _____

Date et signature: _____

A retourner à **ADP - 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel.**

Installation de zones 30

Vers un assouplissement des prescriptions?

Les zones 30 ne poussent pas comme des champignons. La raison est à chercher dans les conditions assez restrictives fixées par l'Office fédéral de la Police. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le ton des instructions fédérales n'encourage pas les communes à créer rapidement de telles zones. Arrêtons-nous ici à deux de ces restrictions, l'une concernant la surface des zones 30 et l'autre les mesures constructives.

La surface maximale des zones 30 est fixée en Suisse à 0,4 km² (exceptionnellement 0,7 km²). Ces zones sont trop petites.

La Belgique et la France (en France, le décret concernant les zones 30 est sorti en même temps que la limitation généralisée à 50 km/h en localité, soit le 1^{er} décembre 1990) ne fixent aucune limite de surface.

En Allemagne, la prescription dit simplement que la distance à la route principale la plus proche ne doit, sauf exception, pas dépasser 1 km. Ainsi, dans ce dernier pays, de nombreuses zones 30 ont une superficie de 2,5 voire même 4 km². Rappelons aussi que dans ce pays, l'Association des villes allemandes (Deutscher Städtetag) avait proposé l'introduction du 30 km/h généralisé en localité. Le 50 km/h serait alors devenu l'exception. Les routes principales n'auraient dans ce cas pas été signalées par des panneaux de limitation à 50 km/h, mais simplement par le fait qu'elles avaient la priorité sur les

routes limitées à 30 km/h. Cela permettait non seulement une économie de panneaux de signalisation, mais cela induisait la «normalisation» du 30 km/h en ville. A noter qu'une dizaine de villes de Westfalie ont installé cette signalisation-là, malgré les directives du gouvernement central.

La limitation du périmètre a deux grands inconvénients. D'abord, la limitation à 30 km/h reste le plus souvent réservée aux rues de desserte, au lieu de devenir la règle sitôt qu'on quitte une route principale. Ensuite, si une commune veut modérer le trafic dans toutes les rues de quartier, elle se voit dans l'obligation d'aménager à grands frais la plupart des routes collectrices, puisque l'abaissement des vitesses ne peut pas y être obtenu, du moins en partie, par la pose de signaux.

Trop cher, trop long à réaliser

Un autre obstacle à la création rapide de zones 30 réside surtout dans l'un des paragraphes des ins-

tructions fédérales en la matière qui dit, que «Lorsque le niveau des vitesses mesurées permet de conclure que la limitation de vitesse prévue dans une zone sera mal respectée, **on ordonnera des mesures de construction** en vue d'améliorer le taux d'observation de ladite limitation; **sinon, il faut renoncer à abaisser la limite de vitesse.**» (souligné par la rédaction). Cette exigence partait certainement d'une bonne intention.

En effet, en Allemagne, où un essai tout à fait libre avec les zones 30 s'est déroulé durant 5 ans, on a observé que dans les zones, où des mesures constructives avaient été ajoutées, l'abaissement des vitesses (et la diminution du nombre de victimes) avait été la plus importante.

Malgré ce constat, l'Allemagne, dans son règlement édicté fin 1989, est plus souple en ce qui concerne l'obligation de prendre des mesures constructives. Celles-ci peuvent être prises après un certain temps d'observation, si ni le si-

gnal, ni les «mesures d'accompagnement» (le rétablissement de la priorité de droite dans les carrefours, le marquage du stationnement, alterné ou non, sur la chaussée, divers autres marquages), ni les campagnes d'information et de sensibilisation, n'ont permis d'obtenir un taux de dépassement acceptable du 30 km/h. Rappelons par ailleurs que, pour abaisser la limite à 50 km/h en localité et à 80 km/h hors localité, l'Office fédéral de la police n'a pas exigé que des mesures constructives soient prises pour rendre crédibles ces vitesses-là.

Exigence critiquée

De nombreux planificateurs et des responsables politiques de communes critiquent aujourd'hui cette exigence qui conduit à l'obligation de prendre pratiquement dans toutes les zones des mesures constructives avant de pouvoir placer le signal «zone 30». Le coût, pour la moindre de ces zones, s'élève alors à quelques dizaines, voire une centaine de milliers de

francs. De plus, l'étude et la réalisation d'une seule zone prend des mois. Ainsi, au lieu de pouvoir installer rapidement toutes les zones 30 souhaitables, les communes en sont actuellement réduites à en créer l'une ou l'autre, par ci et par là, que la majorité des habitants ne visite d'ailleurs jamais et qui restent ainsi des sortes de curiosités dont on a vaguement entendu parler.

En *Allemagne*, pour la grande majorité des quelque 14000 zones 30 existantes, on s'était contenté de placer le signal. Cela s'est avéré vraiment insuffisant. En revanche, là où on a ajouté des «mesures d'accompagnement» (voir plus haut), mesures qui ne coûtent pratiquement rien, l'abaissement des vitesses est en général considérable.

La question du coût de l'aménagement de zones 30 doit aussi être traitée plus globalement. En effet, depuis longtemps déjà, les Pays-Bas ont décidé de dépenser le moins possible pour la modération des rues

de quartier (en envisageant notamment la possibilité de créer des zones 30) et de consacrer le gros des dépenses à l'amélioration de la situation des piétons et des cyclistes sur les routes principales.

La discussion est aujourd'hui ouverte avec les responsables de l'Office fédéral de la police, dont certains pensent, comme nous, qu'on devrait pouvoir installer des zones 30 en prenant en un premier temps de simples mesures d'accompagnement, quitte à y ajouter, après un certain délai, là où cela s'impose vraiment, tel rehaussement ou telle autre mesure constructive. A noter qu'il va sans dire que, lors de toute réfection complète d'une rue, il faut procéder à un aménagement de surface selon la nouvelle conception de l'aménagement des rues.

Contrainte ou changement des mentalités?

La présente discussion soulève d'ailleurs la ques-

tion plus générale de savoir si, dans l'avenir, la conduite lente et calme doit être obtenue surtout par des «ralentisseurs» placés sur la rue ou s'il ne serait pas indiqué de travailler en premier lieu au niveau des mentalités, du système de valeurs des gens. Différentes études montrent que, si l'idée de défolement et d'affirmation de sa puissance liée à la voiture reste forte (surtout chez les automobilistes hommes), beaucoup d'automobilistes sont également très préoccupés par la sécurité et voudraient que la conduite soit une activité moins stressante.

L'expérience allemande avec les zones 30 a par ailleurs montré que l'acceptation du 30 km/h par les automobilistes dépend énormément de l'importance, accordée par les communes, à l'information et à la sensibilisation. Or, une bonne campagne de sensibilisation ne peut être menée que si elle est liée à un projet global de modération du trafic.

Ainsi, si l'on veut obtenir la conduite calme en comptant plus sur un changement des mentalités que sur des «gendarmes couchés», il faut qu'une commune puisse réaliser rapidement des zones 30 partout, quitte à progressivement, au gré des réfections de routes devant nécessaires, changer le caractère des rues et des routes, par un autre aménagement.

L. Bonanomi

Rue de l'Avenir

Rédacteur

Marc HOUVET, Pro Juventute
GCR - 26, bd Helvétique
1207 Genève ☎ 022/736 57 77

Abonnement et changement d'adresse
Secrétariat G.C.R.
4, rue des Parcs
2000 Neuchâtel

GCR: Groupements représentés
• ADP - Association Droits du piéton
• AST - Ass. suisse des transports
• 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

Secrétariat

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

Trésorier

Bernard VANEY
Pro Juventute, dépt. romand
Rue Caroline 1
1003 Lausanne ☎ 021/23 50 91

Coordination romande

Alain ROUILLER
AST - 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
Contacts: Lydia BONANOMI
Case postale 555
1001 Lausanne
☎ 021/693 32 98

Contacts locaux

Genève

Alain ROUILLER
AST - 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 82 97

Jura

Jean-Claude HENNET
AST - 9, rue de Chauv
2800 Delémont ☎ 066/22 88 88

Neuchâtel

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

Valais

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

Vaud

Jurg STAEHLI
7, chemin de Villard
1007 Lausanne ☎ 021/23 00 92
ou 021/26 66 66

Composition et mise en page du présent numéro
Secrétariat romand AST, Delémont

Des enquêtes

En *France*, une petite enquête menée par radio France Inter, a révélé que pour de nombreuses femmes françaises, la conduite sportive est ce qui les énerve le plus chez leur mari.

En *Allemagne*, une autre enquête, faite par l'ADAC (le «TCS» allemand), a montré que 75% des automobilistes seraient prêts à accepter l'installation, dans leur voiture, d'un appareil limitant les vitesses à la vitesse maximum admise (quelque mille voitures en sont équipées actuellement en Westfalie, à titre d'essai), mais à la condition que *tout le monde* soit soumis à la même mesure.

De telles enquêtes montrent qu'il existe un important potentiel pour un changement des mentalités.

Rue de l'Avenir

Abonnement 1991

Je désire m'abonner à «Rue de l'Avenir» pour 1991 (4 numéros par année)

Abonnement normal: **Fr. 15.-** (FF 60.-); abonnement de soutien: minimum **Fr. 20.-** (FF 80.-)

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 - 4, rue des Parcs - 2000 Neuchâtel**