

Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)
Paraît 4 fois par année. **3/93** 10^e année

AIE SECTION GENEVE
16 RUE DES CHAUDRONNIERS
1204 GENEVE

JAB 2800 DELEMONT 1

- 9^e Journée «Rue de l'Avenir»
Vendredi 22 octobre 1993 à Sion
Routes d'évitement
et mesures d'accompagnement
- Plan directeur
des déplacements lausannois
Etat d'une réflexion
pluridisciplinaire et continue
- Plan directeur lausannois:
le piéton

Routes
d'évitement et
mesures d'accompagnement

Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)

9^e journée «Rue de l'Avenir» à Sion

Routes d'évitement et mesures d'accompagnement

La mise en service d'une nouvelle route d'évitement de localité apporte-t-elle une amélioration de la qualité de vie pour les habitants de l'endroit ou constitue-t-elle seulement une facilité supplémentaire visant à améliorer la fluidité du trafic dans une région? L'objectif de cette 9^e journée «Rue de l'Avenir» est de rassembler des professionnels (ingénieurs, urbanistes, architectes, aménagistes), des responsables politiques et administratifs des communes et cantons romands, de même que des parents, habitants, ou usagers de la route, pour essayer de développer ce thème.

Le Valais a été retenu comme fil rouge de la journée, pour tenter, au travers des présentations d'un politicien, d'un technicien, d'un environnementaliste et d'un chercheur, de mettre en évidence les espoirs et les problèmes qu'engendre la réalisation de divers axes routiers dans le canton.

Quatre interventions

Premier intervenant, **M. Rolf Escher**, président de la Ville de Brigue/Glis, nous parlera des espoirs que fait naître auprès des habi-

tants de sa commune la réalisation de la liaison entre la plaine du Rhône et la vallée de Conches (mise en service prévue: 1995). Mais il nous parlera également des mesures entreprises dès aujourd'hui par les autorités politiques, à l'échelon communal, pour être prêt à appliquer en parallèle une politique restrictive du trafic au centre de Brigue.

M. Ernest Gross, responsable des études au service des Ponts et Chaussées de l'Etat du Valais, nous parlera ensuite des réalisa-

tions faites sur la route cantonale principale T9, notamment à travers différents villages, suite à la mise en service de la N9. Sécurité des usagers et des riverains, contraintes liées à la fluidité du trafic et aux transports exceptionnels, problèmes techniques et financiers sont les principaux axes de réflexion qui ont été pris en compte pour définir les divers gabarits types le long de cet axe.

L'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et celle sur la protection de l'air (OPair) demandent de prendre des mesures pour assainir une situation qui s'est détériorée dans ces domaines au cours des dernières décennies. **M. Jean-Pierre Schnydrig**, chef du service de la protection de l'Environnement de l'Etat du Valais nous fera part des réflexions de son service à ce sujet, notamment au travers des mesures d'accompagnement figurant dans les rapports d'impact sur l'environnement, mesures qui conditionnent l'avancement de la N9 en amont de Sion.

Les situations valaisannes traitées concernent toutes l'évitement de localités par une autoroute. **Mme Lydia Bonanomi**, adjointe scientifique à l'IREC/EPFL

abordera quant à elle la question de l'évitement de localités par des routes principales. Quels effets a-t-on pu observer avec des évitements réalisés? De quels éléments faut-il tenir compte pour choisir entre des mesures de «modération du trafic» sur la traversée de localité et la construction d'un évitement? Quelles mesures parallèles appliquer au réseau routier délesté? Comment aménager les routes d'évitement? Elle illustrera ses propos par des exemples suisses et étrangers.

Une visite des aménagements cyclables

Comme à l'accoutumée, l'après-midi sera réservée à une visite sur le terrain de divers aménagements. Cette année, cette visite se déroulera à vélo si la météo le permet, afin que chaque participant puisse apprécier de manière très personnelle divers aménagements. **M. Alphonse Sidler**, ingénieur de la Ville de Sion, nous fera un bref tour d'horizon de la planification des mesures en faveur des deux roues menée par son service. Bien que la concrétisation de ces mesures sur le terrain ne soit pas achevée,



Exemple de modération du trafic à Sion.

Programme de la journée

Lieu

Sion, salle de conférence du «Restaurant des Iles»

Programme

- 8h 50** Arrivée du train en provenance de Brigue
- 9h 09** Arrivée du train en provenance de Lausanne
Le déplacement entre la gare CFF et le lieu de la réunion se fait à vélo (fourni par les CFF), suivant un itinéraire plat, sans difficulté physique. Durée approximative 20 minutes.
- 9h 50**
- Introduction et souhait de bienvenue en Valais, par **M. Pierre Fr. Schmid**, président du GCR.
 - Restructuration du réseau urbain de Brigue en parallèle à l'ouverture de la liaison N9-A19: approche politique du problème, par **M. Rolf Escher**, président de la ville de Brigue.
 - Restructuration de la route cantonale T9 en parallèle à la mise en service de la N9: les solutions techniques, par **M. Ernest Gross**, responsable des études du service des Ponts et Chaussées de l'Etat du Valais.
 - Restructuration du réseau cantonal dans le cadre du plan de mesures OPair et du plan d'assainissement OPB, en liaison avec l'avancement de la N9 en Valais, par **M. Jean-Pierre Schnydrig**, chef du service de la protection de l'Environnement de l'Etat du Valais.
 - La problématique des évitements de localités – Considérations théoriques et études de cas, par **Mme Lydia Bonanomi**, IREC/GCR.
 - Discussion générale et bilan de la matinée.
- 12h 30** Apéritif
- 12h 50** Repas
- 14h 00** Visite à vélo (15 km à plat) sur le thème «pistes cyclables et modération du trafic», conduite par **M. Alphonse Sidler**, ingénieur de la ville de Sion.
- 16h 15** Retour à la gare
- 16h 43** Départ du train en direction de Brigue
- 16h 52** Départ du train en direction de Lausanne

Remarques générales

L'après-midi, le groupe sera en principe suivi par une voiture «balai» pour les éventuels problèmes de rythme.
Possibilité de faire une visite partielle en bus pour les non-cyclistes.
En cas de mauvais temps, le transfert «gare – Iles» et la visite de l'après-midi seront assurés par bus.

Prix de la journée

comprenant les conférences, la documentation, le repas de midi (avec café, mais sans boisson), la location du vélo ou le déplacement en bus
Fr. 95.- par personne.

Inscription

Par retour du coupon d'inscription ci-dessous **jusqu'au 8 octobre 1993**
au **secrétariat romand du GCR, fbg de l'Hôpital 1, CH-2000 Neuchâtel.**
Envoi par nos soins d'un bulletin de versement pour le paiement de l'inscription.

notre promenade nous permettra de tester certaines d'entre elles de manière très concrète.

Le GCR se réjouit donc de vous accueillir nombreux dans le magnifique site des Iles, appartenant à la Bourgeoisie de Sion, pour cette 9^e journée «Rue de l'Avenir».

Pierre Fr. Schmid
Président

à Sion

Bulletin d'inscription

Je m'inscris à la 9^e journée «Rue de l'Avenir» du 22 octobre 1993 à Sion
(repas compris)

Nom: _____

Prénom: _____

Rue/no: _____

NPA/Localité: _____

Fonction: _____

Déplacement gare – restaurant des Iles

à vélo en bus autre

Visite de l'après-midi

à vélo en bus

A retourner, **jusqu'au 8 octobre 1993**, au
secrétariat du GCR, fbg de l'Hôpital 1, CH-2000 Neuchâtel fax: 038/24 28 80

Plan directeur des déplacements lausannois

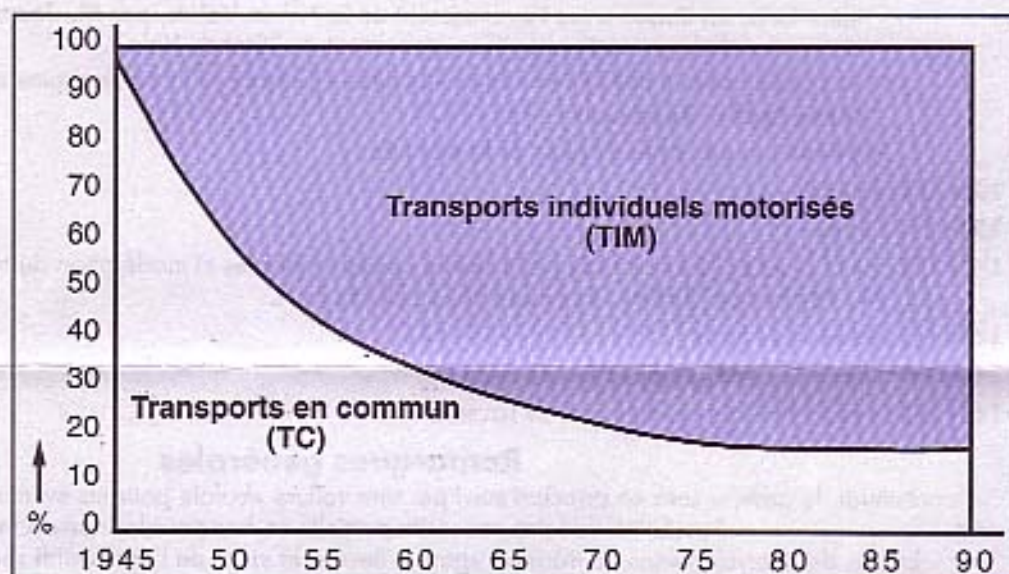
Etat d'une réflexion pluridisciplinaire et continue

Dans le cadre de l'élaboration du plan directeur de la commune de Lausanne (PDC), le thème accessibilité – mobilité occupe, depuis l'automne dernier, une place prépondérante. En effet, sous l'égide de la Municipalité, un groupe pluridisciplinaire, composé de représentants des services de l'Administration et de deux bureaux spécialisés de la place, développe une réflexion sur les rapports de l'homme et de l'espace public, son occupation et les échanges qui s'y déroulent.

Sous l'influence de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et de ses ordonnances d'application, cette réflexion sur la réorganisation du système de transports a pris une nouvelle dimension et ce, dès le début de la décennie dans le cadre de l'élaboration du plan des mesures (OPair) pour l'agglomération lausannoise.

Contexte

En sa qualité de cinquième ville suisse, **Lausanne** occupe, sur le plan économique et culturel, **une place centrale dans un triangle «d'azur»** formé par Genève, Le Chablais et Yverdon. Cette position privilégiée sur le littoral lémanique constitue un espace de convergence de première importance pour les principaux axes de transports. Elle est renforcée par sa vocation de chef-lieu du canton de Vaud et de centre d'une agglomération d'environ 295 000 habitants (127 000 pour Lausanne et 168 000 pour la banlieue, selon recensement 1990). A Lausanne, comme ailleurs, l'accès à l'automobile dès les années 60 a favorisé, dans un premier temps, la dispersion de l'habitat dans la périphérie, dans un second temps, celle des ac-



Evolution de la répartition modale de l'agglomération lausannoise.

tivités (95 000 emplois pour Lausanne et 78 000 emplois pour la banlieue). Ainsi, la région s'est fortement étendue renforcée par le développement de ses infrastructures de transports.

Aujourd'hui, outre son réseau principal radio-concentrique, **l'autoroute de contournement** joue un rôle primordial dans la distribution du trafic d'agglomération.

En complément, l'ossature des transports collectifs ferroviaires (CFF/LO-LG/LEB/TSOL) accompagnée d'un réseau conséquent de trolleybus et de bus assure une bonne desserte de l'agglomération.

Examen de la situation

Dans l'agglomération lausannoise, la situation a été marquée par l'accroissement important des transports individuels motorisés (TIM) et ce, depuis les années 50 où ces derniers se partageaient, avec les transports en commun (TC) les déplacements à part égale. Aujourd'hui, il convient de relever que la répartition se situe à 80% en TIM et 20% en TC (voir figure ci-dessus).

Ce déséquilibre ne provient pas de mauvaises prestations des TC. En effet, l'agglomération bénéficie d'une large desserte TC avec des arrêts accessibles à des dis-

tances égales ou inférieures à 300m et des fréquences égales ou inférieures à 10 min. Relevons que le taux de fréquentation des Transports publics de la région lausannoise (TL) est bon en comparaison à d'autres villes semblables.

Toutefois, la durée des déplacements en transports publics est pénalisée pour les raisons suivantes:

- Le réseau TC principalement radial conduit les usagers à un parcours supplémentaire par le centre-ville lorsqu'ils se déplacent d'un quartier périphérique à un autre.
- A l'exception du métro LO-LG, les déplacements TC

dans le sens nord-sud s'effectuent le long d'axes routiers qui zigzaguent, dans la pente, pour franchir les déclivités importantes.

- La congestion du réseau au centre-ville notamment aux heures de pointe.

L'accessibilité est un facteur primordial du développement durable de la société, notamment de son environnement et de son économie. Cependant, l'accessibilité au centre de Lausanne est précaire en raison de la surcharge du réseau routier et de files d'attente qui en découlent.

En milieu urbain et particulièrement au centre, la densité des activités génère un important besoin de déplacements. Ce dernier, aujourd'hui, ne peut être absorbé par la seule voiture individuelle, l'espace pour circuler et stationner étant limité.

Afin de participer à la recherche de solutions, il est indispensable d'atteindre un nouvel équilibre entre les modes de déplacements et de définir de façon optimale l'espace dévolu à ceux-ci.

Éléments directeurs du PDD

Le plan directeur des déplacements (PDD) communal est un outil dynamique et évolutif qui prend en compte tous les modes de déplacements, soit :

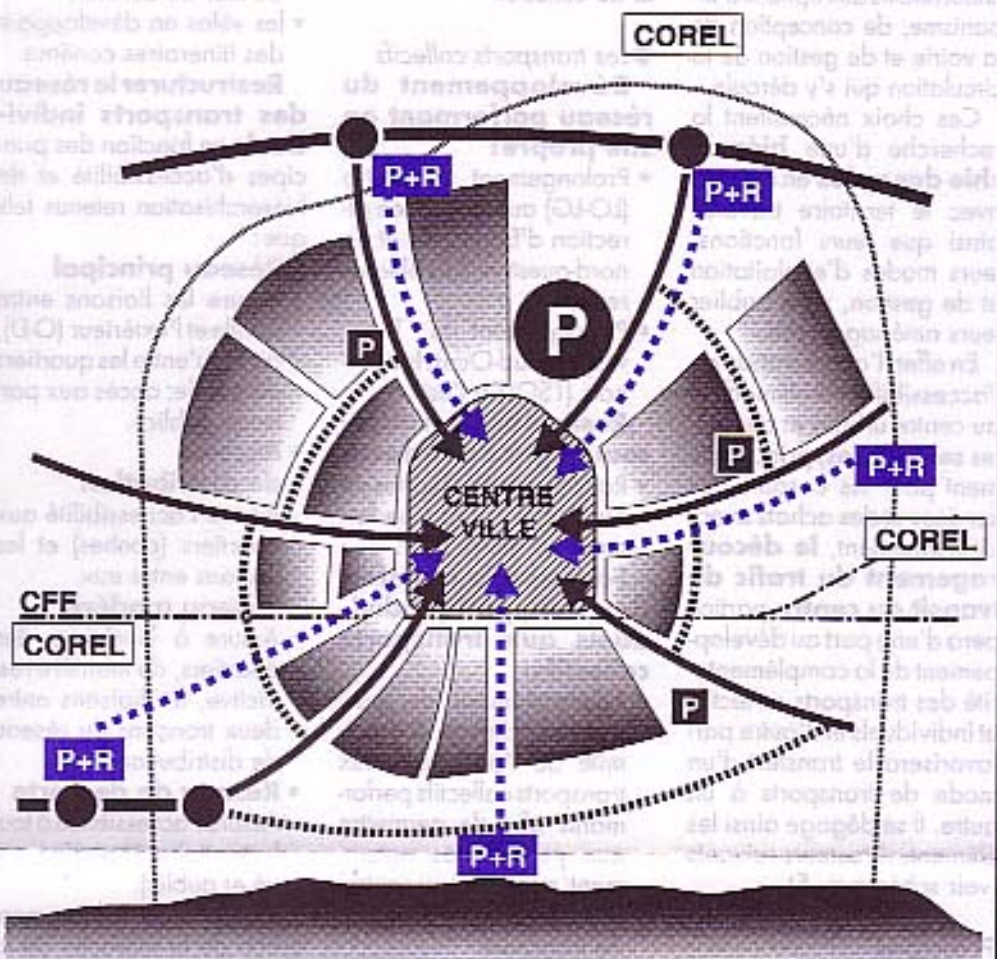
- les piétons;
- les vélos;
- les transports collectifs;
- les transports individuels motorisés;

et la politique de stationnement qui est l'un des instruments majeurs de la maîtrise des déplacements urbains.

Afin d'assurer une cohérence régionale dans la démarche de planification communale, la mise en concordance des différents objectifs retenus dans le plan directeur cantonal (adopté) et le plan directeur communal (projeté) a été recherchée.

Éléments directeurs

La ville hors centre



P Les radiales d'accès au centre reprennent l'essentiel du trafic individuel et assurent la desserte du stationnement privé et public de courte à moyenne durée.

Des tronçons concentriques soulagent certains quartiers et permettent l'accès à des parkings (proche des TC par exemple).

P+R Des parkings en périphérie reliés à des TC très performants, offrent une alternative à certains usagers TIM. Des actions doivent être entreprises pour améliorer la vitesse commerciale des TC de surface.

COREL Des extensions des axes TC en site propre sont à prévoir. Une coordination régionale TC, parkings d'échanges et réseau d'accès est à assurer.

Les quartiers sont tranquilisés (poches).

P La politique de stationnement confirme ces principes directeurs.

En agglomération, le comportement des usagers est essentiellement induit par les choix relatifs aux options d'urbanisme, de conception de la voirie et de gestion de la circulation qui s'y déroule.

Ces choix nécessitent la recherche d'une **hiérarchie des voies** en rapport avec le territoire traversé ainsi que leurs fonctions, leurs modes d'exploitation et de gestion, sans oublier leurs aménagements.

En effet, l'amélioration de l'accessibilité multimodale au centre urbain et aux pôles secondaires, principalement pour les besoins des services et des achats avec, simultanément, le **découpage du trafic de transit au centre** participera d'une part au développement de la complémentarité des transports collectifs et individuels et d'autre part favorisera le transfert d'un mode de transports à un autre. Il se dégage ainsi les éléments directeurs suivants (voir schéma p. 5).

Principes

Le groupe d'étude pluridisciplinaire a retenu une série de principes pour les différents modes de déplacements qui ont été développés et coordonnés, soient :

● **Les piétons**
(voir article ci-après de Christine Massot).

● **Les vélos**
Définition d'un schéma d'itinéraires praticables par les vélos pour les courtes et moyennes distances (Origine-Destination) en tenant compte de la topographie.

Développement d'un réseau connexe qui assure des itinéraires continus, basé sur une hiérarchisation du système des transports et qui prenne en compte des rabattements sur l'axe lourd des transports collectifs (épine dorsale nord-sud Lausanne-Ouchy/Lausanne-Gare).

Amélioration des interfaces par l'aménagement de lieux de parage à proximité de celles-ci.

● **Les transports collectifs**
Développement du réseau performant en site propre :

• Prolongement du Métro (LO-LG) au nord-est en direction d'Epalinges et au nord-ouest vers la Blécherette.

• Prolongement du Tramway du Sud-Ouest lausannois (TSOL) à l'est.

Restructuration du réseau léger de surface :

• Rabattement des lignes de bus sur le réseau performant en site propre.

Favoriser le transfert des transports individuels aux transports collectifs :

• Raccordement de parkings d'échange à proximité de l'autoroute aux transports collectifs performants afin de permettre aux pendulaires notamment, accédant au centre-ville, de changer de mode de transport.

Actions à court terme :

• Amélioration des vitesses commerciales de certaines lignes de surface prioritaires, par l'extension de voies bus et en améliorant les priorités accordées aux transports collectifs aux carrefours avec signalisation lumineuse.

● **Les transports individuels motorisés**

Favoriser un report ou un transfert du trafic individuel motorisé sur :

• l'autoroute de contournement par la création, notamment, d'une troisième voie et de nouvelles jonctions;

• les transports collectifs en les rendant encore plus performants et en les connectant à des parkings d'échanges;

• les cheminements piétonniers par leur développement et une amélioration de leur attractivité;

• les vélos en développant des itinéraires continus.

Restructurer le réseau des transports individuels en fonction des principes d'accessibilité et de hiérarchisation retenus tels que :

• **Réseau principal**
Assure les liaisons entre la ville et l'extérieur (O-D), ainsi qu'entre les quartiers de la ville; accès aux parkings publics.

• **Réseau de distribution**
Assure l'accessibilité aux quartiers (poches) et les liaisons entre eux.

• **Réseau modéré**
Assure à l'intérieur des quartiers, de manière restrictive, les liaisons entre deux tronçons du réseau de distribution.

• **Réseau de desserte**
Assure l'accessibilité à tout le territoire (domaine privé et public).

En parallèle à l'augmentation de la capacité de la ceinture autoroutière, l'élaboration d'un nouveau plan de circulation basé sur ladite hiérarchie permettra la gestion d'un système de dissuasion du trafic de transit au centre-ville, dans les zones d'habitat et dans les espaces naturels dédiés à la détente.

Localisation de poches résidentielles devant bénéficier d'interventions liées à la modération du trafic et renforcement de celle-ci.

● **Le stationnement**
Poursuite de la mise en place de la politique de stationnement visant à :

• **satisfaire les besoins des résidents**, dans la mesure du possible, par la localisation de zones convenant au stationnement prolongé des résidents;

• offrir des possibilités de

parage de courte durée **pour la clientèle du centre-ville et des centres secondaires;**

• **offrir une alternative** aux usagers pendulaires dissuadés d'accéder au centre (parkings d'échanges).

Notons qu'en parallèle à la démarche de planification directrice en cours, les institutions procèdent à la mise en place et au développement de deux systèmes d'organisation et de gestion des déplacements. Il s'agit, d'une part, pour les transports collectifs, du système d'aide à l'exploitation (SAE) des TL et, d'autre part, pour l'ensemble des modes de déplacements, notamment les véhicules motorisés, du système d'exploitation des transports (SET) du service communal de la circulation.

Conclusion

La ville se transforme, pas à pas, pour tenter de concilier les exigences des habitants et usagers qui aspirent à une meilleure qualité de vie et les déplacements urbains. Le partage de l'espace **rue** doit profiter, prioritairement, aux transports collectifs comme aux piétons et aux vélos.

Pour rendre la circulation des véhicules motorisés compatible avec les multiples contraintes urbaines, la **rue** nécessite des aménagements différenciés et une gestion « adaptative » qui suscitent de nouveaux comportements invitant au dialogue entre tous les usagers de la voirie urbaine.

Dans les mois qui vont suivre et ce, à la lumière des remarques relatives à la version préliminaire du PDC, présentement en consultation auprès de la population, le PDD sera adapté et complété dans ses propositions.

D. Litzistorf

Service d'urbanisme
Ingénieur, adjoint

Plan directeur lausannois: le piéton

La condition du piéton est universelle. La marche est la composante de base de la mobilité. Tout habitant est un piéton et tout le territoire habité lui est accessible. Tout déplacement commence et se finit à pied (de la maison, dans la rue, à une place, dans un parking ...).

Le piéton n'utilise que sa propre énergie. Il sait la gérer avec économie. Il n'aime donc ni les obstacles ni les détours.

Il cherche à raccourcir les distances et à diminuer les temps d'arrêt. Il est indiscipliné, sensible au confort et à la météo. Il aime se sentir en sécurité et profiter d'un environnement agréable.

Le piéton moyen n'existe pas

Il n'y a pas d'«offre» et de «demande» assignables. Les déplacements à pied forment un réseau aléatoire tellement fin qu'il recouvre la totalité de l'espace urbain.

Chaque piéton aura ses propres réactions, ses propres exigences, qui devront être prises en compte par l'aménagiste.

Déplacements à pied: principes retenus dans le PDD

Ce volet du plan directeur propose de mettre en place un ensemble de principes visant à favoriser les déplacements à pied et à définir

le territoire urbain par une distribution plus équitable de l'espace public, notamment en faveur du piéton, soit:

- Définition des principes d'organisation d'un réseau continu des cheminements urbains.
- Extension des zones piétonnes des centres urbains et secondaires en relation avec les autres modes de déplacements.
- Création de chemins piétons de délasserment formant un réseau continu de promenades s'appuyant sur les principales valeurs naturelles.
- Connexion des chemins piétons de délasserment au réseau piétonnier utilitaire urbain.
- Amélioration de l'accessibilité aux interfaces de transports collectifs et individuels.

Aménagement du réseau piétonnier

L'espace urbain doit favoriser tous les usages: promenades, achats, activités, rencontres, jeux, délasserment, circulation. Sa voca-



L'espace public, un enjeu social. Zone piétonne à aménager (rue St-Laurent).

tion est de mettre en relation, d'organiser un tissu de relations riches, diverses, complexes afin d'assurer une «animation» urbaine.

L'espace public en tant que lieu à organiser est un enjeu de la vie sociale.

Son traitement constitue donc un domaine d'action privilégié pour améliorer l'agrément et la sécurité des piétons en ville.

Valoriser la trame piétonne par l'aménagement des différents réseaux piétonniers contribue à l'image de la rue et participe à l'amélioration du cadre de vie.

Mesures proposées

- Recherche de l'attrait et de la qualité de l'espace environnant.
- Amélioration de la sécurité et du confort.
- Développement de la continuité et du maillage.
- Mise en valeur des points repères.
- Apport de la végétation et de l'eau.
- Traitement de sol approprié.
- Aménagement d'espaces de rencontres.

- Amélioration de l'éclairage.
- Amélioration de la «fluidité» piétonne à l'intérieur et aux abords des interfaces des transports collectifs.
- Amélioration du confort des usagers par un mobilier urbain adapté.

A Lausanne, dans les années 60, l'aménagement urbain s'est concrétisé par la création de rues et de places piétonnières (Palud, rues de Bourg, St-François, Riponne, etc.). Puis, après un temps d'arrêt, les études et projets se concrétisent (place de la Navigation, rues du Petit-Chêne, de la Tour, etc.) Maintenant, dans le cadre de la zone urbaine, c'est l'ensemble des rues du centre (secteur Haldimand) qui pourrait être aménagé.

Outre les grandes réalisations, c'est aussi dans ces modestes projets que se forme l'image de la ville, l'usage des parcours qui restent en mémoire et répondent aux besoins quotidiens.

Christine Massot
Service d'urbanisme
Architecte



Accessibilité aux TC. Interface à améliorer (place Bel-Air).

Nouvelle publication

Sécurité dans les rues de quartier - Carrés berlinois et rigoles: évaluation et recommandations d'aménagement, Lausanne, EPFL, 1993. Fr. 16.-

Cette étude présente une évaluation de deux types de décrochements verticaux de la chaussée: le carré berlinois (coussin) et les rigoles transversales. L'analyse porte sur les performances de ce type de mesures de modulation du trafic, du point de vue de la sécurité routière, du bruit et de l'intégration urbaine.

Dix sites ont fait l'objet d'une évaluation à partir de mesures des vitesses de circulation, de mesures du bruit de circulation et d'enquêtes auprès des usagers et de responsables techniques et politiques. Les résultats sont présentés dans une première partie par cas et sont abondamment illustrés (photo de l'aménagement, plan, graphiques pour les mesures de bruit et de vitesses). L'étude débouche sur une synthèse des résultats et des recommandations quant au champs d'application et à l'aménagement de ces deux types de mesures.

On peut commander cette étude (116 pages avec résumé en allemand et en italien) à l'**IREC, case postale 555, 1001 Lausanne** (☎ 021/693 32 98 ou 693 32 94).



Rue de l'Avenir

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

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

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

GCR: Groupements représentés
• ADP - Association Droits du piéton
• ATE - Association transports et environnement
• 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 Rhin
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
☎ 021/23 50 91

Coordination romande

Alain ROUILLET
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
Contact: Lydia BONANOMI
Case postale 555
1001 Lausanne
☎ 021/693 32 98
Fax 021/693 38 40

Contacts locaux

Genève
Alain ROUILLET
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 Canisius
1700 Fribourg
☎ 037/22 87 92

Jura

Jean-Claude HENNET
ATE - 9, rue de Chaux
2800 Delémont ☎ 066/22 88 88
Fax 066/22 08 89

Neuchâtel

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

Valais

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

Vaud

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

ADP

17^e Assemblée générale

le 2 octobre 1992 à Bâle, à l'Hôtel «Victoria»

avec un Forum des piétons

Programme

10h 30 Les utopies des piétons

10h 50 Discussion en groupes

- Autorités: nous nous ferons entendre
- Passages pour piétons: ils doivent devenir plus sûrs en 1994
- Chemin de l'école: mesures pour améliorer les traversées dangereuses

12h 00 Apéro

12h 30 Repas

14h 00 Bâle à pied: état de la planification, par **Markus Troutwein** du service responsable de la planification des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre pour le canton et la ville de Bâle.

14h 20 Les frustrations du piéton: documentation illustrée de la Communauté d'intérêts des piétons à Bâle.

14h 45 Discussion

15h 00 Partie statutaire

Forum ouvert à tous (prix Fr. 35.-, y compris le repas): renseignements et inscription au **Secrétariat de l'ADP - 1, fbg de l'Hôpital - 2000 Neuchâtel** ☎ 038/24 32 82.

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 + Unsera Strasse + Contrada): Fr. 30.-

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____

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

