

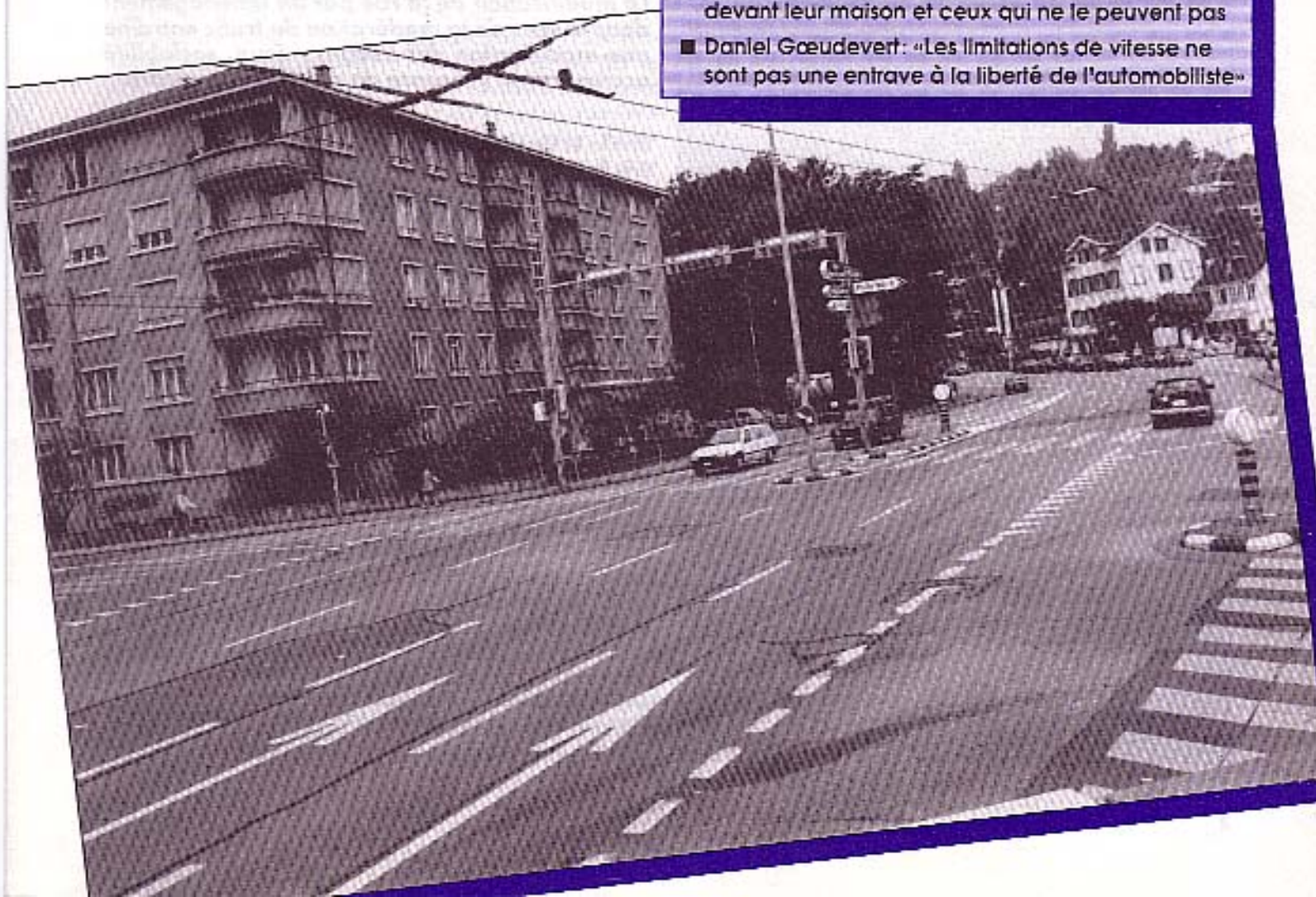
# Rue de l'Avenir

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand pour la modération de la circulation (GCR)  
Paraît 4 fois par année. Numéro réalisé par «La Rue» – Groupe de travail de l'EPFL  
4/92 9<sup>e</sup> année

JAB 2800 DELEMONT 1

## Réhabiliter l'espace public

- Réhabiliter l'espace public
- Vers un déclin des mobilités douces?
- Deux mondes, les enfants qui peuvent jouer devant leur maison et ceux qui ne le peuvent pas
- Daniel Gæudevert: «Les limitations de vitesse ne sont pas une entrave à la liberté de l'automobiliste»



# Réhabiliter l'espace public

Le besoin d'espaces publics en tant que cadre de vie privilégié est parfois mis en doute. L'autonomie croissante de l'individu où le travail prend une place prédominante s'accompagne d'un besoin de refuge, d'intimité. Chez soi, il dispose de toutes les informations du monde extérieur par les nouvelles technologies de la communication. Ces technologies vont saisir toutes les fonctions de la ville - travail, santé, transports, énergie, le développement urbain - une tendance qui présente le risque d'aggraver tous les problèmes de la civilisation urbaine<sup>1</sup>. En même temps, tout nous indique que l'individu a besoin de partager une même expérience du monde, de se situer par rapport aux autres, de connaître une multiplicité de points de vue, de s'assurer d'une certaine réalité du monde.

**D**ans le monde du travail, le «face à face» est une notion qui semble, après avoir prédit une forte réduction liée au développement des télécommunications, prendre une importance croissante. De même «le temps que la télécommunication économise en ne rendant plus indispensable le déplacement, est utilisé pour des déplacements répondant à d'autres motifs. Comme s'il y avait une certaine mobilité de base incompressible...».

## Espace public, espace de communication

Si l'espace public offre l'échange, la rencontre, un côtoiement non hostile, une disponibilité polie des uns par rapport aux autres, l'absence de tels espaces entraîne un sentiment d'exclusion. Certaines banlieues caractérisées par l'absence de lieux présentent des problèmes sociaux qui peuvent aller jusqu'à la violence.

L'espace public peut également être compris dans le sens d'un échange entre l'in-



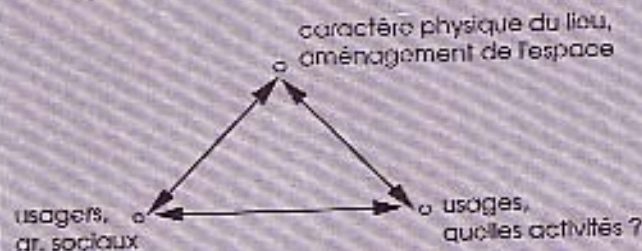
La modification de la rue par un aménagement dans le sens de la modération du trafic entraîne une modification des usages - jeux, sociabilité accrue - et la présence de nouveaux usagers.

## Usagers, espaces et usages

«L'aménagement d'un espace public est fondamentalement la manifestation d'une intention d'encourager une forme émergente de sociabilité publique». Mais pour

que cela fonctionne, il faut qu'il y ait convergence entre trois facteurs.

Si l'un des facteurs change, cela influence le caractère des deux autres.



Ainsi dans le cadre de l'aménagement des espaces publics urbains, il faut prendre en compte les 3 facteurs:

1° Définir le groupe potentiel des usagers, et, point très important, établir les rapports entre les concepteurs, les gestionnaires et les groupes d'usagers.

2° Définir les activités envisagées (activités sociales, repos, terrasses, spectacles, abris, jeux, stationnement, fonctions commerciales en plein air, etc.)

3° Définir les qualités spatiales requises en évitant une définition rigide de l'espace ou une hyperspécialisation des équipements.

dividu et l'espace, comme une forme de communication non verbale. Toute chose veut dire quelque chose, les éléments placés dans l'espace public - bancs, arbres, pavés, bâtiments, signalisation, etc. - ne le sont pas innocemment. Ils veulent dire quelque chose - espace convivial, commercial, de trafic, paysage, etc. - et cela contribue à telle ou telle lecture de l'espace. Cette lecture peut être fortement influencée par le traitement des éléments semi-fixes<sup>2</sup>.

Des barrières peuvent avoir des significations très différentes selon les pays, selon qu'il y en a partout ou une seule là où il n'y en a aucune. Les plantations constituent des éléments de

premier ordre pour changer la signification d'un espace.

Le registre pour communiquer la nature d'un espace est très large: arbres, traitement du sol, trottoirs ou non, éclairage, mobilier urbain, etc. Mais quelle lecture donner à l'espace ?

## Articulation entre des savoirs techniques séparés

Si les visions partielles sont nécessaires avec les servi-

<sup>1</sup> Villes et Technologies nouvelles, OCDE, 1992.

<sup>2</sup> A. Rapoport «Human aspects of urban form» Programm Press 1977. Cet auteur distingue les éléments fixes - bâtiments, lacs, rivières - les éléments semi-fixes et les éléments non fixes - flux de piétons avec leur comportement, voitures, etc.

ces techniques correspondants – service des routes, de l'urbanisme, des parcs et promenades, services industriels pour l'éclairage, service de la police pour la signalisation – ces visions partielles ne sont pas suffisantes pour assurer une cohérence à l'espace. Si l'espace public peut être vu, par l'utilisateur qui se déplace,

comme une suite de tableaux, on ne peut pas imaginer que ces tableaux soient l'œuvre commune de spécialistes qui auraient imposé chacun leurs exigences indépendamment les uns des autres. L'unité qui donne l'identité à l'espace public implique qu'il y ait un auteur et une équipe.

## L'exemple de Villars-sur-Ollon (VD)

Toute la vie de la station se développe autour d'un axe central: magasin, vie sociale, trafic de voitures, la gare, le bus de la station. Avec l'augmentation de la taille de la station, l'axe subit une forte pression par le volume croissant de la circulation et des mouvements liés au stationnement, les bâtiments changent d'allure et d'échelle, bref l'image de marque de la station est en cause.

Conscients de cette évolution, les Autorités et les groupes d'intérêts de Villars ont exprimé la volonté, non seulement de maîtriser la situation, mais également de lui donner un caractère bien défini.

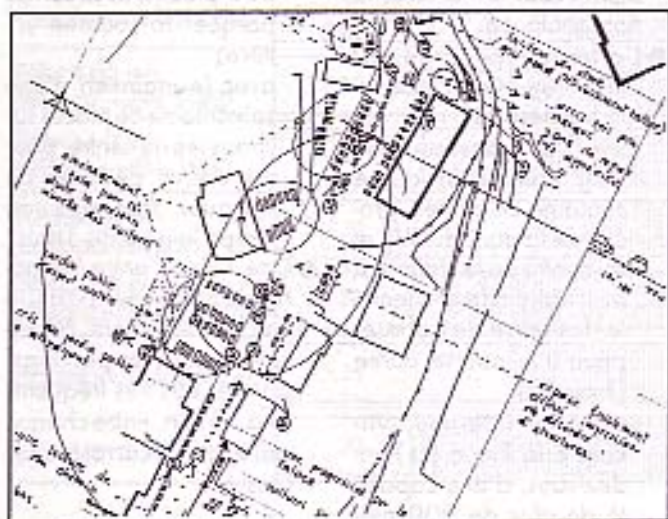
### Les acteurs et les lieux

A partir d'une quinzaine d'interviews auprès des re-

présentants des milieux les plus divers, les éléments suivants ont été relevés:

- manque de places aménagées pour des activités diverses;
- importance de créer une ambiance favorable à la flânerie et à l'achat;
- retrouver une âme à la rue Centrale avec un caractère villageois (problème d'échelle des constructions), déséquilibre entre les différentes séquences de la rue;
- limiter la vitesse et le trafic des camions;
- l'altération de l'environnement de la rue par le stationnement – souvent en partie sur les trottoirs – est mal ressentie; localiser des parkings à plusieurs endroits.

Cette perception de l'utilisateur a été complétée par une



Analyse visuelle d'une partie de l'axe de l'avenue Centrale

## Secteur gare

Vue en arrivant depuis le sud



Etat actuel.



Etat projeté.

Mise en perspective de la route sur un giratoire, structuration de l'espace par un alignement d'arbres distinguant l'espace des stations de bus de celui de la chaussée, orniculation avec le changement de direction, réduction du contraste entre la géométrie du bâtiment de la gare avec celle du Villars-Palace, tranquillisation visuelle par une haie le long du trottoir aval. Avec tous ces aménagements, la place acquiert une identité tout à fait reconnaissable.

analyse visuelle du parcours de l'axe à partir de laquelle les principes d'aménagement ont été énoncés:

- mieux caractériser les différentes séquences du parcours;
- éliminer les zones de faible intérêt par des aménagements attractifs;
- éliminer définitivement le stationnement aux endroits vulnérables;
- développer des principes ou réaliser des aménagements assurant la diversité mais dans un ensemble présentant un caractère unitaire (ex. du portique

rapporté devant les magasins);

- caractère de rue avec une ambiance plus chaleureuse, aménagement conditionnant le conducteur à une allure feutrée.

### Le concept de transports (Bureau Transitec, Lausanne)

Aucun aménagement substantiel de l'axe ne peut être envisagé si toutes les données actuelles en matière de transports restent inchangées. Un concept de transports caractérisé par 3 ty-

pes d'actions a été refendu.  
 ● L'avenue Centrale, rendue  
 aux piétons et aux trans-

ports publics dans sa par-  
 tie médiane, est réaména-  
 gée en un espace public

## Secteur compris entre la gare et la BCV

Vue en arrivant depuis l'ancienne gare



Etat actuel.



Etat projeté.

La réalisation d'un portique abritant des activités commerciales et accueillant l'accès au Villars-Palace, une traversée piétonne aménagée avec un îlot intermédiaire, en aval un trottoir élargi et une place du village généreuse dans ses dimensions – véritable belvédère – la ponctuation du cheminement piéton par les éléments d'éclairage, toutes ces données nouvelles font de ce tronçon un des plus intéressants du parcours.

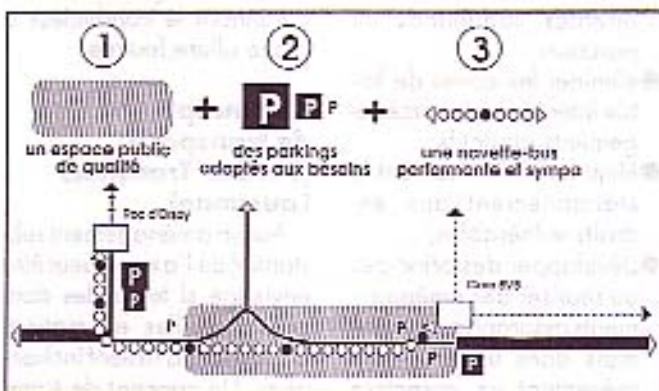


Schéma du concept des transports.

## Début de la rue commerçante

Vue sur l'entrée de la rue piétonne, côté nord



Etat actuel.



Etat projeté.

L'arborisation accompagne le mouvement de la route et réduit l'hétéroclisme des éléments bâtis avec leurs marquises et leurs stores, l'entrée de la rue piétonnière se distingue très nettement de la chaussée.

attractif et de qualité; le stationnement y est fortement réduit et la circulation diminuée.

- L'offre de parage est améliorée et nuancée selon les besoins:
  - avec un nouveau parking souterrain d'une centaine de places, proche de la gare du BVB et du centre de la station, à destination de la clientèle désireuse de parquer pour une courte durée (1 ou 2h);
  - avec un nouveau parking à la Place du Rendez-vous, d'une capacité de plus de 900 places, à double fonction: pour les skieurs (env.

600 places) et les clients de la station (env. 300 places) désireux de parquer la journée entière;

- avec le maintien d'une soixantaine de places sur chaussée au centre, pour les clients désireux de parquer très peu de temps (moins de 1h).
- Une liaison entre les gares du BVB et du Roc d'Orsay, directement accessible depuis les parkings, par des bus très fréquents (5 à 10 min. entre chaque passage) et carrossés sur mesure.

L. Veuve  
 Urbaplan

# Vers un déclin des mobilités douces?

Le fait de traiter des mobilités douces – marche à pied et deux-roues – n'interdit pas de s'interroger sur les tendances et sur le rôle relatif de ces déplacements dans la mobilité générale<sup>1</sup>. En effet, l'essor soutenu de la motorisation individuelle (de toutes les couches sociales, notamment celle des jeunes) et les phénomènes de péri-urbanisation entraînent des mutations profondes des comportements et des modes de déplacement. Ces mutations touchent aussi bien les pays voisins que la Suisse.

## Allemagne

Réputée pour la qualité de ses transports publics urbains, pour la fiabilité de ses transports ferroviaires et pour ses expérimentations et actions dans le domaine de la modération de la circulation, l'Allemagne est aussi un des principaux producteurs de voitures du monde. Les analyses de mobilité générale et urbaine sont généralement documentées

grâce notamment aux études de *Socialdata*. Les aspects dominants suivants s'en dégagent:

- la mobilité et les temps moyens de déplacement n'augmentent plus;
- la marche à pied perd du terrain;
- les deux-roues se maintiennent et dans certains cas progressent;
- la voiture particulière continue à progresser dans son utilisation urbaine et

plus encore dans son utilisation péri-urbaine;

- les transports en commun stagnent.

La figure ci-dessous signale un accroissement systématique de la part de la mobilité par voiture privée au détriment de la marche à pied, les deux-roues et les transports publics conservant leurs parts de marché.

Même une ville comme Fribourg en Brisgau, qui pratique une politique favora-

ble aux transports publics et aux mobilités douces, enregistre une croissance de la mobilité voiture au détriment de la marche à pied.

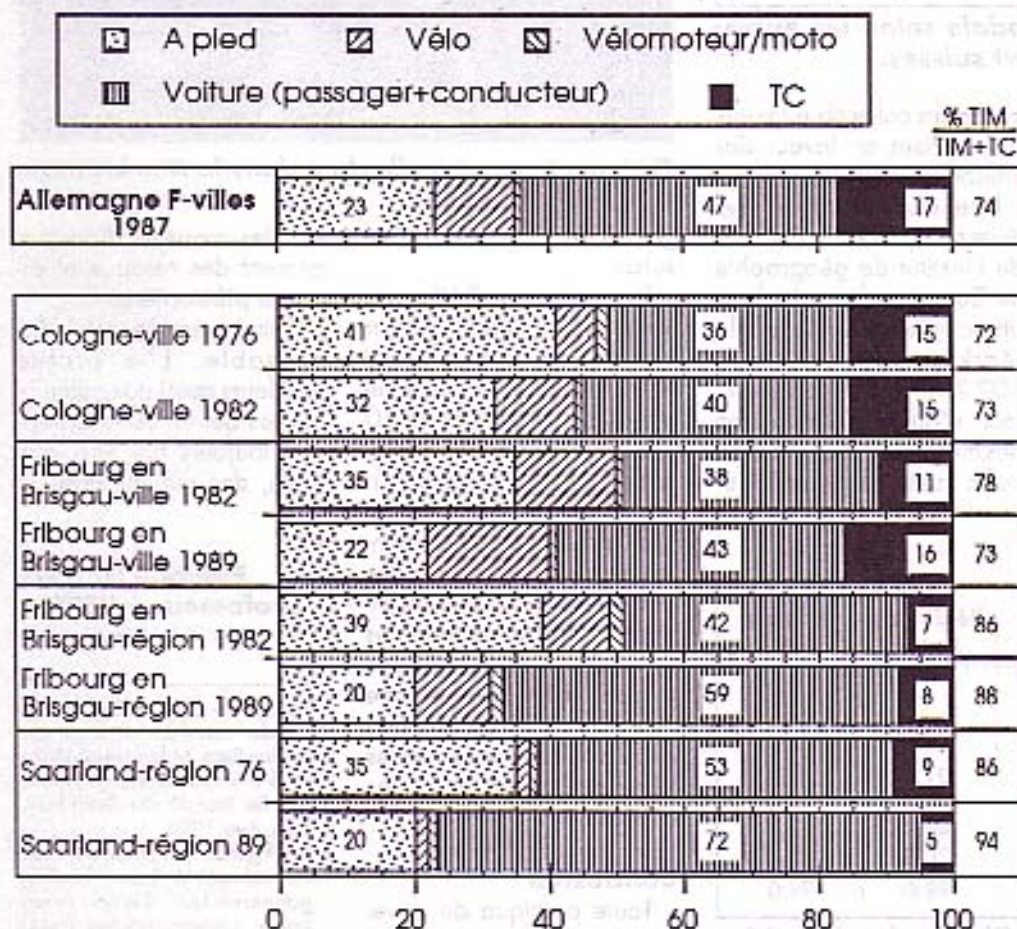
## France

Un récent rapport du CETUR dresse un bilan global de la situation française<sup>2</sup>:

- la mobilité et les temps moyens de déplacement n'augmentent plus;
- la marche à pied perd du terrain;
- les deux-roues s'effondrent;
- les transports en commun résistent, mais n'absorbent qu'une faible part du marché;
- la voiture grimpe, grimpe;
- les déplacements «banlieue-banlieue» se multiplient, en voiture essentiellement.

## Italie

Les villes italiennes sont réputées pour les zones à circulation limitée instaurées dans plus de 40 centres anciens<sup>3</sup>. (suite p. 6)



Allemagne. Evolution de la répartition modale urbaine et régionale.

<sup>1</sup> Bovy Ph. «Réflexions sur la croissance du transport en Europe occidentale et en Suisse». *Route et Trafic* n° 8/92 et n° 10/92, Zurich 1992.

<sup>2</sup> CETUR. «Dix ans de mobilité urbaine: les années 80». Centre d'études des transports urbains, Bagnex 1991.

<sup>3</sup> Tessitore M. «Les zones à restriction de circulation en Italie». *Route et Trafic* n° 10/92, Zurich octobre 1992.

(suite de la p. 5)

Ces actions ont des efficacités très diverses, car les niveaux de restriction et de contrôle effectif de la circulation et du stationnement sont variés et disparates. Toutefois, le bilan global est souvent très mitigé, car leurs effets sur la circulation hors

du centre sont quasiment nuls ou même aggravants.

Comme en France, la part des déplacements non-motorisés s'effondre au profit de la voiture privée alors que les transports en commun ne parviennent pas à conserver leur part de marché, sauf à Milan.

## Suisse

Les taux et caractéristiques de mobilité générale (urbaine et non-urbaine) semblent être très proches en Suisse et en Allemagne comme l'indique le tableau ci-dessous.

Le déclin relatif des déplacements à pied et en deux-roues, portant sur une période de cinq ans seulement, est aussi très marqué en Suisse. Cependant, il im-

|                                | D/1982 | CH/1984 | CH/1989 <sup>1</sup> |
|--------------------------------|--------|---------|----------------------|
| Mobilité (dépl./jour/personne) | 3.80   | 3.35    | 3.50                 |
| Répartition modale (%)         |        |         |                      |
| ● à pied                       | 30.0   | 29.5    | 22.0                 |
| ● vélo/vélocycle               | 14.0   | 15.0    | 12.5                 |
| ● auto/moto                    | 44.0   | 43.5    | 50.0                 |
| ● transports collectifs        | 12.0   | 12.0    | 12.5 <sup>2</sup>    |

<sup>1</sup> valeurs provisoires

<sup>2</sup> manque 3% pour d'autres déplacements

### Mobilité et répartition modale selon les micro-recensements allemands et suisses.

porte d'être prudent dans l'analyse de ces statistiques, car les variations des parts de mobilité peuvent être considérables selon les échelles territoriales considérées. Ainsi, une comparaison indicative des valeurs suisses et bernoises (tableau ci-dessous) fait apparaître un excellent maintien de la «marche à pied» en ville de Berne, probablement en liaison avec la forte attractivité des

transports collectifs et les mesures prises en faveur des «mobilités douces».

Une étude récente conduite par quatre diplômants<sup>5</sup> de l'Institut de géographie de Berne confirme la forte attractivité piétonne de la Marktgasse, qui, avec 102 300 piétons (un jeudi, jour d'ouverture nocturne des magasins) enregistre un trafic nettement supérieur aux tronçons les plus char-

|                                | Suisse | Région de Berne | Ville de Berne |
|--------------------------------|--------|-----------------|----------------|
| Mobilité (dépl./jour/personne) | 3.5    | 2.7             | 3.0            |
| Répartition modale (%)         |        |                 |                |
| ● à pied                       | 22.0   | 21.0            | 28.0           |
| ● vélo/vélocycle               | 12.5   | 13.0            | 14.0           |
| ● auto/moto                    | 50.0   | 44.0            | 27.0           |
| ● transports collectifs        | 12.5   | 20.0            | 35.0           |
| Totaux (%)                     | 97.0   | 98.0            | 99.0           |

### Indicateurs 1989 de mobilité et de répartition modale en Suisse et à Berne<sup>4</sup>.

## Un nouveau fascicule de cours EPFL sur les piétons

A l'EPFL, le thème des «réseaux et espaces piétonniers» fait partie intégrante des cours de transport depuis 1973, au même titre que tous les autres modes de transport.

Malgré, ou plutôt à cause des tendances susmentionnées, il a paru opportun d'actualiser le cours en publiant un nouveau fascicule intitulé

«Les piétons: réseaux et aménagements» à paraître en décembre 1992. Les thèmes suivants sont développés: le piéton et la ville, la trame piétonne, comportements et sécurité, aménagements des cheminements et traversées, éléments d'aménagement pour les piétons et les rues à priorité piétonne.



Piétons, tram et trolleybus dans la Marktgasse.

gés du réseau autoroutier suisse.

De seulement 260 m de longueur, la Marktgasse a une largeur moyenne de 16 m avec deux resserrments aux extrémités de 10 et de 7 m au droit du Käfigturm (voir photo ci-dessus). Trois lignes de tramway et une ligne de bus l'empruntent en slalomant autour des deux fontaines Seilerbrunnen et Schützenbrunnen. Les livraisons sont autorisées jusqu'à 11 h 30 et entre 14 h 30 et 17 h alors que la circulation motorisée et les bicyclettes sont interdites d'accès.

### Conclusion

Toute politique de développement des transports publics urbains doit incorpo-

rer des mesures d'aménagement des réseaux et espaces piétonniers.

Cette synergie est indispensable. Elle profite d'ailleurs aussi aux automobilistes qui tôt ou tard finissent toujours par être, eux aussi, des piétons dans la ville.

**Philippe H. Bovy**  
professeur à l'EPFL -  
Lausanne

<sup>4</sup> Stadt Bern, «Das Verkehrsverhalten der Haushalte in Stadt und Region Bern, Mikrozensus Verkehr 1989». Stadtplanungsamt und Amt für Statistik der Stadt Bern, Bern, Juni 1991.

<sup>5</sup> Haeffiger E., Kalbermatten Rieder R., Kaufmann U., Sæwer U., «Fussgängerkehr Berner Innenstadt». Geographisches Institut der Universität Bern, en cours de publication, 1992.

# Deux mondes

## Les enfants qui peuvent jouer devant leur maison et ceux qui ne le peuvent pas

*Le danger du trafic automobile freine la socialisation et l'épanouissement des petits enfants. C'est ce que montrent les premiers résultats d'une étude<sup>1</sup> menée dans le cadre du programme national de recherche Ville et Transport. Comme le dit le psychologue Marco Hüttenmoser qui a dirigé cette étude, ces résultats sont à la fois bons et effrayants. Voici de larges extraits, traduits de l'allemand, du résumé du rapport intermédiaire de cette étude.*

**L**es responsables de l'étude ont choisi dix familles dont les enfants peuvent jouer dehors (étant donné l'absence de trafic dangereux), et dix familles dont les enfants ne peuvent pas (à cause du danger du trafic) jouer sans surveillance aux environs de leur maison ou immeuble (dans la suite du texte, nous parlons de familles A et familles B), en veillant à ce que, par ailleurs, les familles soient comparables du point de vue socio-économique.

### Effets sur la sociabilité, la vie quotidienne et les jeux

Une première série de résultats est basée sur l'analyse d'entretiens avec les mères des enfants (dans un cas le père, qui s'occupait intensément de l'enfant et du ménage):

● A une exception près, toutes les mères des familles B sont insatisfaites de leur situation. Elles essaient de compenser les conditions défavorables de l'environnement du logement par de fréquentes visites de places de jeux, par des rencontres avec des familles amies, par des invitations d'autres enfants, etc...

● Le fait que les enfants des familles B n'osent pas jouer sans surveillance avec d'autres enfants à l'extérieur du logement entraîne une mul-

titude de problèmes au niveau de l'accomplissement des tâches quotidiennes. Les mères B se sentent stressées par la présence permanente des enfants et par l'interdépendance exagérée.

● Les mères A, qui peuvent laisser jouer leurs enfants dehors, trouvent beaucoup plus de temps pour s'acquiescer de leurs tâches ménagères sans être dérangées. Elles disposent de temps supplémentaire pour cultiver leurs intérêts personnels. Celles qui travaillent à temps partiel à la maison, arrivent en général très bien à gérer cela. Lorsque des mères B travaillent, c'est surtout pour échapper à l'étroitesse et au stress.

● Les deux types de familles se distinguent substantiellement quant à leurs réseaux de relations sociales. Les familles B de même que les familles A ont beaucoup de contacts avec d'autres personnes habitant le même immeuble, mais dans un périmètre de 50 à 100 m, les enfants et les parents des familles A ont plus du double de contacts de voisinage que les familles B. Il en découle entre autres que les familles A ont trois fois plus de possibilités de faire garder leurs enfants dans le voisinage que les familles B.

● La familiarité entre les enfants A rend possible une multitude de jeux parfois très



complexes que les enfants organisent de façon indépendante et les conflits sont mieux résolus. La proximité du logement donne à chacun la possibilité de se retirer spontanément lorsqu'il se sent débordé.

● Dans les familles B, le déroulement d'une journée est fortement marqué par la dépendance mutuelle. Les enfants ne peuvent guère prendre de décisions indépendantes, puisque chaque pas hors de la maison nécessite l'accompagnement d'une personne adulte. Par contre, les enfants des familles A bénéficient d'une importante marge de décision, ce qui favorise le développement de leur autonomie.

### Capacités motrices et cognition sociale

D'autres résultats concernent le développement des enfants. En voici les princi-

paux résultats:

Les enfants des familles B se distinguent sensiblement de ceux des familles A en ce qui concerne le développement. Les capacités motrices «grossières» (grobmotorische Leistungen) des enfants B sont nettement moins bonnes. Quant au comportement social, la maîtresse de l'école enfantine a estimé que l'attitude au travail des enfants A était nettement meilleure. C'est également le cas de la cognition sociale, telle qu'elle a transpara des entretiens avec des enfants: les enfants A ont décrit leurs amitiés de manière beaucoup plus nuancée que ceux du groupe B.

<sup>1</sup> Dorothee Degen-Zimmermann, Judith Hallenweger, Marco Hüttenmoser. *Zwei Welten - Zwischenbericht zum Projekt «Das Kind in der Stadt»*. FNRS, Fonds national de la recherche scientifique.

# «Les limitations de vitesse ne sont pas une entrave à la liberté de l'automobiliste»



Extraits d'une interview accordée par **Daniel Gœudevert**, président du Directoire de Volkswagen, à Laurent Bonnard et Daniel Favre, lors du dernier Salon de l'auto, dans le cadre de l'émission Tribune de première de la Radio Suisse Romande (Daniel Gœudevert est Français).

**Question: Le coût social de la voiture, les milliards que l'on perd dans les embouteillages, mais aussi le coût en morts, en handicapés, on ne peut pas en rester là?**

**Gœudevert:** Non. Ça a été un peu ma croisade depuis 10 ans que je suis à la tête de l'automobile en Allemagne. En tant qu'industriels responsables, nous devons aussi tenir compte des aspects négatifs de ce que nous produisons. C'est pour cela que je m'engage sur des voies qui protègent l'environnement et qui font de la sécurité une des priorités essentielles dans le développement du produit.

**La voiture de l'an 2050, vous la voyez comment?**

Je la vois déjà, c'est-à-dire qu'il y aura des voitures en 2050. Certains pensent qu'il n'y en aura plus - il y en aura. Vous avez évoqué les embouteillages, les milliards que cela coûte. Ce que je voudrais, c'est qu'une automobile en 2050 soit toujours automobile. Il y a une expression allemande qui

dit ça encore mieux, que ce soit véritablement une automobile qui se meuve, qui ne soit pas un Stehzeug, mais un Fahrzeug.

**Cela veut dire que vous êtes contre le développement des chemins de fer, des transports publics?**

Je suis pour, tout à fait pour. (...) Il faut faire appel aux chemins de fer, aux avions, aux vélos, aux transports publics urbains, avec la voiture ou sans la voiture quelques fois. Depuis une semaine, une initiative fait grand bruit en France: le centre historique de Strasbourg interdit aux voitures, place aux bus, aux piétons, aux cyclistes.

**Pour vous, ce n'est donc pas une régression?**

C'est un progrès pour la circulation en ville et pour l'environnement, pour l'air qu'on respire, pour les accidents et pour les enfants qui sont souvent en majorité renversés dans les villes. Je ne suis pas seulement un homme qui produit, mais un homme qui vit aussi, avec des enfants et des petits-enfants.

**Alors en ville, ce sera la voiture électrique?**

Par exemple, ou d'autres types d'automobiles, hybrides par exemple, électriques dans la ville et pas électrique à l'extérieur. (...) Quand vous êtes en ville et que vous roulez à faible vitesse, 20 ou 30 km/h, ce qui est largement suffisant dans les villes, c'est la traction électrique qui l'emporte. Vous sortez de la ville, vous allez par exemple à l'aéroport, vous changez de système et vous entrez dans le système petit diesel, vous roulez un peu plus vite.

**Pour vous, les limitations de vitesses, ce n'est pas une entrave à la liberté de l'automobiliste?**

Pas du tout, c'est plutôt quelque chose de responsable, une mesure responsable et qui est inévitable, la seule entrave à la liberté de l'automobiliste, c'est l'embouteillage, ce n'est pas la vitesse. Là où la voiture devient un contresens, c'est quand elle est dans l'embouteillage. Autrement dit, réduire les vitesses, ce n'est pas la fin du monde. ■

## Rue de l'Avenir

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

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

**GCR:** Groupements représentés  
• ADP - Association Droits du piéton  
• 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 Sten ☎ 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 ROULLER  
ATE - 16, rue des Chaudronniers  
1704 Genève  
☎ et fax 022/777 10 02

**Centre de documentation et appui technique**

Groupe de travail «la Rue» de l'EPFL  
Contact: Lydie 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  
1704 Genève  
☎ et fax 022/777 10 02

**Fribourg**

Jean-Claude MORISOD  
Société d'Art public  
1, rue St Pierre-Canisius  
1700 Fribourg  
☎ 031/72 82 92

**Jura**

Jean-Claude HENNET  
ATE - 9, rue de Chaux  
2800 Delémont ☎ 066/22 86 86  
Fax 066/22 88 89

**Neuchâtel**

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

**Vallée**

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

**Vaud**

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

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

Mise en page et production  
Secrétariat romand ATE, Delémont