



Groupe-conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 20^e année, **4/2003**
www.rue-avenir.ch



Le piéton au pays du S-Bahn

Dans ce numéro :

- *Compte rendu du voyage d'étude de Rue de l'Avenir à Uster, Baar et Zurich*
- *Article et brochure concernant le Prix d'innovation de la mobilité piétonne 2004*

Abonnement 2003
Nous remercions toutes les personnes qui ont déjà effectué leur versement et prions les autres de le faire rapidement à l'aide du BV annexé. Merci d'avance.

Baar, une mise en forme de la cohabitation par le «vide»...

En supprimant la possibilité d'appropriation de l'espace urbain par l'automobiliste, la place de la gare de Baar est devenue un exemple de cohabitation.

Photo: Philippe Vorlet



Le mobilier urbain est sobre: quelques bancs, un plan d'eau et une colonne de lumière, particulièrement mis en valeur la nuit.

La localité de Baar s'est fortement développée ces 20 dernières années pour devenir partie intégrante de l'agglomération de Zoug.

La haute conjoncture des années 80 a favorisé la construction d'une série d'immeubles autour de la gare, qui ont passablement altéré l'harmonie architecturale du centre-ville. Ainsi, un ensemble de locatifs a vu le jour au nord des voies de chemin de fer; et au sud, un hôtel 2 étoiles, un centre commercial, des bureaux et des magasins.

Jugeant cette situation insatisfaisante, les autorités de cette commune ont lancé un concours de projets en 1997. Le but de cette démarche était de redonner à la place de la gare de Baar sa fonction initiale de lieu de rencontre et d'échange, de plaque tour-

nante des flux de trafic et de lien entre le monde extérieur et le centre-ville.

Le concours stipulait notamment quatre exigences principales:

- les besoins des automobilistes en matière de parcage devaient être maintenus;
- les transports publics devaient disposer d'une surface suffisante pour un stationnement prolongé;
- la partie nord de la Ville, séparée par les voies de chemin de fer devait être intégrée dans l'aménagement projeté;
- finalement, il fallait concevoir une place d'une grande qualité urbanistique.

De la mobilité douce

Le concept retenu a été en cela génial, qu'il proposait de transformer ce qui était aupa-

ravant une route orientée circulation, en une place publique mixte dédiée à la mobilité douce. Pour atteindre cet objectif, les lauréats du concours Vetsch, Nipkow Partner, Zurich ont proposé de renoncer à la séparation du trafic en différentes voies de circulation pour les usagers de l'espace public, comme c'est habituellement le cas pour nombre d'aménagements urbains.

Au contraire, leur idée a été de réunir les différents usagers et les faire cohabiter. Il a fallu pour cela tenir compte des exigences spécifiques des piétons et des cyclistes, dans la phase préliminaire du projet déjà, sans pour autant négliger les besoins des automobilistes.

Pour que le principe de la mobilité douce puisse fonctionner, les places de parc en surface devaient en grande partie disparaître. On a compensé cette diminution par la création d'un parking souterrain de 65 places.

Trois abribus ont été construits permettant à quatre bus de stationner simultanément. Ces abribus sont des constructions légères qui n'altèrent en rien l'harmonie de l'ensemble.

La liaison entre la vieille ville au nord et les quartiers plus récents au sud, séparés par les voies de chemin de fer a été rétablie par la création d'un passage sous-voie aboutissant au nord sur un espace de rencontre de forme carrée et planté de paulownias. Cet espace représente le prolongement naturel de la place de la gare de l'autre côté des voies de chemin de fer.

Des vertus du vide

La place de la gare de Baar devait englober le tissu bâti environnant en diffusant une atmosphère de sérénité et d'harmonie.

Les concepteurs se sont rendu compte que c'est le vide qui justement permettait le mieux de satisfaire à cette condition. Ils sont partis du principe qu'un espace libre entouré de constructions, s'il dispose de dimensions généreuses, dispense à l'ensemble architectural un sentiment d'homogénéité.

Ils ont su convaincre les autorités de Baar qu'une place d'une grande dimension spatiale était essentielle pour que le principe de la coexistence entre les divers usagers de la circulation puisse fonctionner. La bonne volonté de l'automobiliste seul ne suffit pas. Une grande surface favorise l'abandon du sentiment d'appropriation de l'espace routier par un seul usager de la circulation, en l'occurrence l'usager dominant.

Piétons, vélos, etc.

Les concepteurs ont donc conçu une place exempte d'éléments routiers car l'absence de repères pour les usagers de l'espace public, qu'ils soient automobilistes ou piétons, représente en fait l'aboutissement de la modération de trafic.

Aucune signalisation ne vient guider l'automobiliste. Aucune ligne jaune ne restreint la mobilité du cycliste. Aucun passage pour piétons ne vient aider l'habitant de la cité ou le visiteur étranger. Seule exception à la règle: un

marquage spécifique a été prévu pour les malvoyants.

Les piétons traversent la place de long en large. Les automobilistes contournent les piétons à vitesse modérée, zone 30 oblige. Les bus croisent les voitures, tantôt à droite, tantôt à gauche, en flagrante contradiction avec les prescriptions de la loi sur la circulation routière. L'équilibre est précaire, mais il fonctionne.

Cette place de 130 mètres de long pour 35 mètres de large est d'une grande sobriété. Les dalles de béton rectangulaires qui la composent atténuent l'aspect hétéroclite des bâtiments environnants.

Soigner l'aménagement

Cependant, les concepteurs ne se sont pas seulement

contentés de créer du vide. Ils ont apporté un soin tout particulier à un aménagement urbain de qualité qui met en valeur cette place et la rend unique.

Ainsi, une colonne de lumière d'une hauteur de 12 m et un plan d'eau rectangulaire lui confèrent une touche d'exclusivité.

Comment la place de la gare de Baar, inaugurée en 2001 va-t-elle évoluer durant les prochaines décennies? Nul ne peut se prononcer en l'état. Ce qui est sûr, c'est que cette place n'a pas encore fini de faire parler d'elle. Elle démontre bien que l'avenir appartient à la mixité du trafic en milieu urbain.

Philippe Vorlet

Chaque usager de la circulation dispose de la totalité de l'espace.



Photo: Philippe Vorlet

Uster, lauréate du Prix Wakker 2001

Uster, 3^e ville du canton de Zurich, a remis en cause les options prises dans les années 70 et fait aujourd'hui la part belle aux piétons, aux cyclistes et à la qualité de vie des quartiers.

En 1970, les autorités communales, confiantes dans la croissance illimitée définissent un nouveau Plan de zones. La ville se développe tous azimuts, faisant la part belle à la circulation automobile.

Dix ans plus tard déjà, ce plan est retravaillé. L'accent est mis sur la préservation de la qualité de vie: le réseau routier est redimensionné, des bâtiments placés sous protection et de vastes espaces verts en zones à bâtir rendus à l'agriculture ou classés en zones naturelles protégées.

Le Plan directeur de la circulation déclenche des débats particulièrement chauds sur la

base de demandes nouvelles: freiner le trafic motorisé individuel, améliorer la sécurité, favoriser la mobilité douce, canaliser le trafic sur les routes principales.

Opposition citoyenne

Dans les années 80, un long processus d'opposition aux projets de la ville ou du canton a lieu ainsi que le lancement de nombreuses initiatives populaires. En 1982, les électeurs acceptent une initiative pour la création d'un Fonds, avec un crédit annuel d'au moins Fr. 500 000.- en vue de financer l'amélioration des itinéraires cyclables et piétonniers. Grâce à d'autres initia-



Photo: Philippe Stähli

Le lotissement Im Werk se caractérise par de larges espaces piétonniers favorisant jeux et rencontres.



Le lotissement Im Lot et les canaux sont aujourd'hui protégés et un nouveau bâtiment a été construit.

tives et contre-projets, un réseau de cinq itinéraires cyclables continus a été créé et le centre-ville a été réaménagé en faveur des piétons, sans toutefois éliminer le trafic.

Si cette attitude d'opposition a conduit à des blocages au fil des années, il apparaît qu'elle a aussi incontestablement contribué à faire de la ville ce qu'elle est aujourd'hui et à mettre en place une vision globale de son développement.

S-Bahn

Le S-Bahn est, dans le canton de Zurich, un véritable succès. Cette renaissance des transports publics a inmanquablement des conséquences sur les aménagements urbains.

C'est ainsi qu'au cours des vingt dernières années, la ville de Uster a investi plus de 15 mio. de francs pour aménager la place de la Gare, la Bankstrasse adjacente, la gare

routière et un parking pour 1000 vélos.

Evolution de la Zürichstrasse

Avec le développement croissant de la circulation automobile, cette rue qui traverse le centre ville a été aménagée à six voies en 1971. Ceci conformément à la volonté du canton mais contre celle des autorités communales. Plusieurs maisons datant du 19^e siècle ont dû être démolies pour permettre cet aménagement qui formait une large ligne séparatrice.

Après la construction de la route d'évitement de la ville, cette situation a pu être améliorée par le redimensionnement de la route à deux voies et la création de bandes cyclables, de giratoires et d'une bande végétale centrale. Ainsi, cet axe qui continue d'être très fréquenté (16-18000 véh/j) a aujourd'hui un caractère plus accueillant.

Le lotissement Im Werk

Cet ensemble (Kuhn Fischer Partner 1993) qui résulte d'un concours d'architecture n'est pas seulement un complexe d'habitations. Il constitue aussi un pôle d'attraction dans le quartier et une offre pour la vie culturelle et associative par la transformation de l'ancienne usine électrique en salle de concert et musée du jazz. Il offre 75 logements pouvant accueillir 320 personnes.

La diversité des logements, facilement modulables en fonction des besoins, favorise l'installation d'une population diversifiée. Les arcades forment un lieu de rencontre et jouent un rôle central dans le concept orienté vers la communication des habitants.

Le lotissement Im Lot

L'ancienne filature de coton d'Uster qui date de 1862 forme avec le canal, la centrale hydraulique, la haute cheminée et la maison des ouvriers un ensemble typique du début de l'industrialisation.

Sauvés de la destruction, l'ensemble existant, ainsi que les canaux, ont été placés sous protection grâce à un plan d'aménagement et, en 1998, un nouveau bâtiment d'habitations (Michael Alder/Hanspeter Müller) a vu le jour. La conception très ouverte des

logements leur confère un caractère de lofts.

Quant au bâtiment, il se situe dans un cadre original, directement au bord du canal dans lequel il est possible de se baigner en été, et accessible depuis le centre par d'agréables cheminements piétonniers qui longent la rivière et les canaux.

Nouveau quartier

Une fois les plans acceptés par la population, les autorités ont adopté une stratégie d'avant-garde. Afin de protéger un espace vert à l'intérieur du futur quartier, en prolongement d'un étang industriel préservé lui aussi au lieu d'être comblé comme prévu, elles ont effectué un important travail d'échange de terrains afin que cet espace devienne propriété communale.

Par ailleurs, des chemins cyclables et piétonniers desservent déjà le nouveau quartier en construction.

Aménagement à venir

L'aménagement piétonnier de la place de la Gare avec accès aux bus, comme c'est le cas à Schaffhouse et Winterthour, n'a pas encore vu le jour à Uster. Nous espérons que cette revendication exprimée par des citoyens depuis de nombreuses années verra prochainement sa réalisation!

Marie-Claire Pétremand



Grâce à la réduction de 6 à 2 voies, il a été possible de créer une bande cyclable confortable.

Zurich, une politique de la mobilité dynamique

Après avoir consacré plusieurs années à organiser et à humaniser le trafic urbain, la ville de Zurich passe à l'étape suivante et lance son nouveau slogan «La mobilité, une question de culture». Par ailleurs, elle met l'accent sur le développement des transports publics et le renforcement de la sécurité dans les zones 30.

Politique du logement, aménagements urbains, utilisation en continue de différents moyens de transport s'inscrivent dans le développement durable. Mais la nouvelle culture de la mobilité

n'advient pas sans une bonne communication.

La ville de Zurich continue en outre de développer ses transports publics. A cet effet les quais sont surélevés, les points névralgiques réaména-

gés, un compartiment surbaissé est ajouté à certains tramways et la priorité accordée aux bus et aux trams est étendue (gestion intégrée).

Enfin, face aux nombreuses demandes de la population, la

ville de Zurich innovait en 1999 en décidant de mettre en place plus de 70 zones 30 en l'espace d'une année, avec des moyens très simples. Point sur la situation aujourd'hui.

De la gestion du trafic à la culture de la mobilité

Photo: Alain Rouiller



Une campagne de sensibilisation basée sur l'humour et l'imagination. Ici, en dessous des destinations très sérieuses des numéros de ligne, figure (en vert pomme) le nombre de milliers de voitures en ville de Zurich. On cherche aussi à montrer l'importance effective de la mobilité douce. A côté d'un passage piéton à la Bahnhofplatz on a peint – toujours en vert pomme – sur une vitrine:

«A ce passage: 86 630 piétons traversent chaque jour, soit 71% à pied, contre 27% en voiture et 2% à vélo.»

Estimant qu'il importait aussi d'attirer l'attention des plus jeunes usagers de la voie publique sur l'avenir de leur cité, les responsables de la campagne de sensibilisation à la culture de la mobilité optent résolument pour le jeu, voire la fantaisie, non sans mobiliser la mémoire et l'imagination. Ce petit tour de quartier aux environs de la gare principale en est l'illustration.

Humour et couleur

L'humour et la couleur verte dominant fréquemment sur la quarantaine d'installations les plus diverses: mobilier urbain, panneaux d'information, indicateurs de direction et marquages sur le sol, qui a priori n'ont rien à faire là où ils se trouvent.

Civiliser la rue

«Mobilität ist Kultur» entend civiliser la rue: la loi du plus fort ou du plus mal élevé cède la place au respect d'autrui. Utopie? A voir dans quelques années. Toujours est-il que cette campagne de sensibilisation reste pour un coût de 160 000 francs la moins onéreuse de ces dix dernières années.

L'imagination au pouvoir

Les campagnes passent, mais la mobilité douce continue de progresser à Zurich, les piétons peuvent pendant la belle saison se servir gratuitement de vélos que des chômeurs s'emploient à récupérer et entretenir.

Enfin, non loin du Löwenplatz tout proche se construit un parking souterrain de 860 places sous la Sihl. Son ouverture entraînera la suppression d'autant de places en surface. Tout à côté, un parking en charpente métallique au-dessus de la Sihl disparaîtra, tandis qu'une rue commerçante du quartier, le Rennweg, passera entièrement en zone piétonne. A Zurich, l'imagination et la détermination politique ouvrent de belles perspectives à la mobilité douce.

Jacques Dentan

D'antiques parcomètres accueillent les bicyclettes. Leur couleur vert pomme (comme pour le marquage des places de stationnement au sol) constitue le signe d'identification de la campagne de mobilité.

A consulter

Le site www.mobilitaetskul.tur.ch présente toutes sortes d'informations et, dans l'optique ludique, un jeu de simulation.

Photo: Alain Rouiller



Transports publics: améliorations et développements continus

46% des ménages établis en ville de Zurich n'ont pas de voiture; au centre de la ville, 90% de la population emprunte les transports publics (TP) pour se déplacer (50% dans la ville entière). Ces chiffres confirment le succès d'une stratégie de développement des TP appliquée avec constance depuis une vingtaine d'années. Coup d'œil sur quelques réalisations récentes.

L'aménagement de la Schaffhauserplatz

Aussi spectaculaire qu'exemplaire, le réaménagement de la Schaffhauserplatz a coûté 12 millions de francs et 20 ans de bagarres politiques entre le canton et la ville, entre partisans du trafic privé et des transports publics.

Quatre lignes de tram et une de trolleybus y convergent et

se rencontrent sur un îlot central qui se prolonge sur les trottoirs adjacents; les passages souterrains ou supérieurs ont disparu; la voirie généreusement dimensionnée pour la circulation automobile a cédé des surfaces aux pistes cyclables, aux passages protégés, aux trottoirs réélargis, aux places de parc et à une station de taxis.

Les usagers des transports publics transbordent en toute sécurité sur des quais à niveau. Les cheminements réservés au trafic automobile gagnent en visibilité.

Nouvel arrêt de tram dans Oberstrass

Vu encore dans le quartier d'Oberstrass un nouvel arrêt de tram situé au centre de la chaussée dont les voies ont été légèrement abaissées et les

Photo : Alain Rouiller



De part et d'autre de cet arrêt de tram dangereux, des bandes en relief ont été apposées sur la route afin de rappeler aux automobilistes étourdis l'interdiction de dépasser le tram à l'arrêt. Très efficace selon la police.

Système de gestion intégrée des feux

Concernant la politique des transports publics adoptée par la Ville de Zurich et le système très

sophisticqué de gestion intégrée des feux, nous vous renvoyons au bulletin RdA 2/2002.

A la Rigiplatz, priorité à la négociation entre usagers



Zurich poursuit ses expériences de solutions permettant d'exploiter au mieux l'espace à disposition. Ce carrefour de deux routes à fort trafic est «simplement» régi par la priorité de droite. L'écoulement des véhicules s'effectue de manière calme, avec un système «en fermeture éclair», qui invite à la cour-

toisie entre automobilistes. Sur la voie principale (au premier plan), on a renoncé à élargir la route pour aménager des voies de présélection pour les tourner-à-gauche: la double bande centrale réservée aux transports publics (bus et tram) devient localement mixte pour permettre cette manœuvre.

quais surélevés pour donner accès de plain-pied aux véhicules (arrêt Kinkelstrasse sur la Winterthurerstrasse).

Sur une partie de cette artère, les trams circulent en site propre, mais sur des voies recouvertes de pavés herbeux carrossables en cas de nécessité.

D'autres projets

Avec la livraison ces prochaines années de 74 rames Cobra à plancher abaissé et la construction de deux nou-

velles lignes de tram à l'ouest, les transports publics de la ville de Zurich connaîtront encore des développements gages de sécurité et de qualité de vie.

Jacques Dentan

A consulter

<http://www.stzh.ch/>

Photo : Marie-Claire Pétremand



Arrêt de tram original à proximité d'une école. Lorsque le tram approche de l'arrêt, le feu passe au rouge pour les automobilistes de façon à ce que les personnes qui quittent le tram (des écoliers en particulier) puissent traverser la route immédiatement et en toute sécurité.

Zones 30 hier, aujourd'hui, demain

Photo: Marie-Claire Pétremand

La mise en place des premières zones 30 à Zurich (entre 1991 et 1998) s'accompagnait de nombreuses mesures constructives. Le processus choisi, coûteux en temps et en argent, ne permettait pas de répondre aux nombreuses demandes d'habitants impatientes de voir leur quartier passer à 30.

En 1999, la ville de Zurich a décidé de créer une «task force zones 30». Ce groupe d'action avait pour mandat de définir une nouvelle stratégie pour la mise en place de zones 30, permettant une mise en œuvre plus rapide, avec des moyens simples et peu coûteux; il fallait notamment renoncer le plus possible aux mesures constructives.

74 zones en une année

Le processus suivi a associé de nombreux collaborateurs issus principalement de la division trafic de la Police municipale. Pour remplacer les mesures constructives, on s'est inspiré d'une solution utilisée dans le nord de l'Europe: un marquage de bandes transversales agissant comme ralentisseur optique. Les aménagements constructifs (eux-mêmes simples) ont été limités à quelques carrefours.

La rapidité du processus et l'introduction de mesures un peu inhabituelles rendait d'autant plus importante l'information et la sensibilisation. La campagne qui a suivi a été, selon M. Hansruedi Wymann, qui a accompagné l'ensemble du processus, «la plus importante dans l'histoire de la division trafic». Elle a associé toutes sortes d'actions: brochure explicative sur les nouveaux marquages, spots et publicités à la télévision, à la radio, au cinéma et dans la presse.

Une page internet a été créée pour l'occasion; elle existe toujours et est régulièrement actualisée¹.

Un bilan globalement positif

La mise en place de ces zones s'accompagnait aussi du mandat d'évaluation des mesures, portant sur les vitesses (constructives et non constructives) et les accidents. Le bilan s'est révélé très positif concernant les vitesses – avec des variations selon les quartiers ou selon les endroits – avec une baisse significative des accidents impliquant des piétons en général, et en particulier des enfants.

Le bilan est moins positif en ce qui concerne l'efficacité des marquages, en dépit des expériences faites dans le nord de l'Europe, où ils sont même utilisés sur des routes à fort trafic. La ville a maintenant choisi d'y renoncer – semble-t-il sans pousser plus loin l'interrogation sur le pourquoi de cette différence. Les marquages zurichois n'ont ainsi pas été intégrés à la nouvelle norme.

Zones 30 demain...

L'abandon du marquage testé ces dernières années ne signifie pas un simple retour en arrière. Le processus léger reste convaincant, en tout cas pour une phase d'introduction rapide et bon marché; une phase d'optimisation peut intervenir dans un second temps, avec des compléments d'aménagement si nécessaire. La sensibilisation et les contrôles réguliers font aussi partie de la «boîte à outils».

Autres objectifs pour ces prochaines années: abaisser encore la vitesse dans les zones 30, améliorer les liaisons à vélo, et instaurer des zones de rencontre – le cas échéant des zones piétonnes.

Dominique von der Mühl

(compte rendu de la présentation de Hansruedi Wymann, Abteilung für Verkehr, Stadtpolizei Zurich)



La nouvelle politique de la ville de Zurich: des marquages conformes aux normes en remplacement des «ralentisseurs optiques», des aménagements constructifs là où c'est nécessaire – mais le moins possible – et des contrôles.

30 à l'heure sur une route principale en période scolaire

Un extraordinaire foisonnement d'idées et d'essais ont lieu à Zurich. Ici, aux abords d'une école, sur la route principale Am Wasser à fort trafic (10000 véh/j) un projet-pilote a lieu: des sinuosités ont été créées et un

panneau à lamelles posé. Fermé en période de vacances (ce qu'on voit sur la photo), il indique le 30 km/h en période scolaire.

La limitation de vitesse est étonnamment bien respectée.



¹ www.stzh.ch/tempo30

A pied, c'est sûr

Lancement du Prix d'innovation de la mobilité piétonne 2004

En été 2004, le Prix d'innovation de la mobilité piétonne «A pied c'est sûr» sera décerné pour la cinquième fois. Avec ce Prix national, ce sont des mesures améliorant la sécurité et le confort des piétons qui seront récompensées et présentées publiquement.

Le Prix est organisé par Mobilité piétonne, l'Association Transports et Environnement (ATE) et l'Office fédéral des routes (OFROU). Il est soutenu par le Fonds de sécurité routière (FSR).

Sont concernés les administrations, les institutions, les professionnels et les citoyens intéressés de toute la Suisse qui ont réalisé des projets innovants en faveur des piétons. Le but est de transmettre des impulsions dignes d'être imitées.

Outre les honneurs et la renommée, une somme de Fr. 10000.- sera remise aux gagnants. Des distinctions seront par ailleurs attribuées.

L'objectif politique de la ville de Genève

La dernière attribution du Prix a eu lieu en 2001. Le prix principal a été reçu par la ville de Genève pour son Plan directeur des chemins pour piétons. L'objectif politique dé-

claré des autorités de la ville de Genève était le suivant: les piétons doivent retrouver leur «droit de cité» dans un environnement de qualité.

Avec l'adoption du Plan directeur des chemins pour piétons, Genève a fait un pas de géant dans cette direction. La façon dont la vision d'une ville piétonne attrayante, sûre et animée a été communiquée est exemplaire de même que la volonté de transparence et la procédure participative du projet, qui méritent d'être soulignées. Le Plan directeur compte cinq volets:

1. Le Plan directeur répertorie tous les lieux culturels ou/et de détente disséminés sur le territoire de la ville et les relie judicieusement.
2. Le réaménagement des espaces publics: installation de bancs et de places piétonnes sur des lieux anciennement dévolus à la circulation et au stationnement.
3. Les piétons ont la voie sûre

et libre, notamment aux abords des écoles.

4. L'élimination des obstacles pour les piétons.
5. L'augmentation du nombre de rues limitées à 30 km/h dans les quartiers d'habitation.

Les autres lauréats

Huit autres communes ont été distinguées. Il s'agit de Kôniz (en collaboration avec le canton de Berne), Böisingen, Berthoud, Giubiasco, Lucerne, Schwyz, Unterstammheim et Wintherthour.

Nous nous réjouissons de recevoir les nouveaux projets et espérons une participation active au Prix 2004!

Marlène Butz

(trad. M-C Pétremand)

Pour en savoir plus

Vous trouverez de plus amples renseignements dans la brochure annexée ou sur le site internet: www.prixpieton.ch.



Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**
Association suisse des piétons
 - **ATE**
Association transports et environnement
 - **«La Rue»**
Groupe de travail de l'EPFL
 - **Pro Juventute**
 - **Pro Senectute**
 - Association des Familles des Victimes de la Route
 - Société d'Art Public
 - Equiterre
- «Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne
Marie-Claire Pétremand
2322 Le Crêt-du-Loche
☎ et fax 032/724 32 82
rue.avenir@imaginer.ch
www.rue-avenir.ch
CCP: 20-7856-6

Président

Serge BEUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
☎ 032/465 81 81, fax 032/465 81 82
sergebeuchat@rwb.ch

Vice-Président

Alain ROUILLER
ATE-18, rue Montbrillant
1201 Genève
☎ 022/777 10 02, fax 022/777 10 05
alain.rouiller@ate.ch

Centre de documentation CEDEC-/EPFL

Dominique von der MÜHLL
EPFL-INTER/LADYT
Bâtiment polyvalent
1015 Lausanne
☎ 021/693 42 07, fax 021/693 38 40
dominique.vondermuehl@epfl.ch

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Fribourg

Philippe VORLET
Route de la Vignettaz 32
1700 Fribourg
☎ 026/424 93 78
info@vorlet.ch

Jura et Jura bernois

Roland BROQUET
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
☎ 032/465 81 89, fax 032/465 81 82
rolandbroquet@rwb.ch

Neuchâtel

Yolande NORTH
2, ch. de Fresens
2024 St-Aubin-Sauges
☎ et fax 032/835 10 19
yolande.north@bluewin.ch

Valais

Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1950 Sion
☎ 027/322 94 64, fax 027/322 91 49
pf.schmid@transportplan.ch

Vaud

Jean-Bernard BOSCHUNG
14, chemin des Petits Esserts
1053 Cugy
☎ 021/731 56 72, fax 021/731 56 74
cugy@rwb.ch
Dominique von der MÜHLL
(voir plus haut)



Abonnement

A retourner au **Rue de l'Avenir, 2322 Le Crêt-du-Loche**

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

Abonnement normal: **Fr. 30.-**, avec en supplément la version électronique (format pdf): **Fr. 45.-**

Abonnement de soutien: **Fr. 100.-**

Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): **Fr. 40.-**

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____