

# Rue de l'Avenir

Groupe-Conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe-conseil romand, paraît 4 fois par année, 17<sup>e</sup> année, 3/2000  
www.rue-avenir.ch

Journée Rue de l'Avenir

## Normes routières et urbanisme

Ce numéro présente outre le programme de la journée Rue de l'Avenir, les «Begegnungsstrassen» sous le titre «A la reconquête de la rue?». L'article fait un tour d'horizon de ce nouveau type d'expériences.

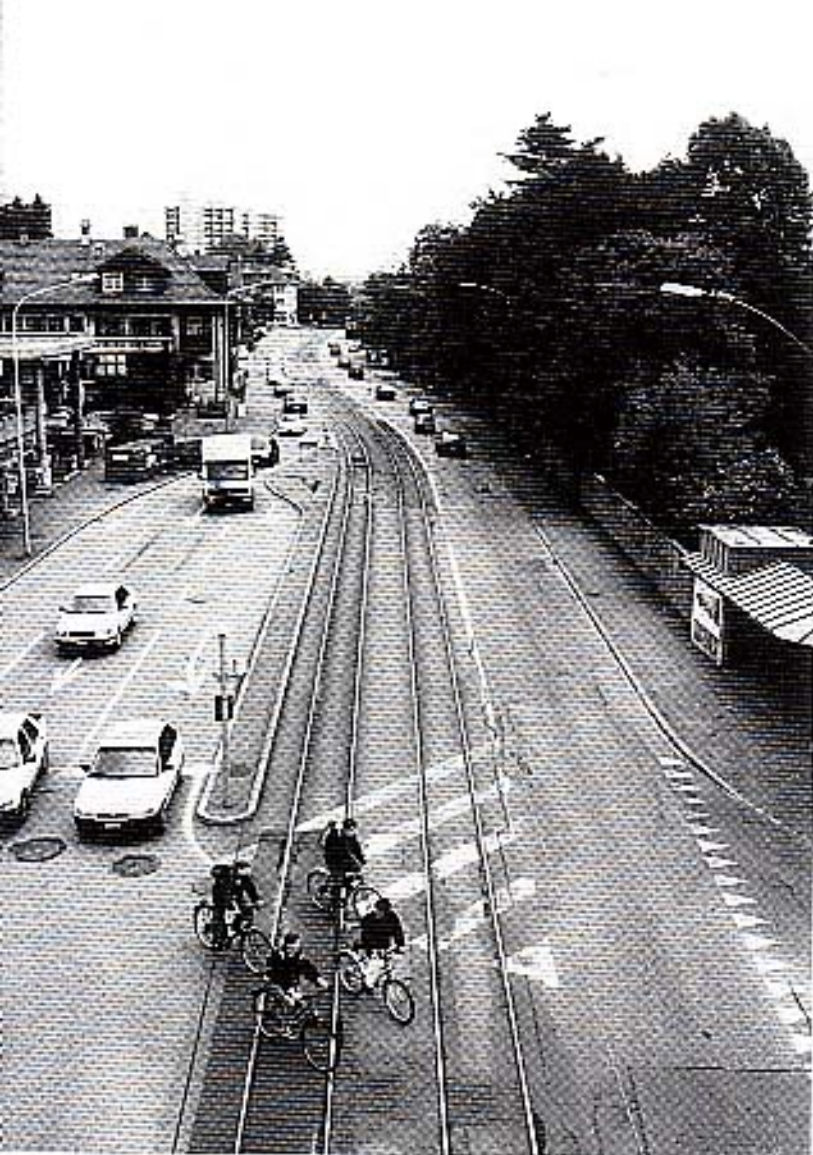
Par ailleurs, nous vous remercions de vérifier si vous avez payé votre abonnement 2000. Dans le cas contraire, nous vous prions de faire bon usage du bulletin de versement annexé. Votre soutien à notre bulletin est nécessaire. Un grand merci.



16<sup>e</sup> journée Rue de l'Avenir à Berne

# Normes routières et urbanisme

*Rue de l'Avenir revient à ses journées traditionnelles suivies d'une visite. Et quelle visite! L'abandon du site propre pour le tram dans le cadre de la réhabilitation de la Seftigenstrasse à Wabern (BE). Le matin nous aurons comparé, à l'occasion de la parution des nouvelles normes suisses en matière de conception de l'espace routier en localité, les nouvelles normes suisses avec ce qui se fait en France et en Allemagne.*



La Seftigenstrasse (Wabern/Köniz) avant ...

Jusqu'à aujourd'hui les normes en matière de conception routière en localité ont été marquées par la prédominance quasi totale de l'automobile.

La sortie prochaine de nouvelles normes suisses est l'occasion de se poser la question de la redistribution de l'espace rue à tous les usagers, y compris les plus vulnérables. Sans oublier la promotion indispensable de l'écomobilité.

La journée d'étude permettra également de comparer ces nouvelles normes suisses avec les recommandations allemandes et françaises. Nous poserons ensuite la question du statut juridique de ces normes.

Enfin, les réalisations originales de Corminboeuf (FR), du Jura et de Wabern (BL) (voir ci-dessous) permettront aux participants de prendre connaissance de réalisations déconcertantes.

## Présentation in-situ

L'après-midi nous poserons une question politiquement incorrecte: peut-on favoriser l'écomobilité et renoncer au site propre pour le tram? La visite de la réalisation exemplaire de la Seftigenstrasse à Wabern dans la banlieue de Berne permettra d'apporter un élément de réponse. En effet, la réhabilitation de la rue avait pour objectif d'améliorer le cadre de vie des habitants et des commerçants, de favoriser les liaisons piétonnes et cyclistes, d'augmenter les espaces pour les riverains et les commerces. Tout cela, sans pénaliser le passage du tram, bien sûr.

La solution non conventionnelle retenue a été l'abandon du site propre. L'expérience a fait l'objet d'un suivi poussé qui nous sera présenté par les responsables du projet: variation du nombre de véhicules, de leur vitesse, des temps d'at-

... et après l'aménagement.





Journée «Rue de l'Avenir» 2000  
**Normes routières et urbanisme**

Vendredi 3 novembre  
Office fédéral des réfugiés à Wabern/Berne

**Horaire des trains**

Genève dp. 6 h 41, ar. Berne 8 h 38; Sion dp. 6 h 51, ar. Berne 9 h 13; Zurich dp 7 h 37, ar. Berne 9 h 08

- 9 h 30 Accueil et café  
9 h 45 Introduction et souhaits de bienvenue, **Serge Beuchat**, président de «Rue de l'Avenir»
- 10 h 00 Exposé d'introduction à la problématique, **Olga Wagnières**, architecte-aménagiste, Urbaplan, Lausanne  
10 h 20 Tour d'horizon des normes et recommandations routières en Europe
- Allemagne, **Michel Schuppisser**, aménagiste, Metron
  - France, **Dominique Thon**, CERTU, Lyon
  - Suisse, **Lorenzo Custer**, architecte, GMI
  - Statut juridique des normes, **Jean-Claude Perroud**, juriste
  - Des problèmes de terminologie, **Alain Rouiller**, Rue de l'Avenir

**Normes et urbanisme**

- 11 h 30 Solutions originales
- L'exemple de Cornimbœuf (FR), **Jean-Paul Chabbey**, architecte, Monthey
  - Traversées de village dans le Jura, **Pascal Janel**, architecte, Bureau RWB, Porrentruy
- 12 h 15 Discussion  
12 h 40 Apéritif  
13 h 00 Repas
- 14 h 15 Le modèle bernois: l'exemple de la Seftigenstrasse,  
**Fritz Kobi**, chef d'arrondissement, Office des ponts et chaussées, canton de Berne,  
**Rolf Steiner**, responsable de la section de la circulation, commune de Köniz
- 15 h 15 Visite sur place
- 16 h 15 Fin de la journée

Exposés en français

**Prix de la journée**

comprenant les conférences, la documentation, le repas de midi (avec café mais sans boissons)

Fr. 130.- par personne

**Inscription**

Par retour du coupon d'inscription jusqu'au 20 octobre, au secrétariat de Rue de l'Avenir

tente, des temps de traversée de la chaussée par les piétons, de la réduction de la pollution, etc. Il est intéressant de noter que cette «nouvelle mixité» est également le choix opéré à Genève pour le projet de tram à la rue de Lausanne. Ce projet est contesté par certains milieux qui réclament le site propre pour le tram.

Site propre ou site banal pour les transports collectifs? Venez vous faire une opinion à Wabern avec «Rue de l'Avenir» le 3 novembre prochain.

**Alain Rouiller**

**Bulletin d'inscription**

Je m'inscris à la journée «Normes routières et urbanisme» du 3 novembre 2000 à Wabern/Berne (repas compris)

Nom/Prénom: \_\_\_\_\_

Rue: \_\_\_\_\_

NPA/Localité: \_\_\_\_\_

Fonction: \_\_\_\_\_

A retourner jusqu'au 20 octobre 2000, au Secrétariat Rue de l'Avenir, flg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel  
fax: 032 724 28 80, inscription en ligne possible sur [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)



# A la reconquête de la rue ?

*En Suisse, la rue résidentielle a été la première mesure de modération du trafic inscrite dans la loi (art. 43 de l'OSR).*

*Très contraignante dans ses exigences, et très coûteuse, cette possibilité n'a été que peu exploitée. Sous l'impulsion de mouvements de quartiers nés à Berne au milieu des années 90, la ville de Berne teste des rues résidentielles simplifiées. Au niveau fédéral, on parle d'une révision des Instructions sur les rues résidentielles, dans la foulée de la recommandation de rejet de l'Initiative «Rues pour tous».*

**S**elon les termes de l'Ordonnance sur la signalisation routière (art. 43), le signal «rue résidentielle» (dessin blanc sur fond rectangulaire bleu) «désigne les aires de circulation spécialement aménagées, qui sont destinées en premier lieu aux piétons».



La vitesse maximale des véhicules y est fixée à 20 km/h. C'est aussi la seule réglementation – mis à part bien sûr celle sur les zones piétonnes – qui accorde explicitement la priorité aux piétons.

«La création d'une rue résidentielle a pour objectif principal de mettre une aire de circulation à la disposition des piétons afin qu'ils puissent y pratiquer des jeux et des sports ou simplement s'y rencontrer.»

Cette disposition légale a été introduite en 1984, suite à plusieurs motions parlementaires dans les années 1980. Peu connue, elle a pourtant précédé la «réglementation sur la signalisation par zones», introduite en 1989, qui a permis en particulier la mise en place de zones 30.

## Une possibilité peu utilisée

La rue résidentielle reste une possibilité peu utilisée. Cela s'explique par les conditions très restrictives et surtout des exigences d'aménagement qui en rendent la réalisation très coûteuse et pratiquement prohibitive.

Comme le précisent les Instructions du DFJP<sup>1</sup> de 1984, «la décision de créer une rue résidentielle constitue l'une des mesures de protection de l'habitat les plus restrictives pour le trafic en mouvement».

Considérée comme une mesure exceptionnelle, on ne peut y recourir que dans des conditions très précises : la rue doit être située dans un quartier d'habitation (ou du moins à dominante résidentielle), elle a exclusivement une fonction de desserte, le volume de trafic y est restreint (100 véhicules/heure aux heures de pointe, et au maximum 500 véhicules/jour par «porte»). Tout trafic de transit y est exclu, et on ne peut pas l'envisager si elle est empruntée par un trafic de ligne.

Surtout, les conditions d'aménagement sont très contraignantes. L'aire de circulation «doit être aménagée spécialement (...) de telle manière que les conducteurs soient contraints de ne pas dépasser la vitesse de 20 km/h».



*La Gotthelfstrasse a été la première «rue reconquise» bernoise. Elle deviendra officiellement une Wohnstrasse l'année prochaine (les canalisations à relier en retardent la réalisation).*

Lorsque la rue comporte des trottoirs, elle doit être complètement réaménagée à niveau, de manière à supprimer tout effet de séparation. Un puits très important est mis sur les

<sup>1</sup>Instructions concernant les rues résidentielles. Département fédéral de justice et police, 1<sup>er</sup> mai 1984.



aménagement constructifs: chicanes, rehaussements et rétrécissements sont destinés à amener l'automobiliste au comportement voulu. Un tel réaménagement a son prix, que bien peu de communes sont prêtes à investir, et encore moins à le faire sur plusieurs rues.

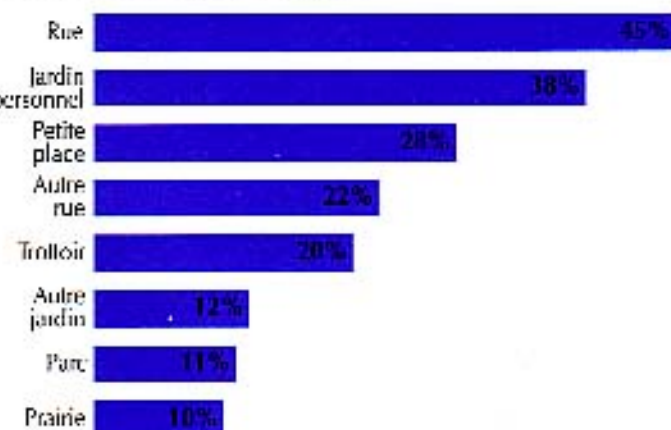
En fait, si la possibilité légale existe, il ne s'agit manifestement pas pour autant de la promouvoir. Au contraire, la lecture des Instructions du Département fédéral de justice et police laisse à penser qu'il ne faut envisager une rue résidentielle pratiquement qu'en dernier recours, quand toute autre solution possible a été écartée.

Les rues résidentielles restent donc l'exception. En Suisse, selon un récent travail de diplôme effectué à l'Université de Berne<sup>2</sup>, il n'y en aurait qu'une soixantaine, pour l'essentiel dans les 13 principales villes de Suisse. Elles restent à ce point marginales dans l'éventail des mesures possibles que même à l'Office fédéral des routes on en ignore le nombre.

#### Les Begegnungsstrassen

L'idée des Begegnungsstrassen – littéralement «rues de rencontre» – est née à Berne

### Quant tu joues dehors où joues-tu le plus souvent?



*Même quand il y a des jardins privés, la rue reste un lieu privilégié de jeux pour les enfants (enquête française effectuée en 1990)<sup>3</sup>.*



*Rue de rencontre: la vie de quartier renaît. Un plaisir, mais aussi un investissement important des habitants.*

au milieu des années 90. A l'origine, elle émane d'un groupe d'habitants qui ont cherché à réagir face à l'emprise du trafic automobile dans les rues de quartier et à l'isolement des habitants: avec la circulation, la rue a progressivement été désertée par les autres usagers, on n'ose plus laisser les enfants y jouer, on a

perdu l'occasion de se connaître parce qu'on ne croise plus ses voisins. La rue de quartier doit pouvoir redevenir un lieu de vie, de jeux des enfants, de rencontres entre habitants du quartier.

Parti d'une rue dans un quartier du nord de Berne (la Gotthelfstrasse), le mouvement s'est ensuite élargi à d'autres quartiers. La IG Begegnungsstrassen (communauté d'intérêts rues de rencontre), créée en 1997, réunit actuellement 17 groupes d'habitants, un peu partout dans la ville.

Le mouvement est particulièrement attaché au principe de ne pas commencer par revendiquer une signalisation formelle.

L'idée de la «reconquête» est d'abord de recréer une vie de rue et des relations sociales, d'impulser une reconquête de fait, par le biais d'animations diverses: après midi de jeux, fêtes, rencontres entre voisins. L'action peut commencer à partir de quelques habitants, puis s'élargir progressivement.

Dans certains quartiers, on a envoyé un questionnaire à

tous les ménages de la rue. Le document de l'IG Begegnungsstrassen propose diverses pistes à l'intention des groupes intéressés.<sup>4</sup>

#### Jouer dans la rue

Selon l'art. 50 de la Loi sur la circulation routière, «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 à vélo d'enfant, en patins à roulettes (...)».

Les initiateurs du mouvement basent leur action sur cet article: dans les rues à faible trafic, il est donc possible de jouer dans la rue, sans qu'il y ait besoin d'une autorisation

<sup>2</sup> Thomas Wälti, «Neue Wohnstrassen», Diplomarbeit der Philosophisch-naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Bern, 1998.

<sup>3</sup> Leitfaden zur Einführung einer Begegnungsstrasse, IG Begegnungsstrassen Bern, 1997.

<sup>4</sup> Enquête du Laboratoire de recherche sur le jeu et le jouet de l'Université Paris-Nord. In: Jeu et contexte urbain, «Architecture et Comportements», vol. 7/1991, no 2, p. 169.





Une rue résidentielle «idéale» selon les Instructions: réaménagement complet, mais coût prohibitif.

spéciale<sup>1</sup>. Il s'agit d'exploiter cette possibilité.

A Bern, la situation est un peu particulière en ce sens qu'une grande partie des rues de quartier sont maintenant en zone 30<sup>2</sup>. Cependant, dans la plupart des rues, cela ne représente pas une sécurité suffisante pour que les parents puissent simplement envoyer leurs enfants y jouer seuls. Dans un premier temps en tout cas, la

«reconquête» de la rue implique donc un investissement important des habitants.

Le groupe d'habitants est appelé à réaliser, avec les enfants, des panneaux qui joueront un rôle de «signal avertisseurs» marquant une présence d'habitants – enfants ou adultes – dans la rue.

Au début, au moment d'une animation, des adultes sont systématiquement mobilisés

pour assurer une présence à chaque bout de rue et inciter les automobilistes à ralentir. Des papillons sont distribués par les enfants, expliquant l'action. La sensibilisation (expliquer, discuter) fait partie intégrante de l'opération.

Avec le temps, une fois les nouvelles habitudes prises, les enfants peuvent disposer eux-mêmes les panneaux dans la rue lorsqu'ils y jouent. L'important est de les ranger une fois les jeux terminés, afin d'éviter la banalisation de leur présence.

#### La «Wohnstrasse light»

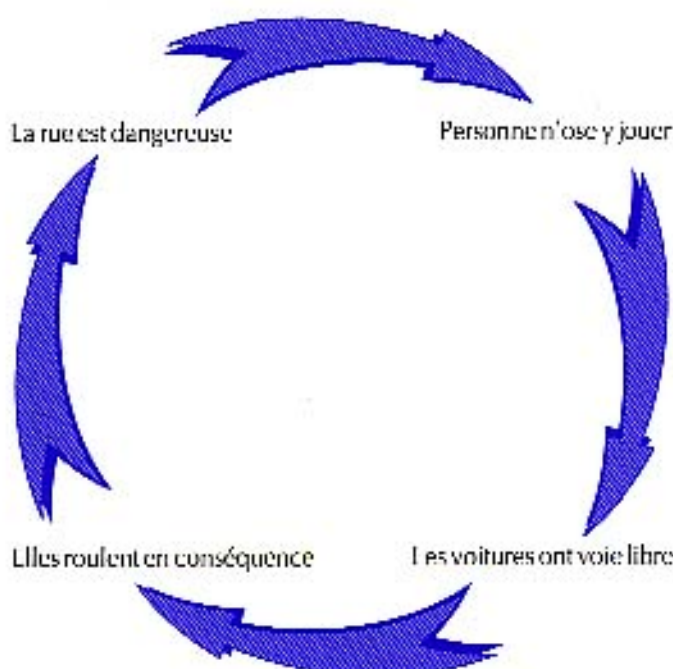
Une Begegnungsstrasse en tant que telle n'a pas d'existence légale. Même s'il est d'abord attaché à l'action plutôt qu'à l'officialité, le mouvement d'habitants en est conscient. Très tôt, il a cherché à faire reconnaître les «rues reconquises» par la ville, et demandé pour cela qu'on assouplisse les exigences concernant les Wohnstrassen (rues résidentielles).

Un long travail de conviction et de négociation a abouti en 1998 à la publication, par la Direction de police, des «Directives concernant l'utilisation des rues de quartier pour

la rencontre et le jeu<sup>3</sup>, et à la décision d'effectuer des essais de Wohnstrassen «light» ou simplifiées, réalisées avec des moyens simples. A noter que le plan de circulation STEK VK 95 prévoyait déjà la possibilité de Wohnstrassen dans les quartiers, à certains endroits choisis, mais sans remettre en question le principe des aménagements nécessaires.

Le principe de la Wohnstrasse «light» a encore dû obtenir l'approbation du canton, ce qui est désormais chose faite. A l'heure actuelle, il est prévu l'aménagement de douze rues : trois viennent d'être réalisées, trois autres suivront au tout début de l'année prochaine (des travaux de canalisation en retardent la réalisation), deux sont encore en suspens pour cause de recours. Enfin quatre sont déjà projetées dans une seconde étape.

Au départ, la demande doit venir des habitants : il est important que les futurs usagers soient motivés. La phase pilote ne permet qu'une seule rue par quartier, le «quartier» étant compris grosso modo comme



Comment rompre le cercle vicieux ?

<sup>1</sup> A noter que la ville de Bern a pris position dans ses directives (voir plus loin) : les «reconquêtes de rue» et les jeux sont possibles dans les rues de quartier, dessertes et collectrices. Concernant la question du «faible trafic», mentionné à l'art. 50 LCR mais qui n'est nul part défini clairement, la ville admet un volume d'environ 100 véhicules/heure. Les jeux sont ainsi officiellement possibles, sans autorisation particulière, dans des rues jusqu'à 2000 véhicules/jour. Pour des raisons de sécurité, la ville recommande cependant de ne laisser véritablement les enfants jouer que dans des rues limitées à 30 km/h.

<sup>2</sup> Depuis près de 20 ans, la ville de Bern cherche à améliorer la situation des quartiers. Dès 1983, le réseau principal a été réduit à l'échelle de l'ensemble de la ville, et on a pris des mesures en matière de trafic et de stationnement (macarons) dans les quartiers. Depuis quelques années, les «cellules» entre les mailles du réseau principal sont systématiquement mises en zone 30.

<sup>3</sup> Richtlinien für die Benutzung von Quartierstrasse für Begegnung und Spiel, Polizeidirektion der Stadt Bern, 1998.



secteur en zone 30 (voir plan) ; dans les plus grands quartiers, deux rues sont envisageables. Et pour le moment, seules les rues de desserte peuvent être prises en considération. Il n'est cependant pas exclu que cette exigence évolue.

Les autres conditions ne changent pas fondamentalement par rapport aux exigences requises par les Instructions du DFJP : trafic de transit inexistant ou négligeable, pas de ligne de transport public, longueur limitée (dans la règle 300 mètres). La procédure de décision reste elle aussi identique.

### **Des aménagements simples, réalisés en partie par les habitants**

Le grand changement concerne d'une part le mode d'élaboration du projet et sur tout les mesures d'aménagement requises. Celles-ci sont évaluées de cas en cas, en fonction de la configuration de la rue et en collaboration étroite avec les habitants.

Le niveau d'intervention dépend des vitesses pratiquées, et il peut évoluer dans le temps en fonction des résultats des évaluations (les aménagements peuvent être complétés si nécessaire dans un second

temps). Dans tous les cas, on n'exige plus la mise à niveau des surfaces et le réaménagement complet de la rue.

En principe, les entrées sont marquées par une « porte », réalisée de manière simple : le signal rue résidentielle fixé sur un socle, et par exemple un marquage au sol créant un rétrécissement.

Le stationnement est généralement redistribué de manière à créer des effets de chicane, et on ménage toujours quelques tronçons où les enfants peuvent disposer de toute la largeur de la rue. Le passage des véhicules du service du feu, etc. doit rester possible en tout temps (normalement 3,50 m, localement moins

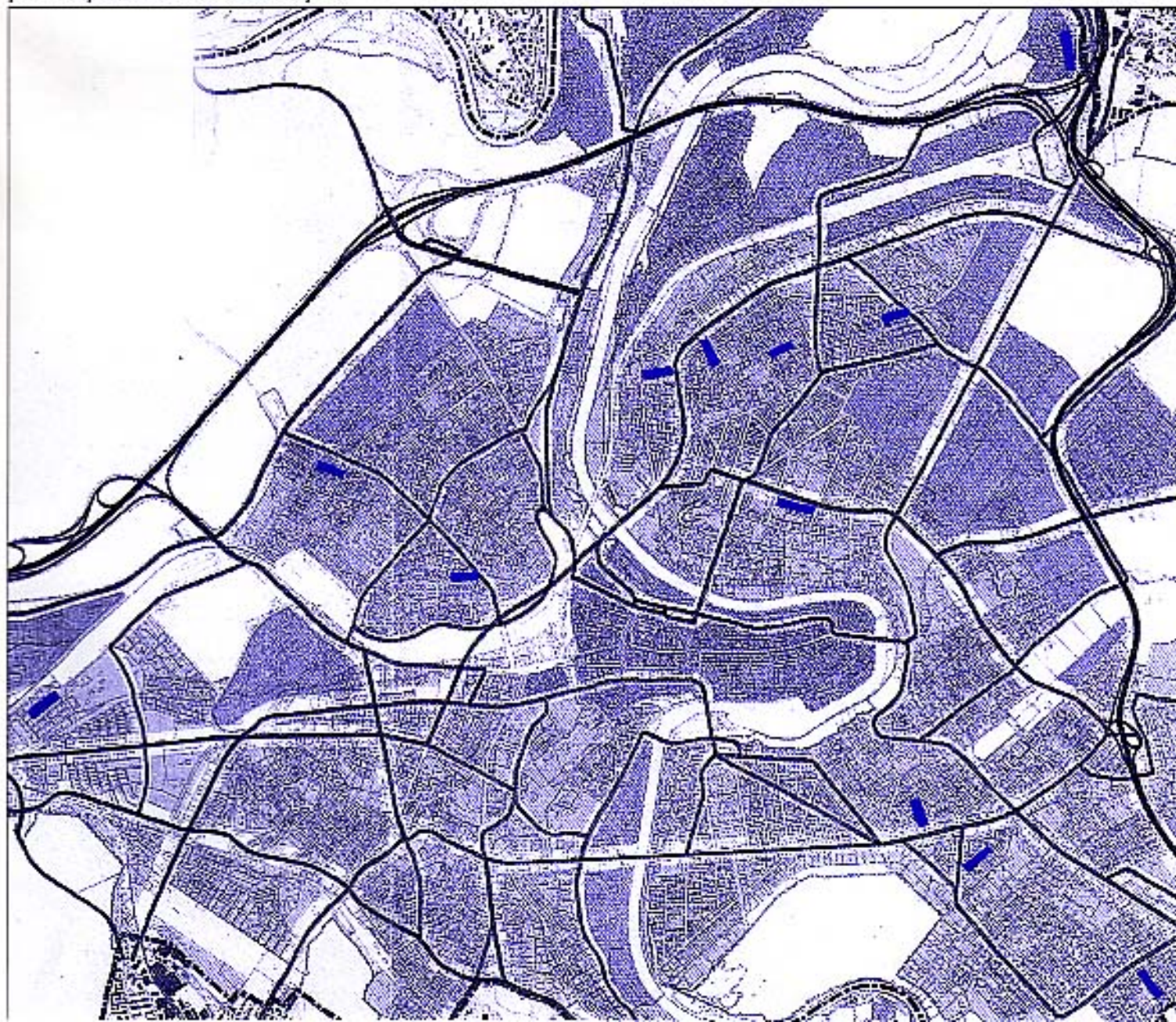
lorsque la manœuvre est possible).

Concernant les aménagements proprement dits, on est loin du réaménagement complet traditionnel. Si le plan d'aménagements est dessiné de manière précise (c'est lui qui sert de base à la décision du canton), la réalisation proprement dite peut être faite par les habitants, avec des moyens très simples : bacs à fleurs, bancs et tables, caisses à jouets, etc. Ou alors par du marquage.

### **Vers une évolution au niveau fédéral ?**

Dans son message recommandant de rejeter l'initiative « Rues pour tous » (13 mars

*En ville de Berne, la plupart des rues de quartier sont maintenant en zones 30. Selon la politique actuelle de la ville, chaque quartier pourrait bénéficier d'une Wohnstrasse simplifiée. Sur le plan, les rues prévues pour les première et seconde étapes.*







**Projet de signal d'entrée dans la Wohnstrasse simplifiée (ville de Berne). Le plan des aménagements est établi conjointement par les services de la ville et le groupe d'habitants. Puis les aménagements peuvent être réalisés en grande partie par les habitants, avec des moyens très simples.**

dérée. Reste à savoir quelle forme prendra la révision, et quelle sera son ampleur réelle. On ne peut pas en savoir plus pour le moment quant aux changements envisagés.

Une chose est sûre : la demande de mesures de modération simples et peu onéreuses est là. Avec la crise, les communes ne peuvent désormais plus s'offrir des aménagements coûteux, alors que parallèlement les demandes d'habitants se multiplient.

Après Berne, la ville de Thionne s'est déjà intéressée aux Wohnstrassen «light». L'évolution, qui reste tout de même encore très limitée, pourrait progressivement prendre de l'ampleur. Quand une commune ose un essai, on voit que l'intérêt se manifeste très vite.

Dans les quartiers, il faudrait cependant pouvoir réaliser des rues résidentielles plus étendues : seule une vitesse basse et la priorité explicite accordée aux piétons permet

d'assurer véritablement la sécurité des enfants dans la rue.

Pour le moment, même à Berne, le problème reste entier pour les enfants qui n'ont pas la chance d'habiter dans la bonne rue et ceux qui vivent dans des quartiers où les parents n'ont pas le temps de s'investir dans un processus de reconquête.

Les mesures d'accompagnement traditionnelles pourraient aussi évoluer. À Zurich, la ville a prévu la réalisation de près de 80 zones 30 simples en une année. Plutôt que de réaliser de nombreux aménagements, elle met l'accent sur l'information et la sensibilisation.

Ce type de mesure – «la modération dans les têtes» – reste peu développé et largement sous-utilisé. A quand des projets pilotes dans ce domaine ?

**Dominique von der Mühl**

#### Documents utiles

Dossier Begegnungsstrassen, A11-1997 (comporte plusieurs documents et extraits de presse, en allemand).

Beleben – Begegnen, die sanfte Rückübertragung der Strasse, Martin Bruttler, 2003 (petite brochure présentant arguments et démarche pour reconquérir la rue). La version en français, sous une forme un peu différente, paraîtra d'ici la fin de l'année. Les lecteurs de «Rue de l'Avenir» peuvent en obtenir un exemplaire gratuit auprès de Martin Bruttler, Gotthelfstrasse 22, 3013 Berne, tél. 031/333 45 17, e-mail [info@soziale-plastik.ch](mailto:info@soziale-plastik.ch), [www.soziale-plastik.ch](http://www.soziale-plastik.ch).

Tous les documents cités dans le texte peuvent être empruntés à l'IREC-EFPI.



#### 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 Villes de la Route
- Société d'Art Public
- Société pour la protection de l'environnement

«Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres amnésiques de Mobilité piétonne

#### Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir  
«Mobilité piétonne»  
Anne Jusot  
Fbg de l'Hôpital 1  
2000 Neuchâtel  
032/724 32 82  
Fax 032/724 38 80  
E-mail [rueavenir@magnum.ch](mailto:rueavenir@magnum.ch)  
CCP: 20 - 7856-6

#### Président

Serge BEUCHAT  
77, route de l'amerval  
2900 Pully-sur-Loire  
032/966 61 11  
Fax 032/966 40 02  
E-mail [serge@beuchat.ch](mailto:serge@beuchat.ch)

#### Vice-Président

Alain KOUJILLER  
ATF - 18, rue Nordbellefleur  
1201 Genève  
022/777 10 02  
Fax 022/777 10 05  
E-mail [alain.koujiller@span.ch](mailto:alain.koujiller@span.ch)

#### Centre de documentation de l'IREC/EPFI

Groupe de travail «La Rue»  
Dominique von der MÜHL  
IREC-DA-EPFI  
Case postale 265  
1001 Lausanne  
021/893 42 07  
Fax 021/893 30 00  
E-mail  
[Dominique.Vondermuehl@epfi.ch](mailto:Dominique.Vondermuehl@epfi.ch)

#### Conseillers régionaux

Genève  
Alain KOUJILLER  
(voir coordonnées ci-dessus)

#### Fribourg

Jean-Luc RIMF  
201, passage du Cardinal  
1700 Fribourg  
032/424 26 65  
Fax 032/424 21 95  
E-mail [espaces@mvb.ch](mailto:espaces@mvb.ch)

#### Jura

Serge BLUCHAT  
(voir coordonnées ci-dessus)

#### Nidvalais

Yolande NURTH  
2, ch. de Fresens  
2026 St-Aubin-Sauges  
032/815 11 19

#### Vaud

Philippe-François SCHMID  
10, rue du Rhône  
1900 Sion 032/732 94 64  
Fax 032/732 91 49

#### Vaud

(voir ci-dessus) Centre de documentation de l'IREC/EPFI



## Abonnement 2000

A retourner au Rue de l'Avenir, Fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel

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

Abonnement normal: Fr. 20.- (FF 80.-),  soutien Fr. 100.- (FF 400.-)

Abonnement à Rue de l'Avenir et Contrada (en italien): Fr. 35.-

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Rue: \_\_\_\_\_

NPA: \_\_\_\_\_ Localité: \_\_\_\_\_

