

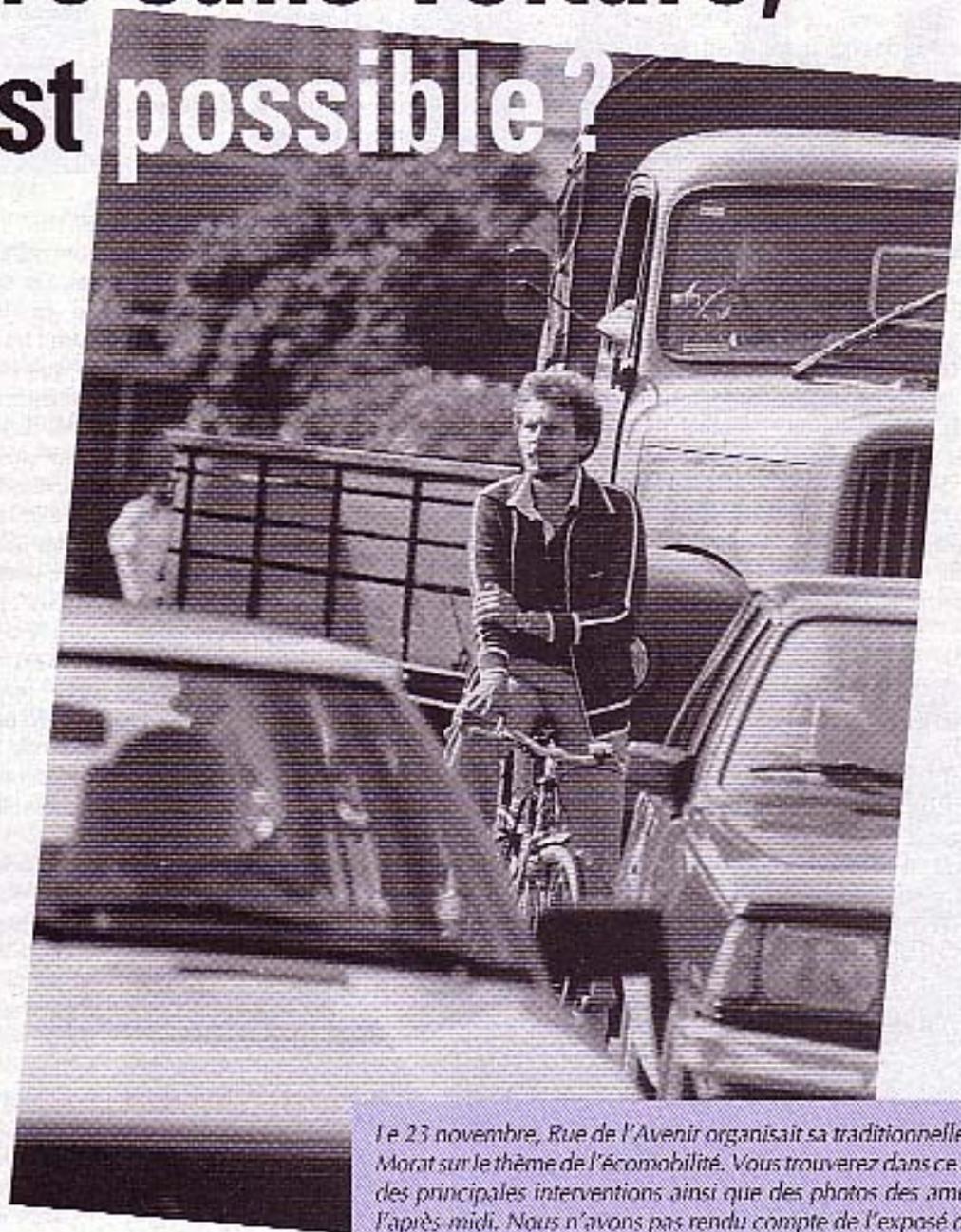
Rue de l'Avenir

Groupe-Conseil romand

Ecomobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité

Bulletin publié par le Groupe conseil romand, paraît 4 fois par année, 18^e année, 4/2001
www.rue-avenir.ch

Vivre sans voiture, c'est possible ?



Le 23 novembre, Rue de l'Avenir organisait sa traditionnelle journée d'étude à Morat sur le thème de l'écomobilité. Vous trouverez dans ce numéro un résumé des principales interventions ainsi que des photos des aménagements visités l'après-midi. Nous n'avons pas rendu compte de l'exposé de M. Willi Hüslar, car nous avons l'intention de consacrer un numéro en 2002 à la problématique des voies bus en localité. Nous pourrions alors présenter les exemples zurichois.

Vivre sans voiture

La disponibilité d'une voiture est l'un des facteurs les plus déterminants du choix du mode de transport. Autrement dit, lorsqu'on possède une voiture, on l'utilise. Donc, pour viser à une réduction du trafic automobile et au transfert vers les modes écomobiles, il ne faudrait pas se limiter, comme cela a été le cas jusqu'à présent, à ériger des obstacles à l'utilisation de la voiture (réduction des possibilités de stationner, etc.), mais il faudrait agir en amont, en incitant un maximum de personnes à renoncer à la possession d'une voiture.

Pour définir de telles actions et pour identifier des publics cible, il faut avoir une connaissance fine de ceux qui actuellement déjà vivent sans voiture: combien sont-ils, qui sont-ils, pour quelles raisons vivent-ils sans voiture, etc.? Tel était l'objectif de la recherche que Hannes Müller a effectuée avec des collaborateurs dans le cadre du PNR 41 (voir encadré ci-dessous).

Sans voiture et satisfaits

«De toute façon, en Suisse, tout le monde a une voiture». La recherche a montré que c'est faux: en Suisse, un ménage sur quatre n'a pas de voiture. Dans les grandes villes, cette proportion est beaucoup plus élevée, en passant jusqu'à

45% et même 54% des ménages.

Une autre opinion largement répandue, selon laquelle «ceux qui n'ont pas de voiture sont soit des frustrés, soit des écologues» ne résiste pas à l'examen: l'enquête montre que le choix de vivre sans voiture est peu lié à une idéologie, mais qu'il résulte d'une analyse plus ou moins rationnelle des avantages et des inconvénients de posséder ou non une voiture.

Mentionnons aussi un autre résultat surprenant: bien que certains désirent posséder une voiture, et malgré le fait qu'ils ne sont que 34% à avoir opté de façon vraiment délibérée pour une vie sans voiture, le pourcentage des ménages

sans voiture se déclarant très satisfaits de vivre sans voiture est très élevé, puisqu'il atteint 86%. Quant à ceux qui se disent insatisfaits de ne pas posséder de voiture, ils ne représentent que 2%.

Les ménages sans voiture surtout dans les grandes villes

Ce fait (voir tableau colonne ci-contre) ne s'explique pas seulement par la meilleure offre de transports publics dans les grandes villes, mais également par la structure de leur population: 44% des ménages des grandes villes sont des ménages d'une seule personne (contre 25% dans les régions rurales).

Peu de ménages sans voiture dans les périphéries des villes

La part des ménages sans voiture est très faible dans la périphérie des villes.

Les chiffres (voir graphique page ci-contre) montrent une fois de plus qu'il est urgent de mettre un frein à l'étalement urbain, au développement de centres commerciaux et de zones d'habitation et d'emplois situés à l'écart des transports publics.

Profil socio-démographique des ménages sans voiture

Les ménages ne possédant pas de voiture sont pour la plupart des ménages d'une personne ou des couples sans enfants. Les couples avec enfants

Ménages sans voiture selon l'urbanisation

Grandes villes	39,4%
Petites villes et villes moyennes	19,6%
Régions rurales	17,0%

sont nettement sous représentés. On trouve deux fois plus de familles monoparentales parmi les ménages sans voiture que parmi l'ensemble des ménages des trois agglomérations. Les femmes sont nettement plus nombreuses que les hommes à vivre sans voiture.

Le revenu du ménage est plutôt inférieur à la moyenne et en particulier celui des personnes vivant seules, dont 70% environ gagnent moins de 5000 francs par mois.

La majorité des ménages sans voiture vivent en appartement de location (85%), soit environ 10% de plus que l'ensemble des ménages.

Choix délibéré pour plus d'un tiers des ménages sans voiture

Les auteurs de l'étude ont voulu savoir si les membres d'un ménage choisissent volontairement de vivre sans voiture ou s'ils y sont contraints pour des raisons financières, de santé ou autres.

● 34% des ménages ont opté délibérément pour la vie sans voiture;

Bibliographie

Hannes Müller, *Autofreie Haushalte: Ihre Mobilität und die Folgen für die Verkehrsplanung und -politik*, NEP 41, Bericht A2, Fr. 28.90, commande: EDMZ, No. 801.619.d, chez verkauf.zivil@bbl.admin.ch.

Un résumé en français peut être téléchargé depuis le site www.nfp41.ch (reports, A2).

Quant à la méthode, les données concernant les ménages sans voiture ont été obtenues par l'exploitation des données du microrecensement sur les transports de 1994 et par une enquête auprès de 300 ménages sans voiture dans les agglomérations de Bâle, Berne et Zurich.

A noter que les ménages de retraités ont été délibérément écartés de l'échantillon, étant donné que ceux-ci sont nettement moins mobiles que les autres ménages sans voiture, dont la mobilité est comparable à celle des ménages avec voiture.

Signalons aussi que le résumé comporte certaines erreurs de traduction prêtant à confusion. Par exemple, le terme allemand «autokritisch», qui veut dire «attitude critique vis-à-vis de la voiture» a été traduit par «auto-critiques».

- 19% n'ont pas vraiment choisi;
- 48% sont des «ambivalents».

Le profil des ménages ayant délibérément opté pour la vie sans voiture se distingue de celui des autres ménages sans voiture par :

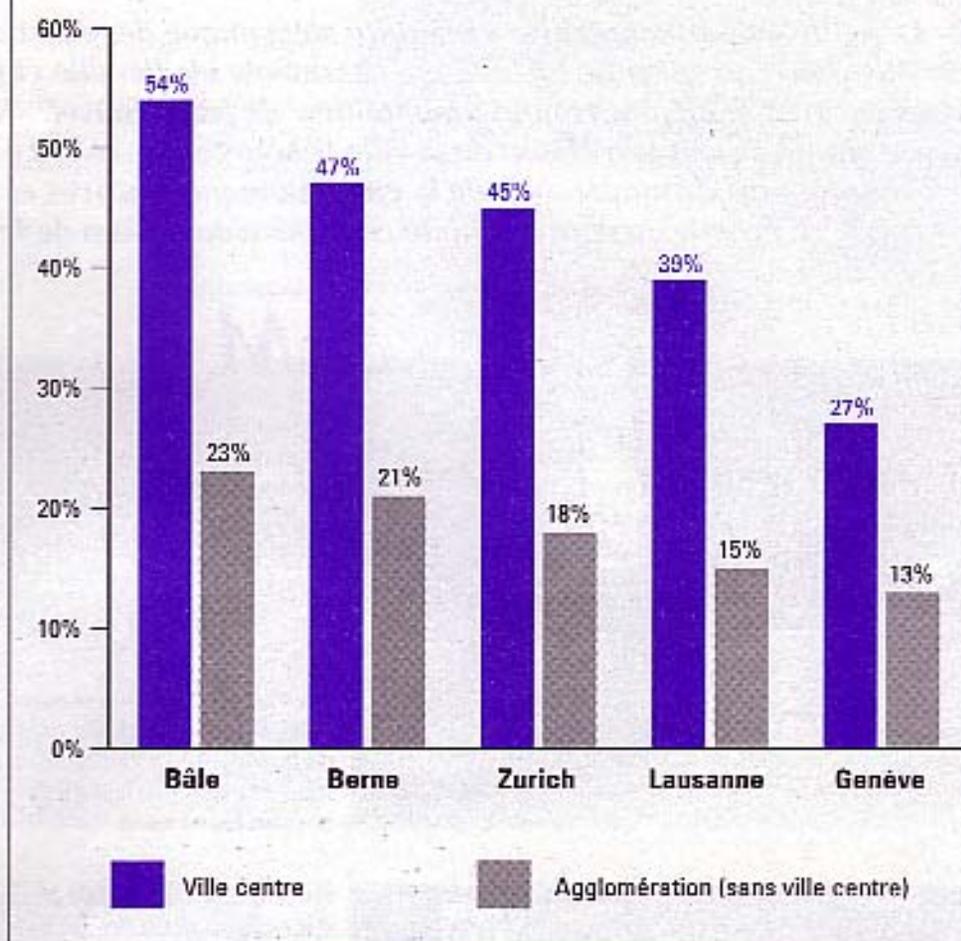
- un revenu supérieur à la moyenne de tous les ménages sans voiture;
- un niveau de formation plutôt élevé;
- un intérêt fortement marqué pour la politique, tendance plutôt gauche-verte;
- une pleine satisfaction de leur mode de vie écomobile;
- l'absence de désir (ou désir rarement exprimé) de posséder une voiture;
- le fait qu'ils considèrent l'absence de voiture plutôt comme un allègement que comme une restriction;
- leur attitude plutôt critique vis-à-vis de la voiture.

Pas de polarisation idéologique

Malgré le fait que les personnes ayant opté pour une vie sans voiture ont une attitude plutôt critique vis-à-vis de celle-ci et sont plutôt «de gauche-verts», on ne constate aucune polarisation entre les «sans voiture malgré eux qui aimeraient toutefois bien en avoir une», et les «sans voiture écolo-dogmatiques».

De toute évidence, il existe un nombre considérable de ménages renonçant volontairement à la voiture et dont les membres ne se distinguent ni par leur opinion, ni par un comportement quotidien particulièrement écologique. Ce qui les a amenés à choisir de vivre sans voiture, c'est la prise de conscience du fait qu'il est possible de satisfaire ses besoins de mobilité sans posséder une voiture et également la prise de conscience du fait que la possession d'une voiture comporte aussi des inconvénients: les coûts, le temps consacré à l'entretien, le stress

Pourcentage des ménages sans voiture dans les villes centre et dans les périphéries



pour trouver une place de parc, etc.

Bref, le choix de vivre sans voiture implique une analyse rationnelle des avantages et des inconvénients de l'automobilité, et donc un certain détachement face à la valorisation irrationnelle de la voiture.

Recours à la voiture dans un but précis

La plupart des personnes vivant en ménage sans voiture et ayant un permis de conduire utilisent de temps en temps une voiture pour des raisons déterminées. Dans la plupart des cas, celle-ci est empruntée à des parents ou à des amis; parfois elle est louée. Au moment de l'enquête, l'autopartage était encore peu répandu et seuls 12% y avaient recours.

Catalogue de mesures pour inciter à vivre sans voiture

Une politique des transports visant au transfert de l'automobilité à l'écomobilité devrait redoubler d'efforts pour promouvoir le renoncement à la voiture propre, la condition primordiale étant naturellement une bonne desserte par les transports publics.

Les auteurs ont établi une liste de mesures dans différents domaines, selon un ordre de priorité et en évaluant l'effet supposé de chaque mesure, dont voici un résumé:

- information et sensibilisation, surtout auprès des enfants et des jeunes et au sein de l'administration;
- développement de l'autopartage (car-sharing), aussi dans les régions à faible densité;

- nouvelles prestations intégrées de mobilité (NPM);
- quartiers, centres-ville et lieux touristiques sans voiture, et périodes sans voiture;
- offre de transports publics, en particulier durant les heures creuses et dans les périphéries;
- politique des prix: tarifs des taxis, tarifs de location de voitures, tarifs des transports publics;
- péage routier (création d'une base constitutionnelle et législative);
- promotion des déplacements à pied et à vélo;
- places de parc: réduction du nombre obligatoires de places de parc lors de projets de construction;
- aménagement du territoire:

(suite à la page 8)

Morat: (petite) ville modèle

La petite ville fribourgeoise à majorité alémanique de Morat est généralement connue pour son enceinte fortifiée, sa charmante vieille-ville et plus récemment son artepilage avec le bientôt fameux «monolithe» de Jean Nouvel. «Rue de l'Avenir» s'est penchée sur un aspect peu connu de la ville fribourgeoise, mais combien intéressant: des réalisations de modération de la circulation innovatrices et sur une grande échelle, malgré l'attitude restrictive du canton de Fribourg.



Morat, avec ses 6000 habitants dont 70% sont alémaniques, compte déjà 6 zones 30. Toutes les villes ne peuvent en dire autant.

Les passages piétons sécurisés, une spécialité moratoise. Le Ryf, ancienne route cantonale, 50 km/h. La présence de bornes sur la chaussée réduit la chaussée à 4, 4,5 m, rend le croisement difficile et incite les automobilistes à réduire leur vitesse.



Porte d'une zone 30 de la Langmatt. La porte est caractérisée par la présence de coussins de type berlinois ET une réduction de la chaussée à double sens à 4, 4,5 m (suivant comment les usagers garent leur véhicule). Efficace!

Zone 30 au sud de la gare. Un carré berlinois dans un carrefour modère efficacement la circulation.



La modération de la circulation peut participer à l'atmosphère d'une ville.

Rue de Berne: une réalisation exemplaire

La rue de Berne, à l'entrée ouest de la ville a été réhabilitée lors de l'établissement d'un centre commercial important. La circulation est intense avec 10 000 véhicules/jour, dont 30 à 40% vont en direction du centre commercial.

Moral a trouvé une solution originale, efficace du point de vue de la modération de la circulation et satisfaisante du point de vue esthétique, ce qui est rarement le cas en ce qui concerne les accès aux centres commerciaux.

Alain Rouiller



L'aménagement comprend des trottoirs de 2 à 2,5 m, une chaussée de 3, 4 m et une bande polyvalente centrale d'environ 2 m. La présence de luminaires sur la bande polyvalente garantit qu'elle sera bien utilisée pour les tournés à gauche ou à droite.

La bande polyvalente centrale permet aux différents usagers, y compris les piétons, de traverser en sécurité malgré la charge de trafic importante et les nombreuses activités du secteur.



15 à 20 % des automobilistes traversent la chaussée pour accéder au centre commercial, aux garages ou aux différents commerces. La bande polyvalente joue pleinement son rôle de zone d'attente.



La faible largeur de la chaussée incite l'automobiliste à doubler les deux-roues en empruntant la bande polyvalente, ce qui l'oblige à rouler à une vitesse mesurée.

Concepts innovateurs de mobilité

Les plans de déplacements d'entreprise

Manque de place, contrainte réglementaire, préoccupation environnementale : des motivations diverses pour des entreprises qui ont fait la démarche d'un plan de déplacements d'entreprise (PDE), visant à inciter employés – et employeurs – à se déplacer par des moyens «écomobiles».

Le plan de déplacements d'entreprise est «une démarche visant à aborder de manière globale et intégrée la problématique transports d'une entreprise afin d'en minimiser les nuisances, les besoins énergétiques et les impacts économiques ou sociaux». Concrètement, un PDE vise surtout à réduire l'utilisation de la voiture dans le cadre professionnel, en particulier de la voiture utilisée par une seule personne.

Les raisons qui amènent une entreprise à envisager un PDE sont diverses. Parmi la vingtaine de cas – liste non exhaustive – recensés par Ph. Gasser (en France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas et Suisse), c'est très souvent la question du stationnement qui est à l'origine de la démarche : l'entreprise doit s'agrandir, et le seul espace disponible se trouve être le parking. Ou alors le nombre d'employés augmente de manière importante, mais les surfaces de stationnement

ne peuvent pas être étendues. Il faut trouver des solutions dans le sens d'une diminution de la demande.

Les considérations environnementales (le «développement durable») et l'image écologique de l'entreprise, même si elles sont souvent mises en avant a posteriori, ne sont pas suffisantes pour motiver une action. Les entreprises sont «fondamentalement pragmatiques» : sans gain pour l'entreprise, pas de PDE...

Les changements prennent du temps

Les mesures prises sont en définitive classiques : comme le souligne Ph. Gasser, «les solutions techniques existent et sont connues depuis longtemps. La nouveauté n'est qu'une question de pratique.» C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de son exposé, il a préféré montrer les «moteurs du changement» (et les obstacles au changement) plutôt que décrire les expériences recensées.

La définition des solutions représente une première étape

(poser les bases pour «rendre l'alternative à la voiture possible»). Il faut ensuite «rendre cette alternative désirable» (p. ex. réserver les meilleurs emplacements pour les vélos et les «co-voitureurs», accorder un avantage financier). La réflexion et les mesures doivent être expliquées et discutées, pour favoriser une prise de conscience du pourquoi et de l'intérêt de la démarche.

Enfin les changements prennent du temps et doivent s'ancrer dans la durée : cela suppose une dynamique continue, le développement d'expériences positives, l'implication de «leaders», de profiter des moments de changements (contextuels, nouveaux employés) pour développer de nouveaux comportements avant que les habitudes ne soient prises.

La démarche est complexe : un PDE qui voit le jour est un PDE qui procure des avantages à l'entreprise, aux employés et à la collectivité... Avantager ces trois groupes à la fois est un projet souvent difficile à concevoir et à mettre en œuvre. Dans tous les cas, la présence d'un conseiller en mobilité, interne et/ou externe à l'entreprise, facilite grandement la réalisation d'un PDE.

Informez, informez, et encore informez...

L'ouverture au changement est plus grande qu'on l'imagine. Les «résistants de principe» sont estimés à 10-15%.

Les résistances au changement trouvent surtout leur source dans l'insuffisance d'information : information sur les nécessités d'un changement (le pourquoi), et sur les moyens de changer (le comment).

Il y a donc là un important travail à effectuer pour faire connaître les expériences faites, les résultats obtenus, les facteurs de réussite et d'échec, les processus suivis. Et un besoin de développer une argumentation propre à servir de levier, par exemple sur la question des coûts : de manière générale les entreprises sous-estiment ou ignorent les coûts liés aux choix de mobilité (p. ex. coût réel des places de stationnement mises à disposition, ou celui des accidents).

Le potentiel est important : en terme de pourcentages, les «précurseurs» ne représentent qu'une minorité (10%). La majorité est constituée de «suiveurs», qui peut être ouverte au changement pour peu qu'on lui montre des chemins possibles...

Les entreprises recensées par Ph. Gasser comptent entre 1000 et 13000 employés. Chez Novartis à Bâle (13000 employés, 1300 vélos d'entreprise, 3000 places pour vélos), la part des utilisateurs du vélo a passé en 15 ans de 4% à 26%...

Exposé de Philippe Gasser, résumé de Dominique von der Mühl

FACTEUR DE RESISTANCE!



Des résistances au changement souvent plus supposées que réelles ...



Piétons et phares allumés

Prise de position de Mobilité piétonne

Depuis janvier 2002, l'OCR recommandera aux automobilistes de rouler phares allumés de jour. Dans un premier temps, il s'agit d'inciter les conducteurs à le faire, mais à terme la volonté est de le rendre obligatoire. Il est communément admis que rouler avec phares allumés en dehors des localités, en particulier sur des tronçons situés en forêt, à la nuit tombante ou par mauvais temps améliore la sécurité routière.

Mais faut-il l'imposer en localité ?

Nouvelle prescription dès le 1.1.2002

«Les feux de croisement ou les feux de circulation diurne des véhicules automobiles devraient être allumés même de jour.»

(Ordonnance sur les règles de la circulation routière OCR, art. 31, al. 5)

**Démarrer.
Allumer!**

été menées, ou de manière très sommaire. Le résultat statistique de l'introduction des phares allumés de jour a montré au Danemark une augmentation significative d'accidents de piétons. En Norvège les données relatives au piétons accidentés oscillent entre -25% et +130%.

Les exigences de Mobilité piétonne

Pour toutes ces raisons, Mobilité piétonne refuse l'introduction générale des phares allumés de jour à l'intérieur des localités. En ce qui concerne les mesures sur les véhicules, elle demande plutôt des installations du type «Intelligent Speed Adaptation» ISA, ou des appareils contrôlant automatiquement le taux d'alcool.

Elle demande aussi qu'avant d'aller plus en avant dans l'introduction de la conduite phares allumés de jour, des études scientifiques soient menées.

Les conséquences sur tous les usagers de la route doivent être étudiées de manière différenciée (avantages, désavantages, conséquences sur la sécurité routière).

A côté des effets sur le trafic motorisé, des recherches doivent être conduites sur les «non-éclairés» (sic) à savoir les piétons, les cyclistes les en-

Mobilité piétonne a de quoi avoir des soupçons fondés sur le fait que les phares allumés de jour nuisent plus aux piétons qu'ils ne leur apportent des bénéfices :

- les véhicules allumés tiennent plus compte des autres véhicules avec phares allumés que des piétons. Ceux qui ne sont pas «allumés» disparaissent ainsi dans «une mer de lumière» ;
- avec les phares allumés de jour, la somme des perceptions dans la circulation ne s'accroît pas, ce qui signifie

que la perception du piéton par l'automobiliste est dans l'ensemble plus mauvaise ;

- la lumière des phares peut produire des effets d'éblouissement et rendre plus difficile la prise de contact visuelle avec le conducteur. Ces deux effets n'améliorent pas la sécurité ;
- la conduite phares allumés de jour est une mesure technique qui n'exige aucun changement de comportement (par exemple, réduire sa vitesse) ;

- la conduite phares allumés de jour ne règle en rien le fait que les automobilistes ne voient pas les piétons. D'un côté, les automobilistes ont un sentiment plus grand de sécurité, mais les piétons à cause des phares allumés se comportent de manière encore plus prudente et renoncent à leur mobilité (long temps d'attente au bord de la route, moins d'occasions de traverser) ;
- les études concernant les effets des phares allumés sur les piétons, n'ont pas du tout

fants, et les personnes âgées. Ces recherches devraient couvrir les aspects suivants :

- statistiques d'accidents (différenciées selon les types d'usagers et situations, à l'intérieur ou à l'extérieur des localités, heures, etc.);
- perception (sentiment de sécurité et estimations subjectives aussi selon le type d'usagers);
- comportements des usagers (temps d'attente des piétons aux traversées avec ou sans phares allumés).

Pourquoi ces exigences

Les effets de la conduite avec phares allumés de jour à l'intérieur des localités sur les piétons et sur le trafic ont en général été peu étudiés. Les résultats montrent que les accidents de piétons ont augmenté dans quelques pays, au Danemark (de manière significative) et en Israël (statistiquement pas pertinent).

Le seul résultat positif pour les piétons se trouve en Finlande où les phares allumés de jour ne sont obligatoires qu'en

hiver et qu'à l'extérieur des localités.

C'est pourquoi, nous ne pouvons en tirer aucune conclusion pour l'intérieur des localités, là où a lieu pourtant le 90% des accidents de piétons. Partout ailleurs, les statistiques ne sont pas significatives, ni positivement ni négativement.

On ne peut donc en aucun cas dire que les piétons profitent des phares allumés de jour.

Adaptation Anne Tissot

Journée d'étude VLP-ASPAN

La saturation des réseaux de transport

Mercredi 13 mars 2002, Hôtel Le Warwick à Genève (juste en face de la gare)

Comment (ré)agir face à l'engorgement des agglomérations? Nos modes de vie et de fonctionnement impliquent un besoin de mobilité toujours croissant.

On veut vivre à la campagne, tout en travaillant en ville et en ayant accès aux différentes prestations culturelles urbaines; les achats se font en voiture, même s'il ne s'agit d'acheter que du pain, du fromage et une bouteille de vin.

Les études menées dans le cadre du programme national de recherche 41 (PNR 41) ont abouti à des résultats étonnants; dans différents lieux de Suisse romande, les bureaux de planification et de gestion du trafic s'attellent à résoudre les problèmes liés à la saturation des réseaux de transports des agglomérations. Quels en sont les constats et les solutions proposées?

Intervenants

Pierre-Alain Rumley, directeur de l'Office fédéral du développement territorial, **Christophe Jemelín**, collaborateur scientifique à l'EPFL, Institut de recherche de l'Environnement construit (IREC), **Philippe Glayre** et **Sylvain Guillaume-Gentil** du bureau Transitec Ingénieurs-conseils SA, **Christoph Stucki**, Directeur des Transports Publics Genevois (TPG), **Sophie Lin**, chef de service du plan directeur cantonal, **Serge Anet**, délégué CHF au RER Genève, consultant, **Yves Blanc** du bureau Parel, **Bettina Hamel** et **Christophe Cuvni** de l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne.

Infos au 011/180 76 76 ou à info@vlp-aspan.ch.

(suite de la page 3)

amélioration de l'approvisionnement de proximité.

Conclusion

La promotion de la vie sans voiture devrait devenir un nouveau pilier d'une politique durable des transports. A la base, il importe de tordre le cou à l'opinion courante selon laquelle « tout le monde a une voiture ». Montrer les avantages de la vie sans voiture, pour chacun en particulier et pour la collectivité, devrait devenir une tâche prioritaire de la Confédération, des cantons et des communes.

Exposé de Hannes Müller, résumé de Lydia Bonanomi



Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**
Association suisse des piétons
 - **ATE**
Association transports et environnement
 - **« La Rue »**
Groupe de travail de l'EPFL
 - **Pro Jeunesse**
 - **Pro Senectute**
 - Association des Familles des Victimes de la Route
 - Sex 30/4 d'Art Public
 - Société pour la protection de l'environnement
- « 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
Anne Tissot

Fbg de l'Hôpital 1
2000 Neuchâtel
T 032/724 32 82
F 032/724 20 00
E-mail rue.avenir@imaginer.ch
www.rue.avenir.ch
CCP: 20-7856-6

Président

Serge BUCHAT
77, route de Fontenais
2900 Porrentruy
032/966 61 41
F 032/466 10 02
E-mail sergebuchat@nab.ch

Vice-Président

Alain ROULLIER
ATF - 18, rue Montbrillant
1201 Genève
022/777 10 02
F 022/777 10 05
E-mail alainroullier@span.ch

Centre de documentation de l'IREC/EPFL

Dominique von der MÜHLL
IREC/DA/EPFL
Bâtiment polyvalent Ecublises
1015 Lausanne
021/693 42 07
F 021/693 38 40
E-mail Dominique.Vondermuell@epfl.ch

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROULLIER
(voir coordonnées ci-dessus)

Fribourg

Jean-Luc RIMEP
213, passage du Cardinal
1700 Fribourg
026/424 76 65
F 026/424 71 96
E-mail espace.ens@vbc.ch

Jura

Serge BUCHAT
(voir coordonnées ci-dessus)

Neuchâtel

Yolande NORTH
2, ch. de Fresens
2024 St-Antoine-Sauges
032/020 35 10 19
E-mail yolande.north@bluewin.ch

Valais

Pierre-François SCHMID
10, rue du Rhône
1950 Sion T 027/322 94 64
F 027/322 91 49
E-mail tpsjon@vbc.ch

Vaud

Voir ci-dessus: Centre de documentation de l'IREC/EPFL



Abonnement 2002

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. 30.-, soutien Fr. 100.-

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

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____

NPA: _____ Localité: _____