

La présentation contient des **liens hypertextes** = mots soulignés



Exemples suisses et européens



Rue commerçante

Rues pour le jeu

urbanisme tactique

Rues et zones à accès restreint

Rues à priorité piétonne

www.rue-avenir.ch

Alain ROUILLER



Vice-président de Rue de l'Avenir



Premier président ATE Genève dès 1979
Ancien collaborateur de l'ATE Suisse



Ancien député de la République et Canton de Genève



- Création de RdA en 1981
- Promouvoir des réalisations et des politiques novatrices
(sécurité des déplacements, mobilité douce et urbanisme de proximité)
- Journée d'étude annuelle, publications, site Internet, InfoLettre, conseils etc...
- Public cible:
habitants, responsables communaux, professionnels de l'aménagement



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

Associations membres



INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

Pour une mobilité d'avenir



- Bulletins 3 par an
- Journée annuelle
- Infolettre
- Site Internet



INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

Réseau francophone pour une mobilité urbaine conviviale et sûre

Lien

- *Belgique* :
 - Institut VIAS
 - Bruxelles mobilité (Région Bruxelles Capitale)
 - DEMETER, Uni de Liège,
 - CRR Centre de recherches routières
- *France* :
 - CEREMA (Territoire et ville)
 - Rue de l'Avenir France
- *Luxembourg* :
 - Sécurité routière, Luxembourg
- *Québec* :
 - Ministère des transports et de la mobilité durable
 - Fondation Rues Principales
 - Vélo Québec
- *Suisse* :
 - Rue de l'Avenir Suisse, ATE, Mobilité piétonne

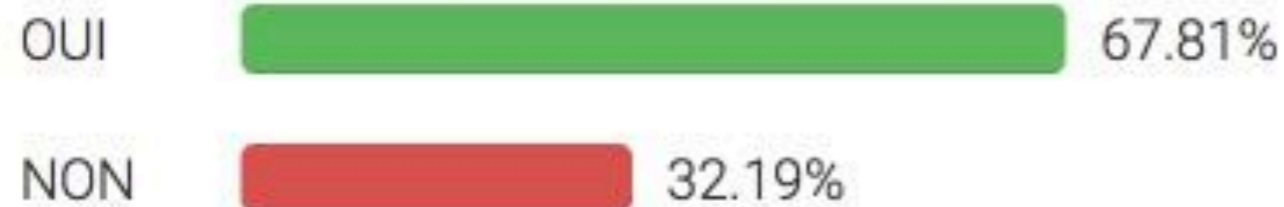
+ Correspondant italien dès 2018





Objet n°2 : CP (IN-154) Mobilité cohérente et équilibrée

Acceptez-vous la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (Contreprojet à l'IN 154) (11769), du 4 décembre 2015?



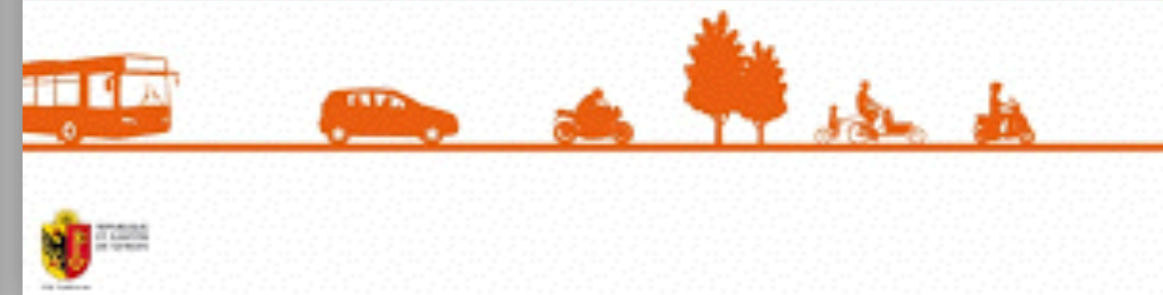


Les deux zones urbaines



LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILIBRÉE : LES PRINCIPES

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE (DETA)



LMCE - loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée

Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

¹ Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.

² En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

³ En zone I :

- a) le département prend les mesures visant à limiter **la vitesse à 30 km/h au maximum** selon les conditions prescrites par le droit fédéral;
- b) **l'accès** à cette zone par les autres modes de transport **est restreint**;
- c) certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à **30 km/h aux heures de forte demande** et à **50 km/h** le reste du temps;
- d) **les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées**;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;
- f) le **stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant**.

⁴ En zone II :

- a) le trafic de transit est fortement restreint;
- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;
- c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
- d) la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;
- f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ».



Lien



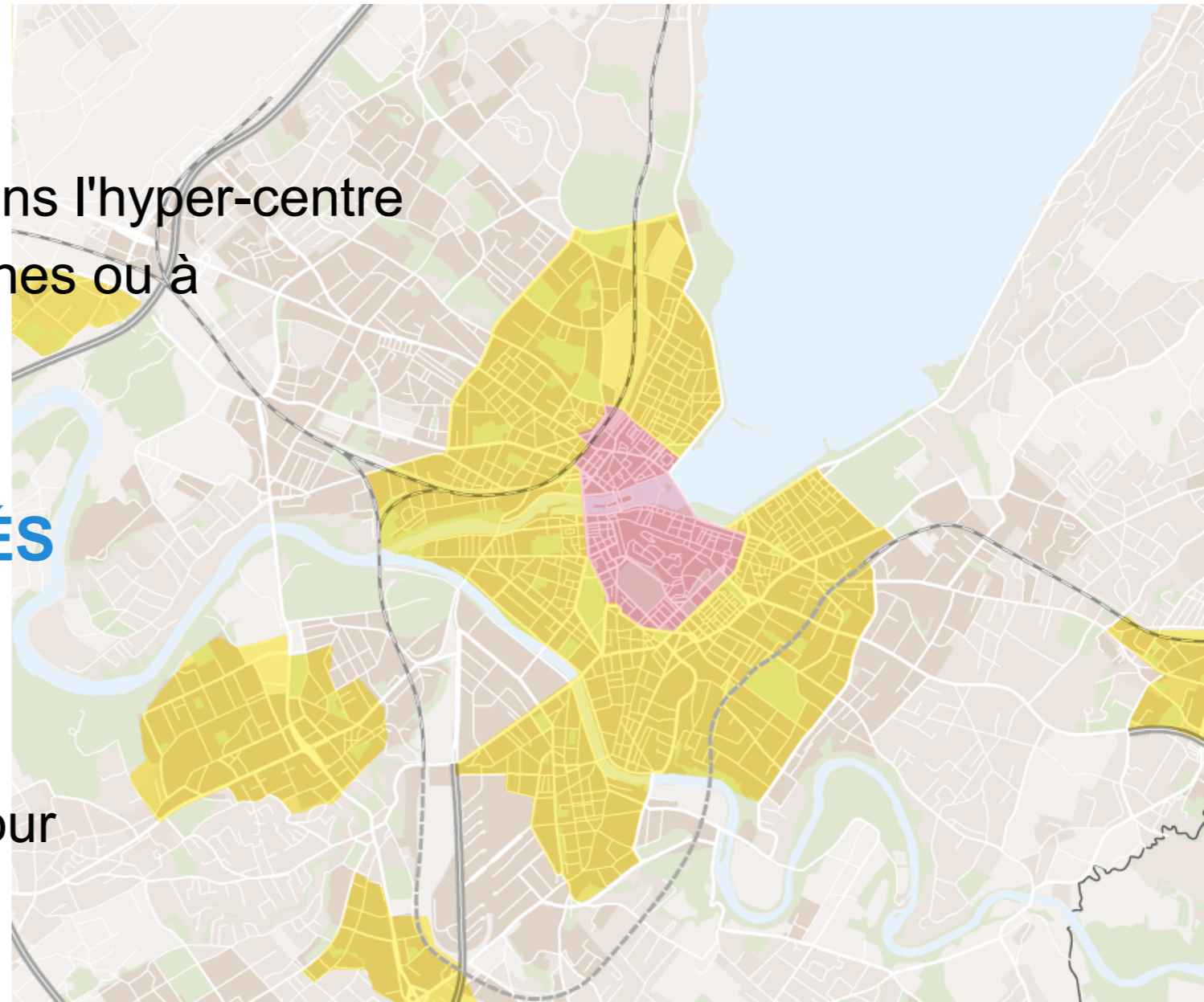


UN HYPER-CENTRE PACIFIÉ

- Objectif global : 30 km/h max. dans l'hyper-centre
- Développement de zones piétonnes ou à priorité piétonne

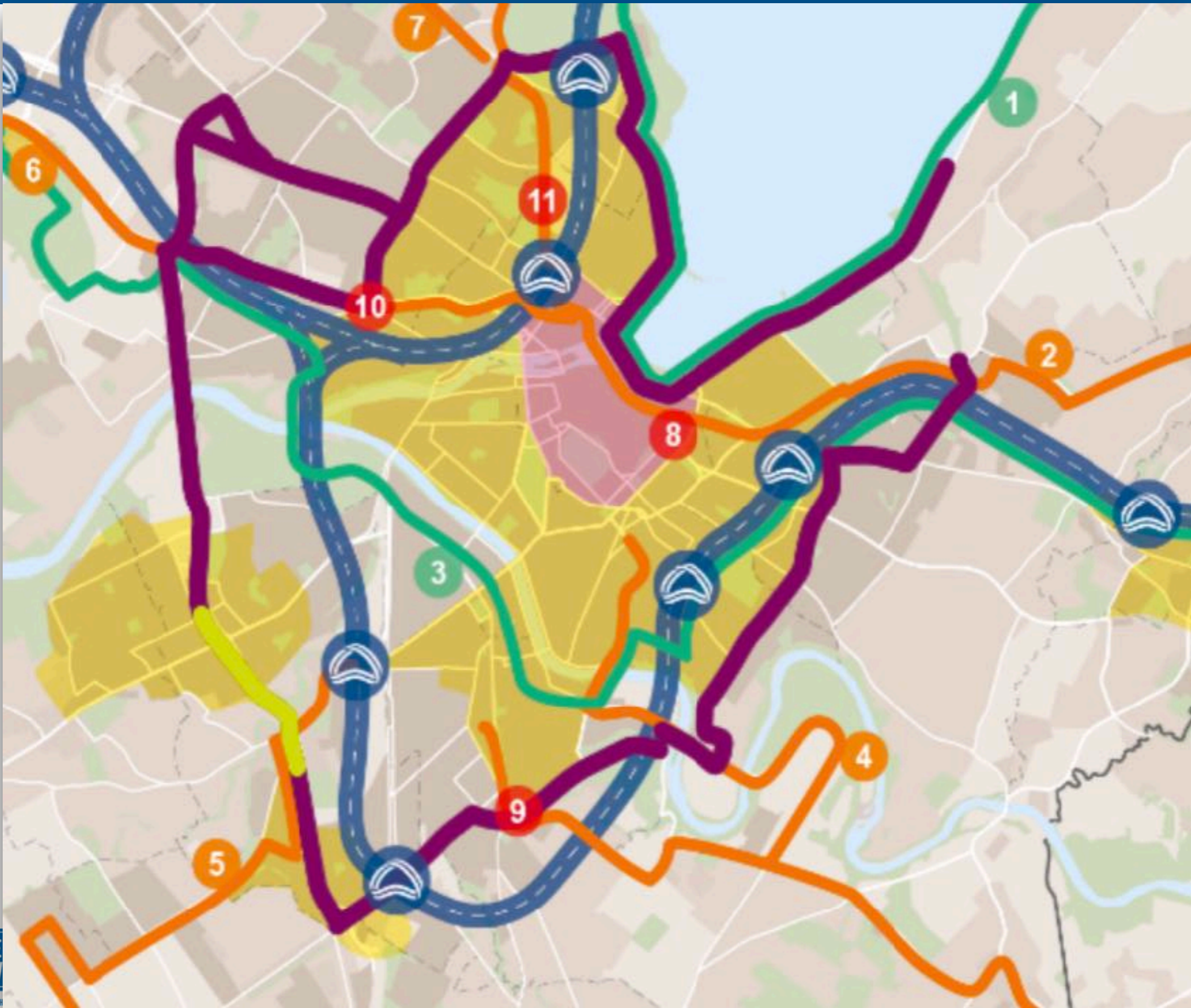
DES CENTRES URBAINS APAISÉS MAIS ACCESSIBLES

- Développement de zones 30
- Des axes routiers structurants pour garantir la fluidité



Diapositive de l'OCT (Office cantonal de transports)

LMCE - loi genevoise pour une mobilité cohérente et équilibrée



ARTICLES DE LA LOI H 121

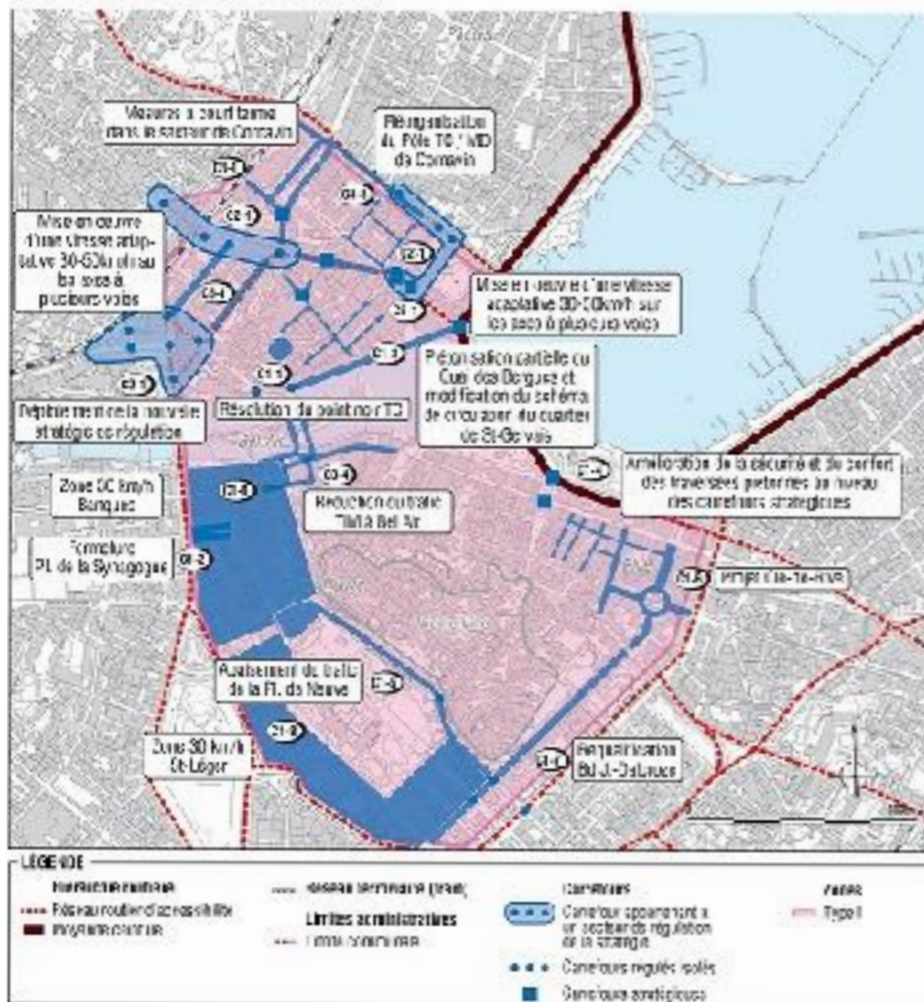
- Art. 3 al. 2d : réseau cyclable structuré, continu et sécurisé.
- Art. 3 al. 2l : pôle d'échanges garantit l'interconnexion de qualité en zone I.
- Art. 3 al. 3a : encourager les nouvelles pratiques de mobilité pour réduire les charges.
- Art. 3 al. 3c : des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide.
- Art. 4 al. 2b : infra de stationnement exceptés aux besoins locaux des cyclistes.
- Art. 5 al. 7 : modes transports les plus efficaces selon la demande et les habitudes de la journée.
- Art. 7 al. 2 : en zone I et II, la priorité en matière de gestion du trafic pour les TC et MD.
- Art. 7 al. 3a : limitation de vitesse adaptative en les zones à risques avec à leur ras de pointe.
- Art. 7 al. 3d : zones piétonnes et trafic limité inversées en zone I.

OBJECTIFS DES MESURES

Coverant le centre historique, la zone I doit privilégier les zones piétonnes ou généraliser la circulation à 30 km/h, sauf sur certains axes à plusieurs voies où, selon l'heure, des vitesses variables sont prévues. Le parking des automobiles doit être entièrement payant.

Dans cette zone la priorité est différenciée avec un usage de la voirie disponible attribué aux TC et MD par des projets de piétonisation, de modération des vitesses, des aménagements et régulation en faveur des MD et TC, et des modifications de schéma de circulation. L'objectif des mesures est de supprimer le trafic de transit.

LOCALISATION DES MESURES



DESCRIPTION DES MESURES

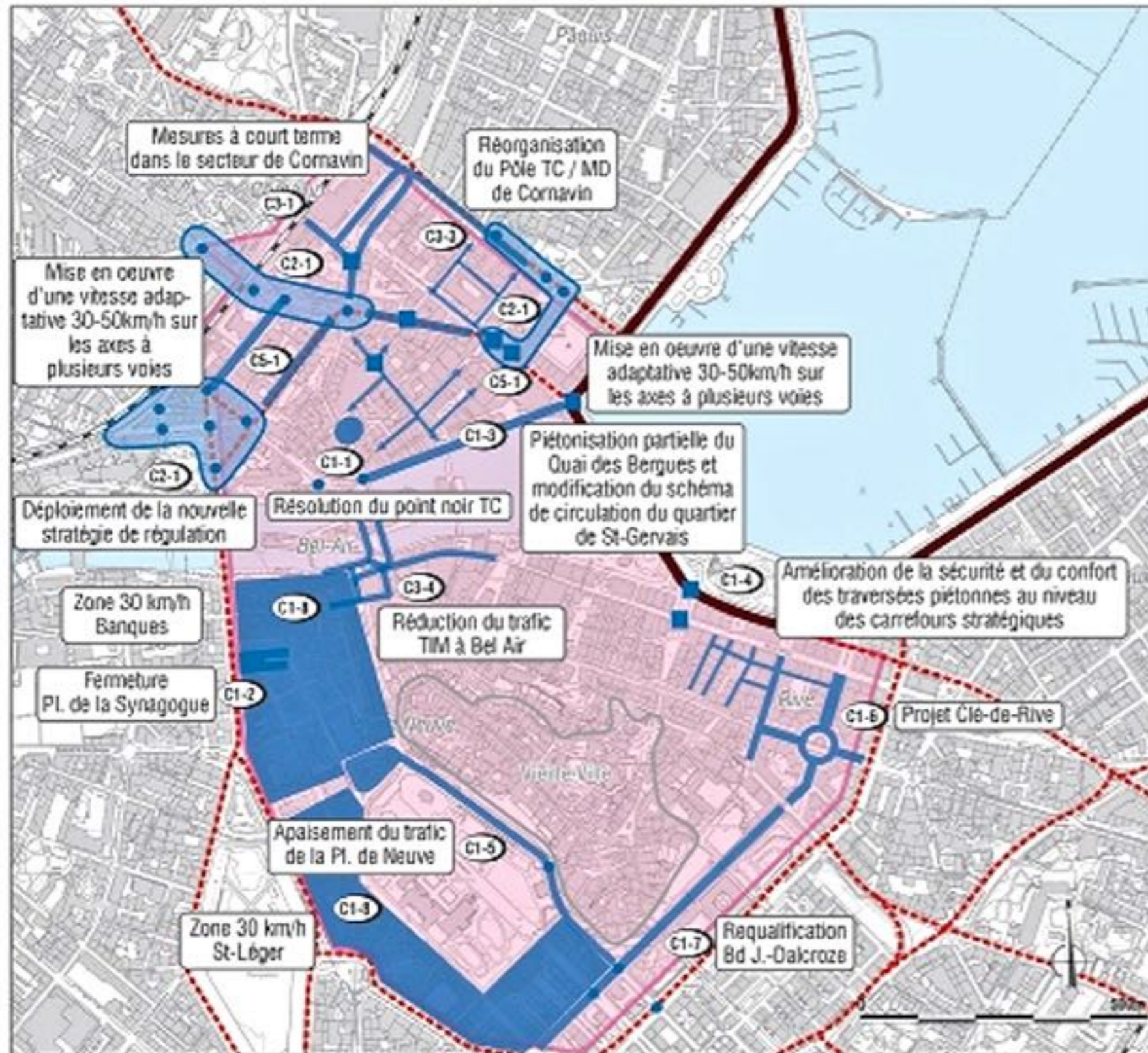
PROJET	MESURES LIÉES	PORTEUR DE LA MESURE	AVANCEMENT					PLANIFIÉ		
			Opportunité	Fiabilité	Approb. Proj.	Approb. Act.	2017	2018	2019	
C0-1: Mesures à court terme dans le secteur de Cornavin : aménagement piéton, régulation, déplacement des arrêts de bus		DGT, Ville de Genève								
C1-1 : Réorganisation du point noir TC (Coutance/Grenus)		CG								
C1-2 : Fermeture de la place de la synagogue		Ville de Genève								
C5-1 : Mise en œuvre d'une vitesse adaptative 30-50 km/h sur les axes à plusieurs voies : opportunité/modalité à étudier sur Champoulet, Fazy, Dalcroze, Terraux-du-Temple		CG								
C1-3 : Piétonisation partielle du quai des Bergues et modification du schéma de circulation du quartier de Saint-Gervais		Ville de Genève								
C0-3 : Réorganisation du Pôle TC / MD de Cornavin - phase I : Fermeture place Michalient, modification du schéma de circulation, aménagements TC et régulation - phase II : Réorganisation du stationnement, nouveaux schéma de circulation et régulation - phase III : Formature complète de la place Cornavin et modification des arrêts TC		DGT, Ville de Genève								
C1-4: Amélioration de la sécurité et du confort des traversées piétonnes au niveau des carrefours stratégiques		DGT, Ville de Genève								
C3-1 : Réduction du trafic TIV à Bal-Air		CG								
C1-5 : Apaisement du trafic de la place de Neuve et rue de la Croix-Rouge		Ville de Genève								
C1-6 : Projet Clé-de-Rive : création d'un parking, piétonisation et réorganisation du pôle TC		Ville de Genève								
C1-7 : Réqualification du boulevard J.-Casteroze (en lien avec le projet Clé-de-Rive)		Ville de Genève								
C1-8 : Zone 30 km/h Bonquas, Saint-Léger		Ville de Genève								
C2-1 : Déploiement de la nouvelle stratégie de régulation en zone I : priorité MD et TC		CG								
C4-1, C4-2, C4-3 : Aménagement, points noirs et stationnement cyclable		CG								

LEGENDE

1. PARR (PARR Action Mobilité Intermodal 2015-2018) / PARR (PARR Action de la Mobilité Intermodal 2018-2021) / PARR (PARR Agglomération II)

Etude Réalisation Horizon de réalisation: 2017 2018 2019 2020 2021

LOCALISATION DES MESURES



LÉGENDE

<p>Hierarchie routière</p> <p>--- Réseau routier d'accessibilité</p> <p>— Moyenne ceinture</p>	<p>--- Réseau ferroviaire (train)</p> <p>--- Limites administratives</p> <p>--- Limite communale</p>	<p>Carrefours</p> <p>●●● Carrefour appartenant à un secteur de régulation de la stratégie</p> <p>●●● Carrefours régulés isolés</p> <p>■ Carrefours stratégiques</p>	<p>Zones</p> <p>■ Type I</p>
--	--	---	------------------------------

Un peu d'histoire...



Base légale internationale pour les zones de rencontre et/ou zones résidentielles

Article 27bis Règles spéciales applicables dans les zones résidentielles signalées comme telles

Dans une zone résidentielle signalée comme telle:

- a) **Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la route. Les jeux sont autorisés;**
- b) Les conducteurs doivent circuler à une **vitesse très réduite**, qui est fixée par la législation nationale et qui ne peut en aucun cas être supérieure à **20 km/h** (12 miles);
- c) **Les conducteurs ne doivent pas mettre les piétons en danger ni les gêner. Si nécessaire, ils doivent s'arrêter;**
- d) Les piétons ne doivent pas entraver la circulation des conducteurs sans nécessité;
- e) **Le stationnement est interdit, sauf aux emplacements où une signalisation le permet;**
- f) Aux intersections, les usagers de la route venant d'une »zone résidentielle« doivent céder le passage aux autres usagers, sauf dispositions contraires prévues dans la législation nationale.

Complément adopté à Genève en 1971



Zones de rencontre et/ou résidentielles

	rue /zone résidentielle	zone de rencontre	km/h	Zone de rencontre : 20 km/h et priorité aux piétons
Pays-Bas	1976		6 - 15	
Belgique	1978*	2004	20	*la zone résidentielle est maintenue
Suisse	1979*	2002	20	* la zone résidentielle est supprimée en 2002
Allemagne	1980	2016*	4 - 10	* projet pilote ZR à 20 km/h à Berlin
Autriche	1983*	2013	20 et 30	* 4 - 10 km/h Wohnstrasse, maintenue avec
France		2008	20	
Luxembourg	*1985	2009	20	*maintien de la zone résidentielle avec droit
Québec		2018	20	Rue partagée

En bleu, les pays avec des membres actifs du Réseau RUES

Autres pays (zones résidentielles à faible circulation et avec **jeu prévu**, comme le prévoit la Convention de Vienne : Belarus, Italie, Danemark (10 - 15 km/h), Norvège (8 km/h), Islande (15 km/h), Rép tchèque, Finlande, Pologne, Espagne, Hongrie, Grèce, Lettonie, Royaume Uni (12 km/h), Slovaquie, Suède (au pas) etc.

basé en partie sur des informations de Fuss e.V, Allemagne

Droit de jouer sur la rue

Dans la plupart des pays européens **il est interdit de jouer sur la chaussée.**

Exception: plusieurs pays reprennent les règles de la Convention de Vienne qui prévoit le jeu dans les zones résidentielles. Pas la France.

Cette autorisation de jouer est généralement symbolisée par la **présence d'un ballon sur le panneau.**



Au contraire, en Suisse, **il est autorisé de jouer sur la chaussée**, sur les rues à faibles circulation

Article 46 alinéa 2bis de l'OCR



Zones ou rues résidentielles



Convention de Vienne 1971



Pays-Bas



Royaume Uni



Norvège



Danemark



Italie



Lettonie



Suède



Allemagne



République tchèque



Pologne

Urbanisme tactique

L'urbanisme tactique propose des **aménagements temporaires** qui utilisent du mobilier facile à installer pour démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public.



On peut ainsi montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des usagers. En **consultant les résidents** et en utilisant les résultats de l'atelier de **co-création**, identifiez une zone d'intérêt et sélectionnez quelques actions

Lien temporaires à implanter.

Rues pour le jeu

Zones de rencontre



Photo : Child in the City

Lien

Les enfants ont **le droit de jouer** sur la chaussée dans les **rues à faibles circulation**

Ordonnance sur la circulation routière OCR
Article 46 alinéa 2bis



Il est permis d'utiliser les aires de circulation destinées aux piétons et, sur les **routes secondaires à faible circulation** (p. ex. dans les quartiers d'habitation), toute la surface de la chaussée pour **pratiquer des activités**, notamment des **jeux**, qui se déroulent dans un espace limité, ceci pour autant que les autres usagers de la route ne soient ni gênés, ni mis en danger

Zones à vitesse limitée



- zone piétonne **10 km/h**
– au pas...du cheval



- zone de rencontre **20 km/h**

priorité piétonne !

- zone 30 **30 km/h**



Conditions - processus d'une **zone de rencontre à la demande** :

- désigné un-e **répondant-e**
 - minimum deux réunions publiques
 - le groupe **doit** obtenir la signature de la **majorité des riverains**
- Budget annuel : Fr 20'000.-
– Fr 100'000.- pour 5 zones à la demande par année
– durée démarche : 18 mois

Lien

Photo : Mobilité piétonne



Berne : mobilier - marquage d'une zone de rencontre



urbanisme
tactique

Totem porte



quadrillage vert

=

place de jeu et de rencontre,
pas de stationnement



Bac à fleurs



Pieds verts

Berne : zone de rencontre à la demande



Les jeux doivent être mobiles

urbanisme
tactique

Le quadrillage vert marque
l'emplacement pour le jeux

Photo : Ville de Berne

Berne : zone de rencontre à la demande

Les habitants peuvent ajouter des bacs à fleurs et doivent les entretenir (arrosage - taille des arbustes)

urbanisme
tactique

Photo : Ville de Berne

Ils peuvent ajouter du mobilier urbain léger et mobile (banc - table)

Berne : zone de rencontre pour le jeu



Photos Ville de Berne

Conditions :

- 100 véhicules / heure (1000 par jour)
- pas de transit
- pas de transports publics
- zones 30 dans les rues avoisinantes
- quartier avec enfants

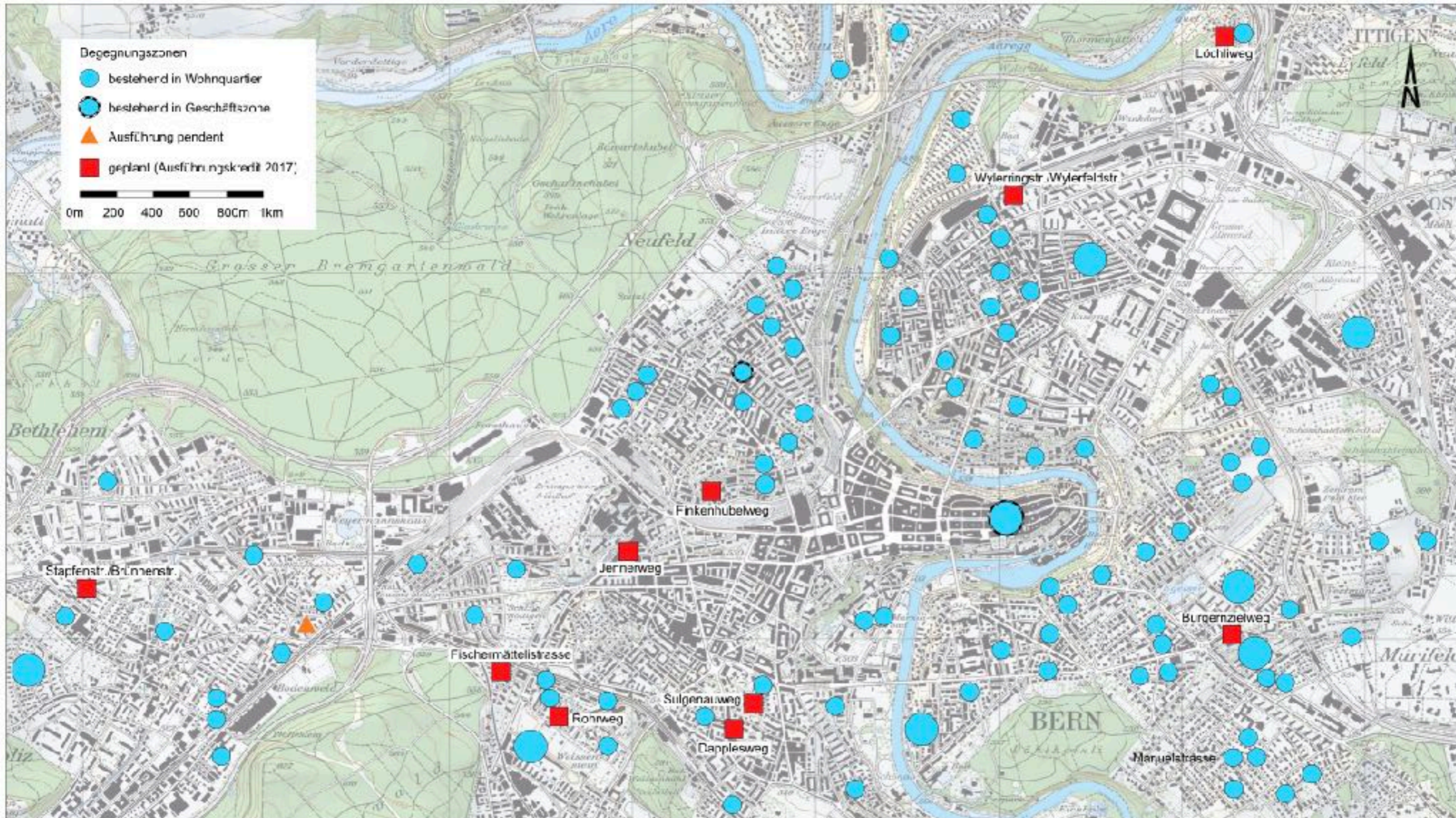
Begegnungszonen

Zones de rencontre



Übersichtsplan 2017

grands points bleus = quartiers en ZR



Zone de rencontre du Burgfeld

Première zone de rencontre de Suisse à l'échelle d'un quartier (hors vieilles-villes)

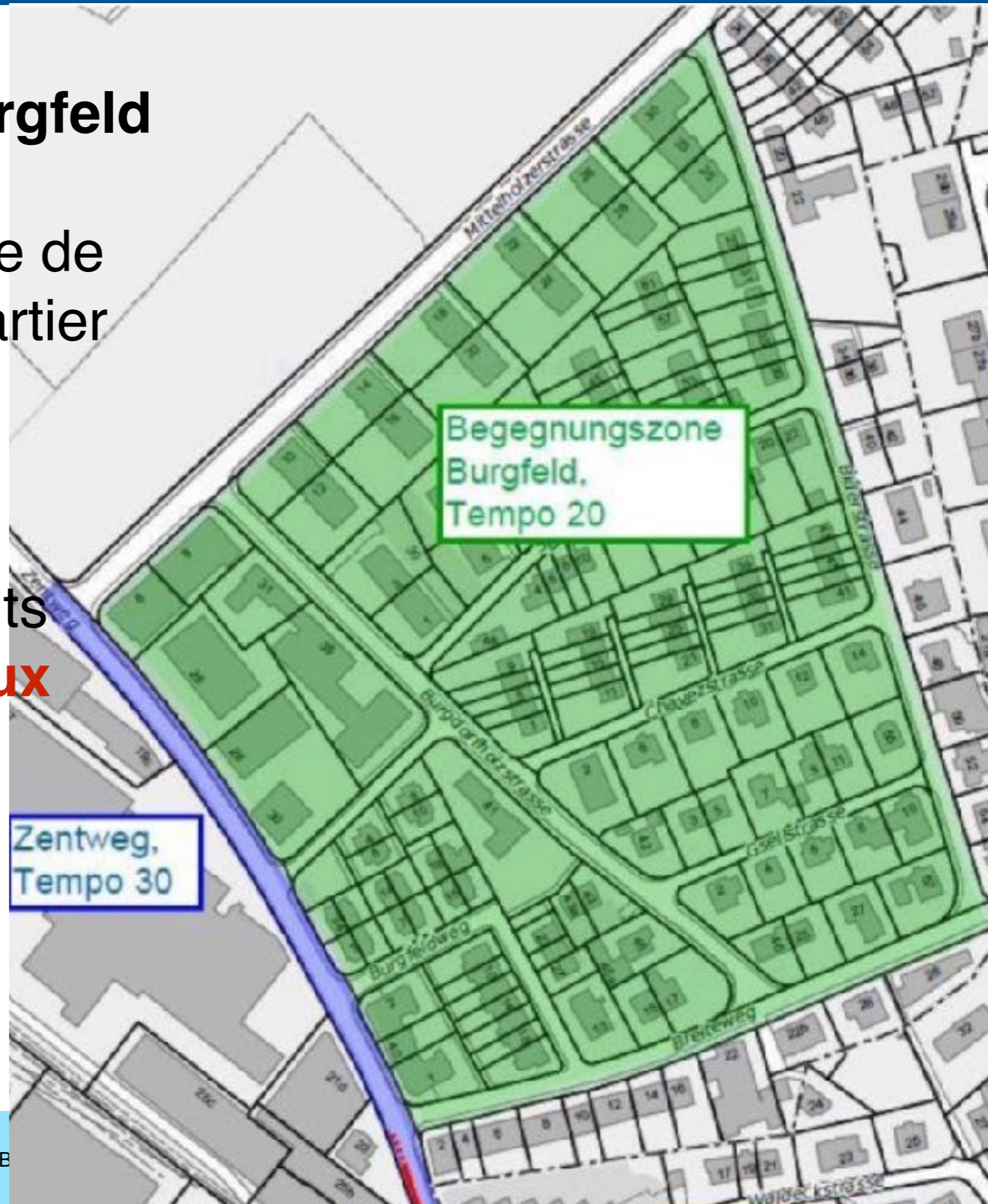
Motivation :

- Sécurité des déplacements
- Manque de **places de jeux**

Coûts :

Fr 95'000.- (€78'000.-)

Suppression de 120 places de stationnement

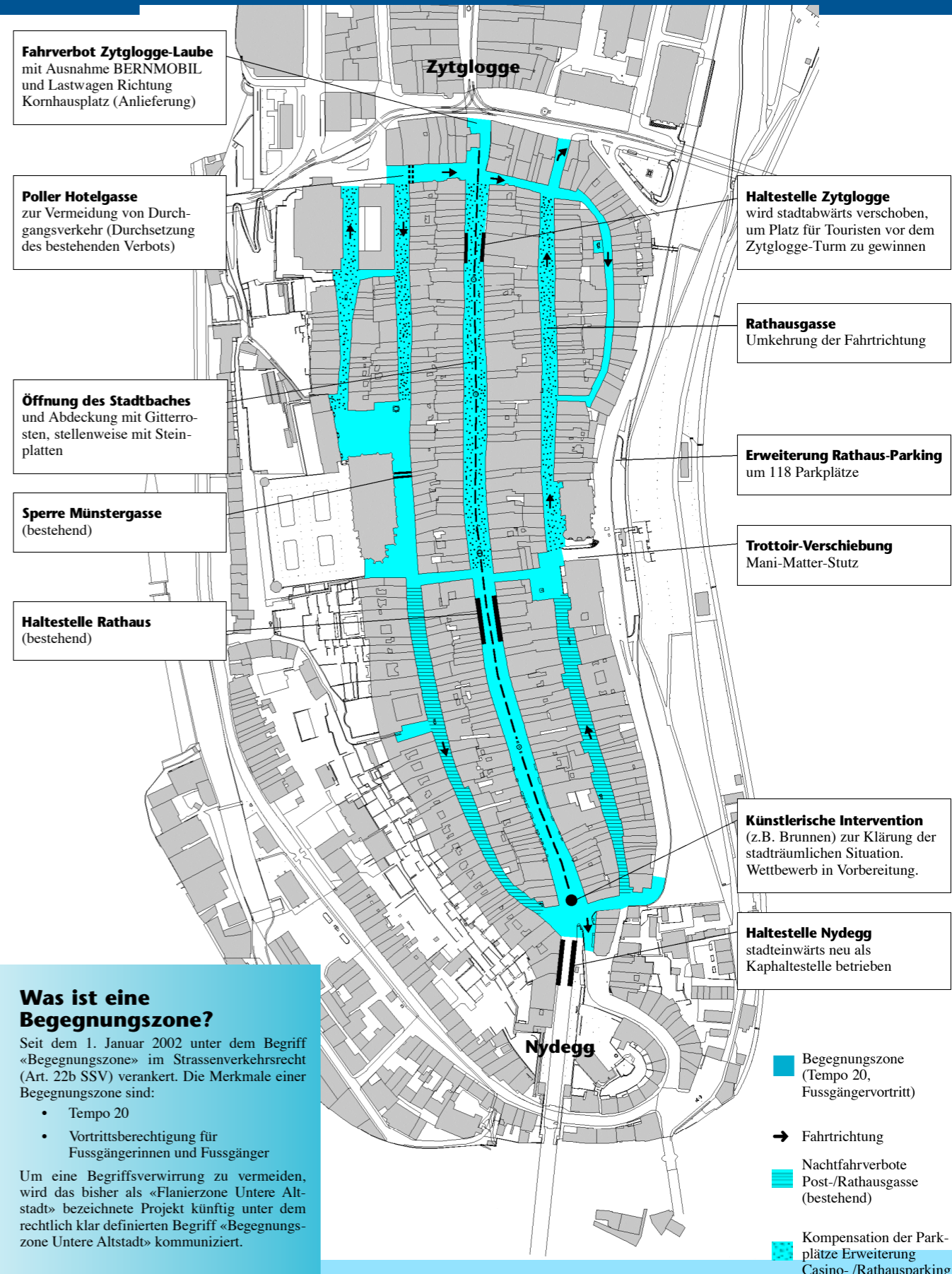
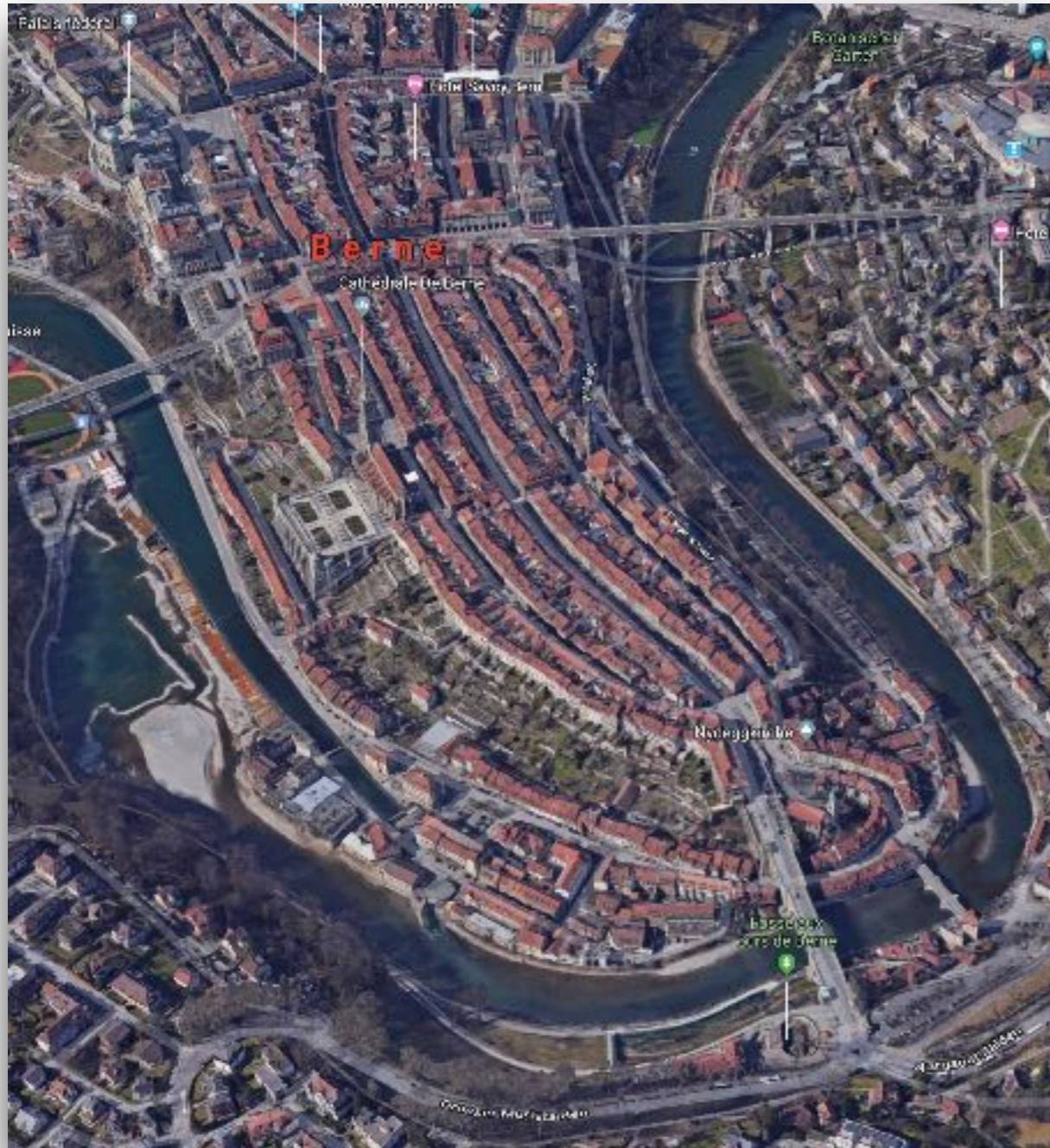


Berne : zone de rencontre étendue du Burgfeld

Image 3D : Apple Plan



Zone de rencontre à accès restreint à temps partiel



Was ist eine Begegnungszone?
 Seit dem 1. Januar 2002 unter dem Begriff «Begegnungszone» im Strassenverkehrsrecht (Art. 22b SSV) verankert. Die Merkmale einer Begegnungszone sind:

- Tempo 20
- Vortrittsberechtigung für Fussgängerinnen und Fussgänger

Um eine Begriffsverwirrung zu vermeiden, wird das bisher als «Flanierzone Untere Altstadt» bezeichnete Projekt künftig unter dem rechtlich klar definierten Begriff «Begegnungszone Untere Altstadt» kommuniziert.



Zone de rencontre
à accès restreint
à temps partiel



accès autorisé sur l'axe central
le matin jusqu'à 11h

Ville de Berne - vieille-ville



axe central de la basse-ville



Panneau affichage mobile

3 types de zones de rencontre :

1. classique => ouverte à tous, comme à Genève
2. interdite à la circulation motorisée (accès restreint)
=> spécialement pensée pour les cyclistes
3. pour le jeu



Bâle : zone de rencontre à accès restreint



Bâle : espace piéton au bord du Rhin



Bâle : zones de rencontre à accès restreint



urbanisme
tactique



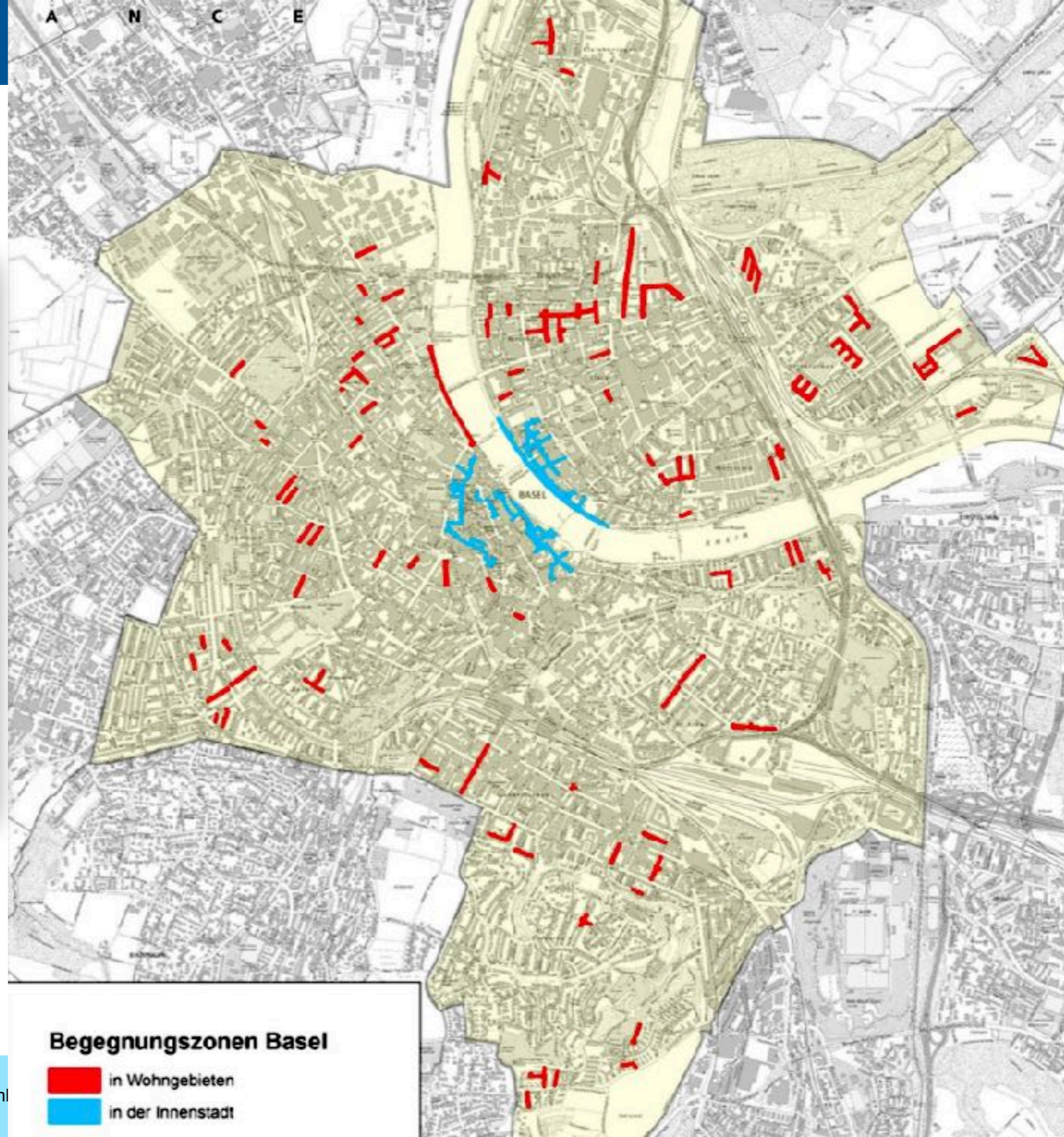
- Eisenbahn
- Rhein
- Grünfläche
- Strasse
- Behinderteparkplatz (aktuelle Standorte unter www.stadtplan.bs.ch > Verkehr > Behinderteparkplatz)
- Kernzone (Limit 30 km/h), allgemeines Fahrverbot
- Öffentl. Verkehr und teilweise Velos/Mofas gestattet
- Begegnungszone (20 km/h), tw. Velos/Mofas gestattet
- Fussgängerzone (Schrittempo), tw. Velos gestattet

Bâle : zones de rencontre



En bleu les zones de rencontre à accès limité

En rouge les zones de rencontre classiques ou pour le jeu



Begegnungszonen Basel

- in Wohngebieten
- in der Innenstadt

Bâle : rues pour le jeu - Spielstrasse



Le dessin indique qu'il s'agit d'une ZR pour le jeu

urbanisme
tactique

Bâle : rues pour le jeu - Spielstrasse



Bâle : rues pour le jeu - Spielstrasse

Aménagement spartiate !



Reprise du modèle bernois des zones de rencontre à la demande.

urbanisme
tactique

Les deux tiers des riverains doivent donner leur accord

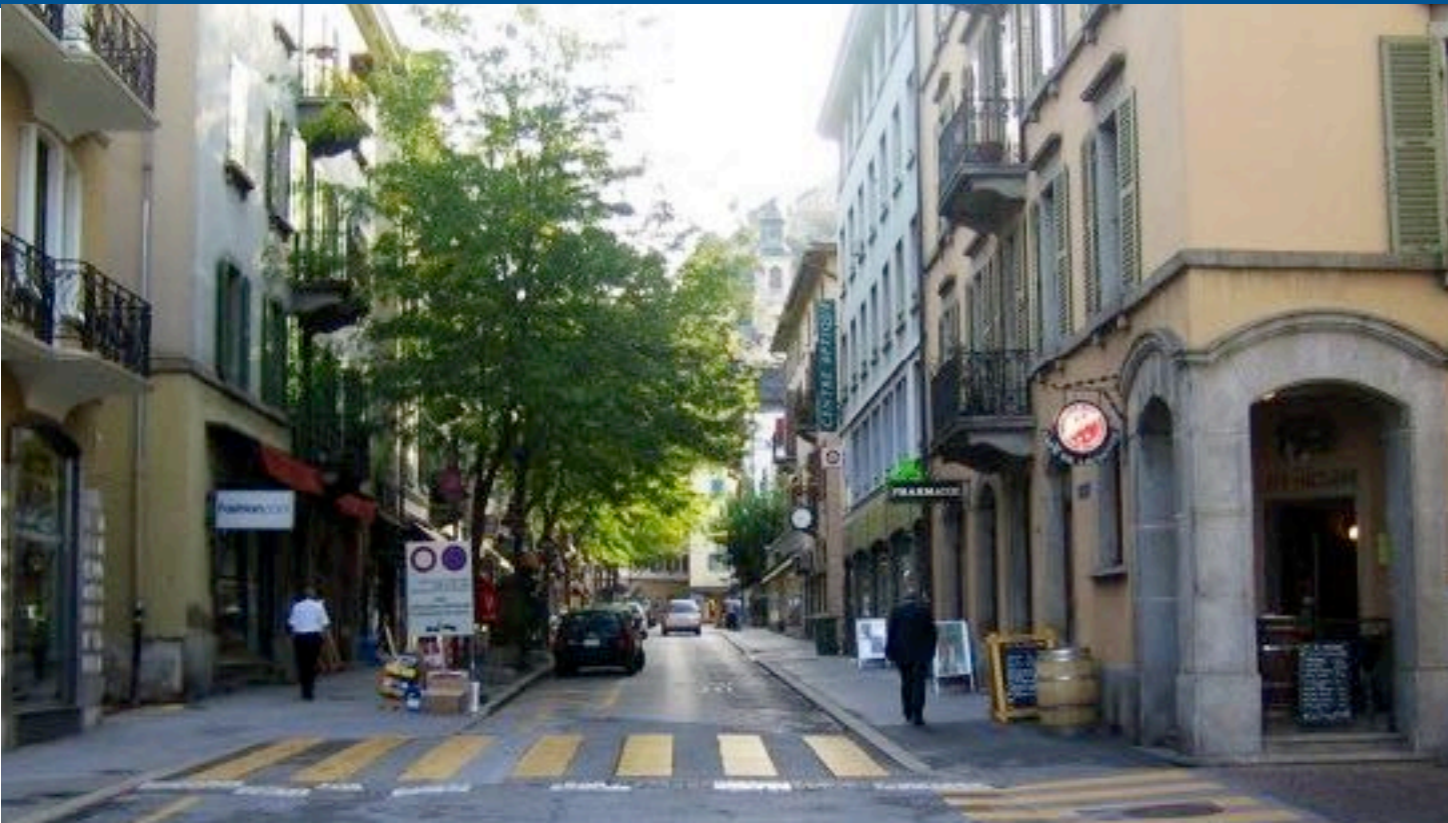
Bâle : rues pour le jeu - Spielstrasse



Lien

Brochure de 70 pages

Sion : Rue de Lausanne



Diversité commerciale:
Variété de commerces et artisans:
= soutien financier de la Ville



avant

0 place de
stationnement

aujourd'hui



Choix d'implanter centre commercial au centre-ville

Retour des commerces

Granges a gagné le **prix piéton** de Mobilité piétonne **"A pied c'est sûr"** (*Flâneur d'or*)



Exemples européens :

Allemagne



Belgique



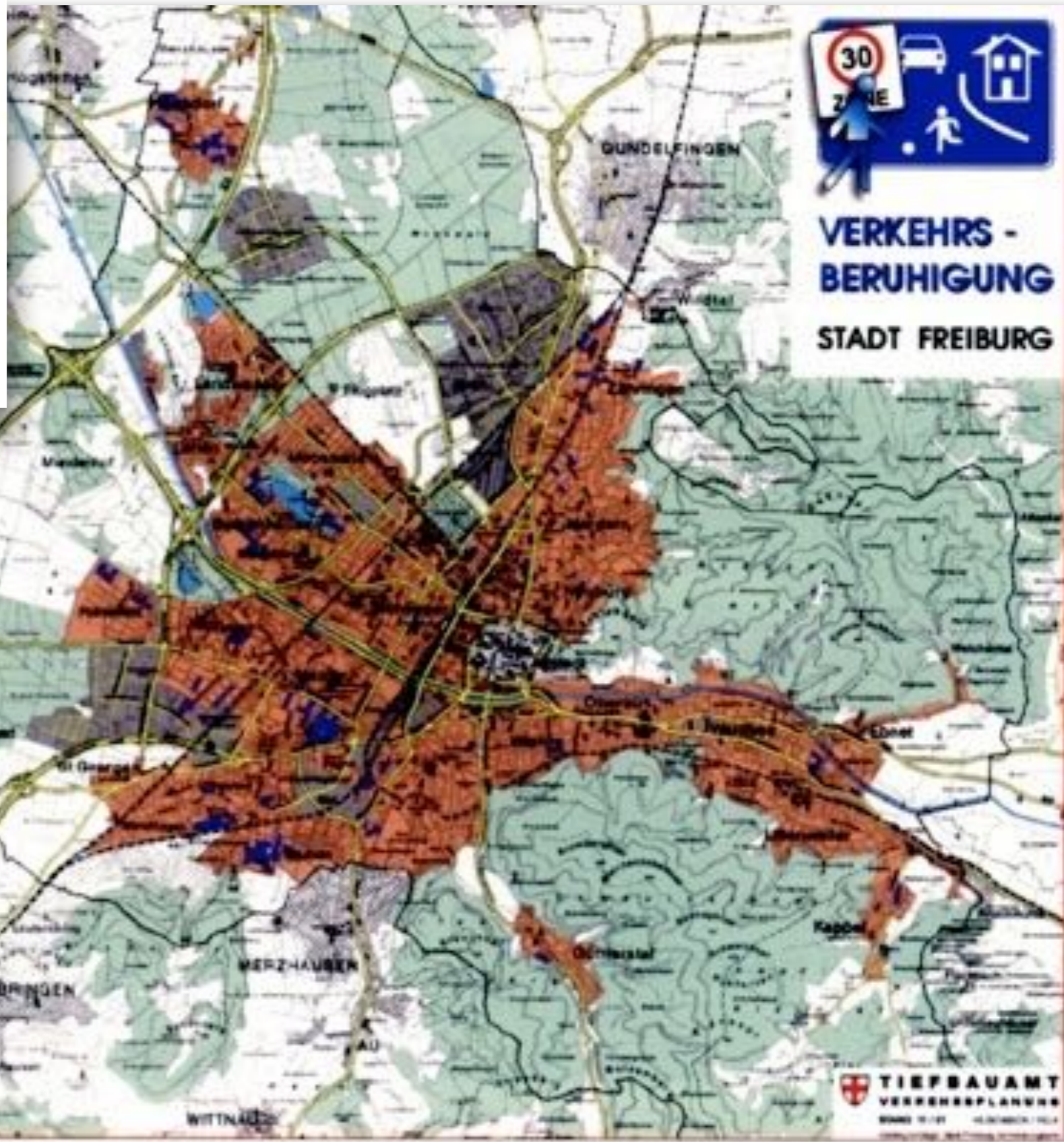


Blockhstrasse à Berlin, première rue pour le jeu à temps partiel. Les mercredis de 14 à 18h du 1er avril au 30 septembre

urbanisme
tactique



Fribourg-en-Brisgau - ville à 30



Lien

Zone à circulation modérée (Verkehrsberuhigter Bereich) **pour le jeu**



**Modèle
fribourgeois
pour le jeu:**

10% des
zones à
circulation
modérée

(2017) **urbanisme
tactique**



Photo : ville de Fribourg-en-Brisgau

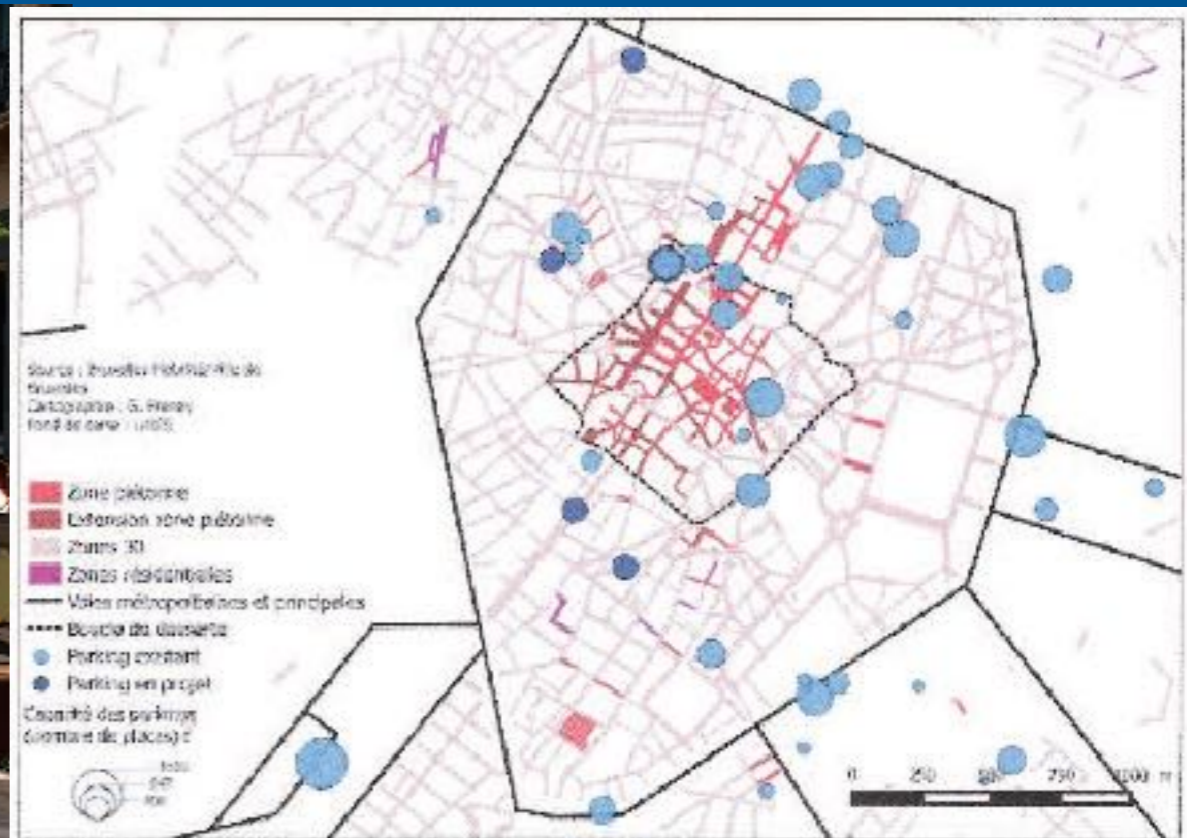
180 zones à circulation modérée (10 km/h)

Bruxelles : place aux piétons - piétonnisation du centre



urbanisme
tactique

Bruxelles : piétonnisation des grands boulevards



urbanisme
tactique

Bruxelles : rue scolaire (rue d'école - Schoolstraat)



Lien

Bruxelles : rue scolaire (Schoolstraat)



urbanisme
tactique

[Lien vers la galerie de photos](#)

Bruxelles : zone 30 devant chaque école du pays



Bruxelles



Bruxelles



Liège

Gand (Genk) - Flandres : rue vivante - leefstraat



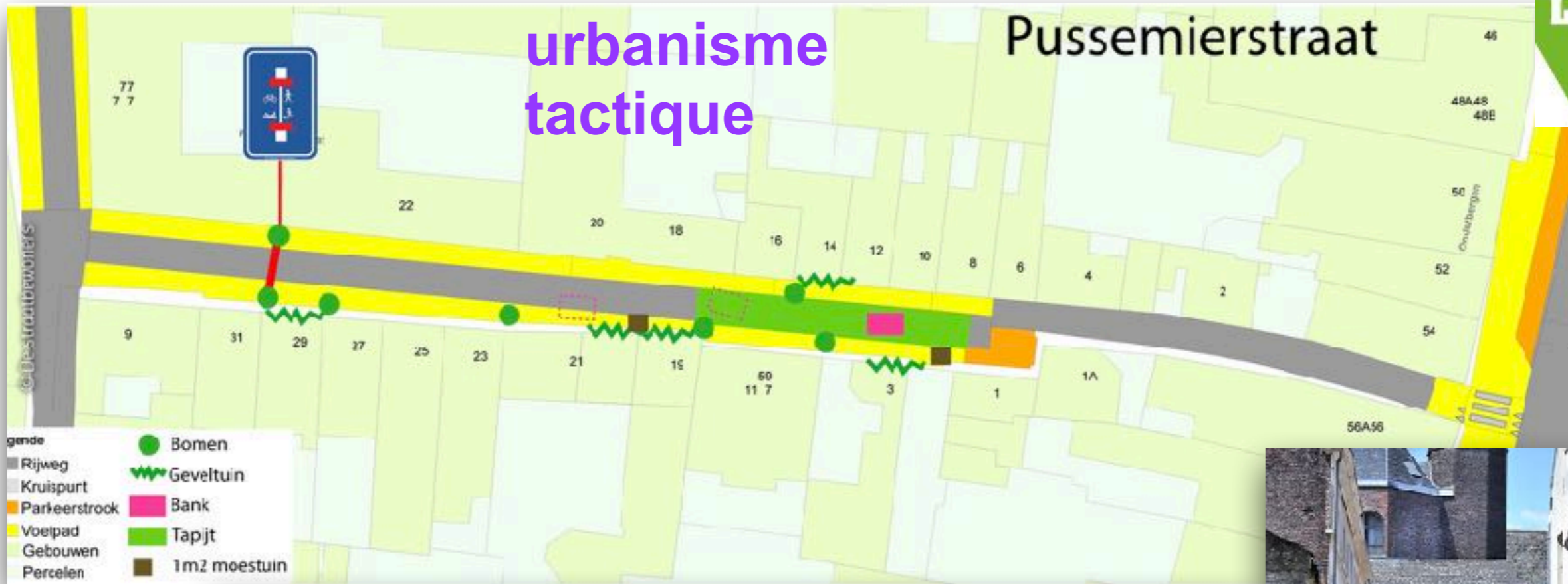
fermeture du 14 mai au 17 juillet

urbanisme
tactique



Gand (Genk) - Flandres : rue vivante - leefstraat

Leefstraat
A



Lien



Gand (Genk) - Flandres : rue vivante - leefstraat



Leefstraten in Gent - Stad Gent stad.gent



Leefstraat Gent krijgt s... stedenbeleid.vlaanderen...



Kozijnjesstraat = Leefstraat - ... facebook.com



Leefstraten in Gent: de stad privatiseert de straten ... johandeckmyn.be



Leefstraat Gent - Presentatie 'De burger i... pt.slideshare.net



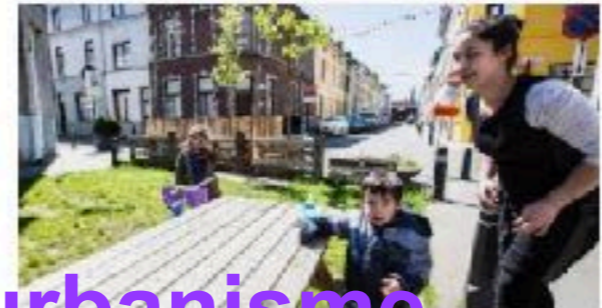
Na dertien leefstraten nu oock twee leefp... hln.be



Leefstraten | Street, Walkable city, Space architect... n.pinterest.com



Leefstraat 1.0 te Gent - YouTube youtube.com



Leefstraat / Klee, wreevstraat | Gent | In de buurt | IJLN hln.be



Leefstraten in Gent opnieuw van start - Stad Gen... persruimte.stad.gent



Kozijnjesstraat = Leefstraat - IJLN facebook.com

urbanisme tactique



Kozijnjesstraat = Leefstraat mobile.facebook.com



Iedereen wil Leefstraat (Gent) - Het Nieuws... nieuwablاد.be



Bezoek de leefstraten op ... leefstraat.be



Leefstraat: proefondervindelijk de opo... stedenbeleid.vlaanderen.be



leefstraat gent - Genoeg genoeg.nl



Leefstraat on Twitter: '@vadderiV... twitter.com



1 op 3 niet tevreden met leefstraten | G...



Vrij woord: Gent pioniert met haar straten | G...



Leefstraat 1.0, Gent - Databank Publieke Ru...



Leefstraat Gent - Presentati...



Leefstraat Gent - Presentatie 'De bur...



Leefstraten in Gent | Stad Gent



Membre du



Belgique, France, Luxembourg, Québec et Suisse

www.rue-avenir.ch

Barcelone : superîlot (superilla) de Poblenou

Lien

-  Sentits de la circulació
-  Estació Bicing
-  Perímetre de la superilla
-  Nova parada de bus
-  Parada de bus anul·lada



Barcelone : superîlot (superilla) de Poblenou



urbanisme
tactique

La ZTL c'est à la fois :

1) Zone piétonne avec ayants droits...

2) Zone de rencontre...

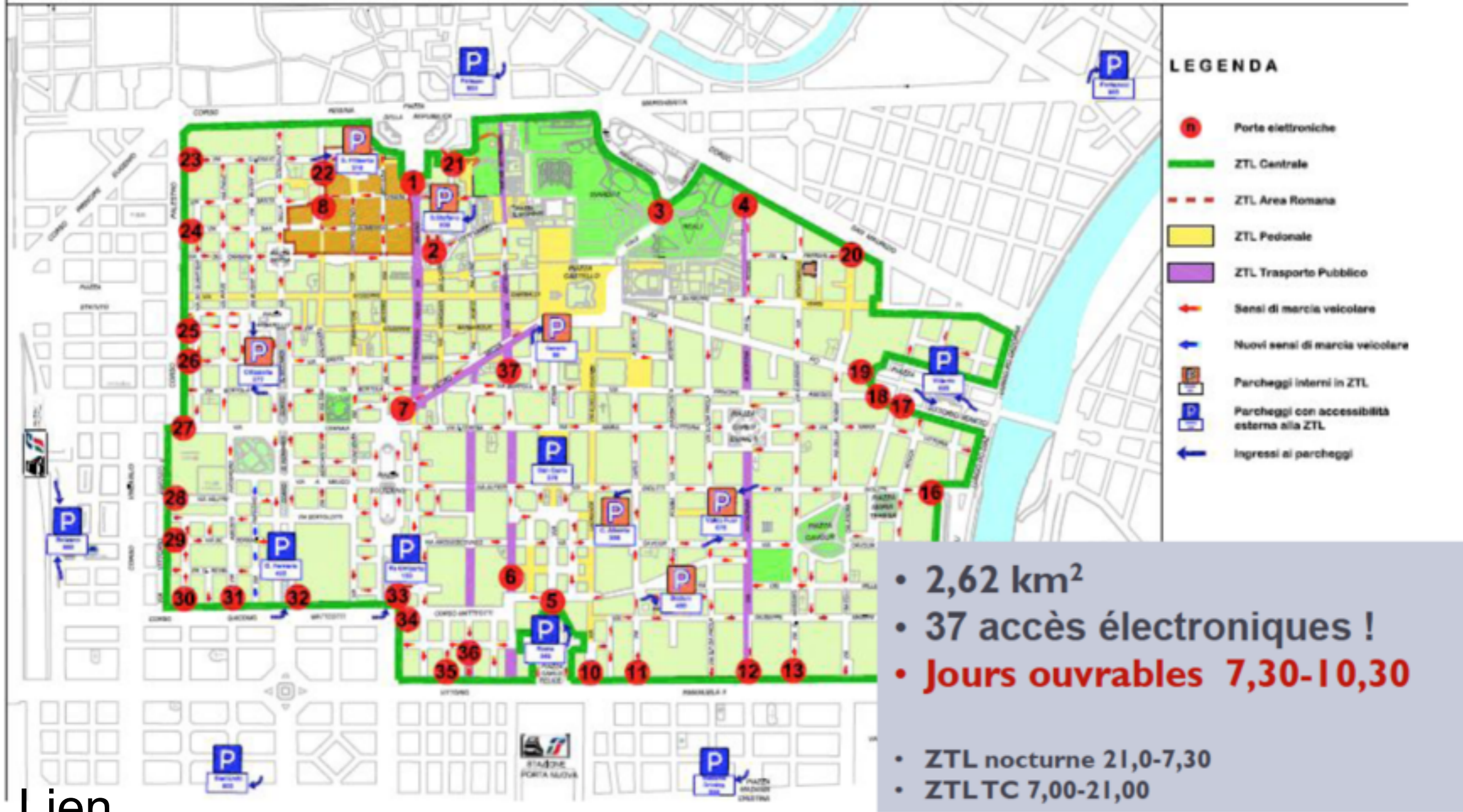
3) Zone 30 à accès restreint...



TORINO ZTL "Centrale" - 2010

31'000 habitants
20'000 places de stationnement

PLANIMETRIA ZTL AREA CENTRALE



[Lien](#)

Turin : ZTL centrale



Contrôle électronique
par caméra

Milan : « places ouvertes » - « Piazze aperte »



Piazza Nolo

[Lien](#)

urbanisme
tactique



Favorire l'uso dello spazio pubblico all'aperto per eventi culturali e sportivi

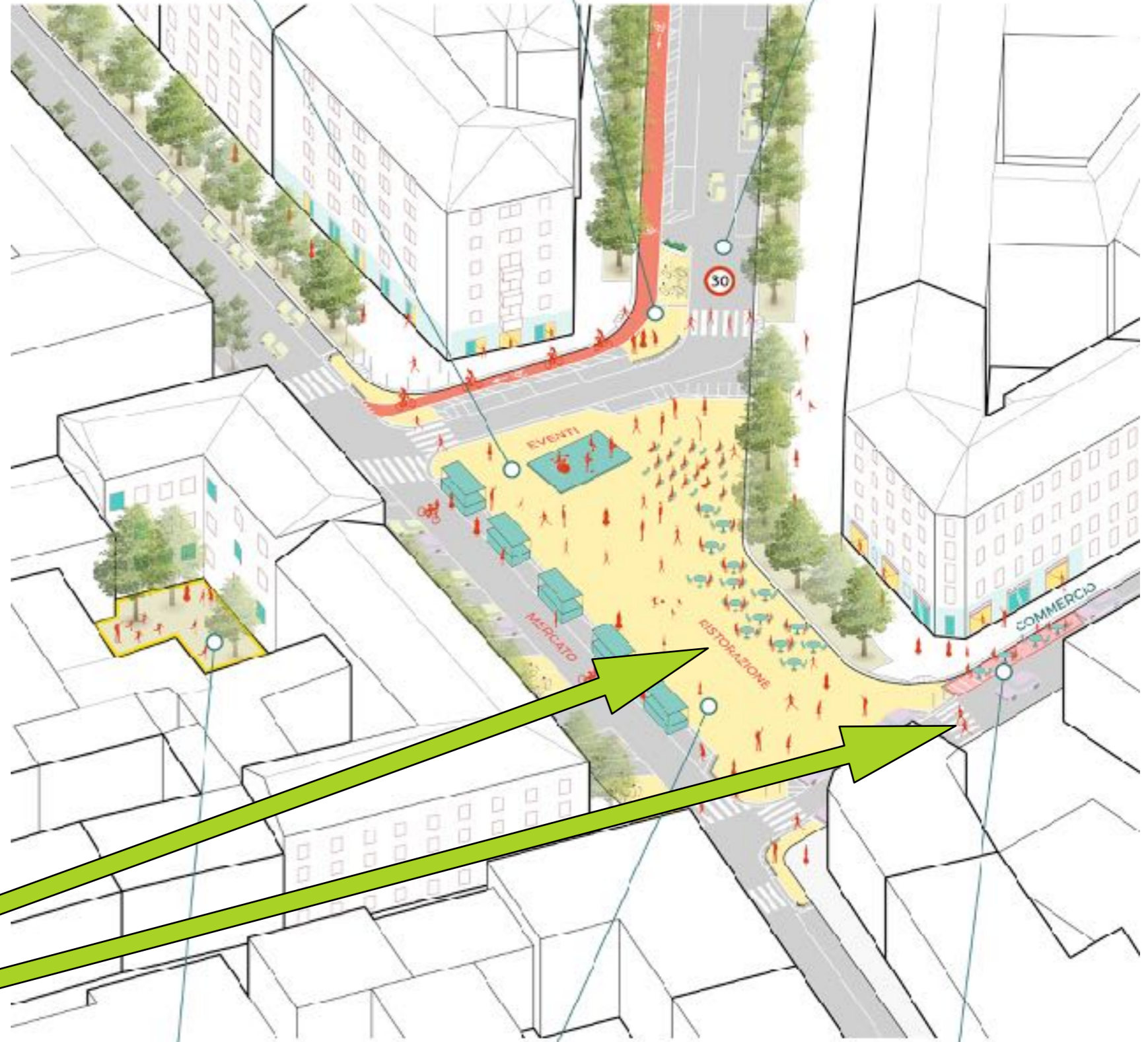
Facilitare l'allargamento del marciapiede ricavando spazio dalla sosta

Aumentare le zone dove può essere garantita in sicurezza la promiscuità dei veicoli con biciclette e pedoni, come zone 30 e strade residenziali

application de l'**urbanisme tactique**

- peu coûteux
- réversible
- co-construit avec la société civile

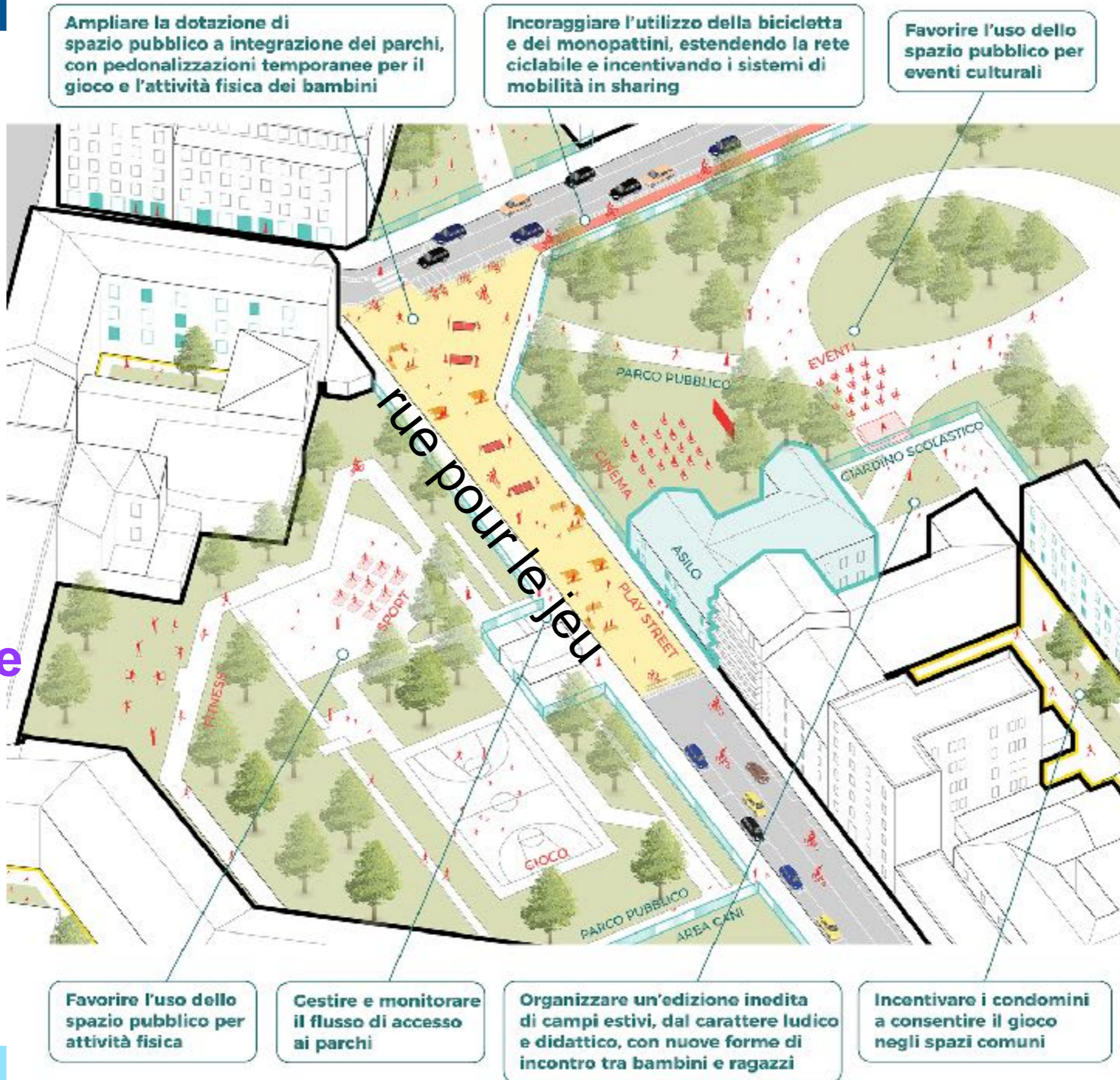
Distanciation de sécurité :
élargissement des terrasses pour compenser



Incentivare i condomini a consentire il gioco negli spazi comuni

Creare nuovi spazi pedonali in maniera sperimentale e/o temporanea, sviluppando interventi leggeri di urbanistica tattica

Facilitare la posa di tavolini per bar e ristoranti sulle aree di sosta per recuperare parte della capienza



urbanisme
tactique

Milan : « places ouvertes » - « Piazze aperte »

Piazza Sicilia

Gain :

- Piétons
- Cyclistes



Fonction séjour

- jeu
- détente
- socialisation

Récupération d'espaces publics

urbanisme
tactique



Piazza Sicilia - stato di fatto



Piazza Sicilia - progetto

Milan : « places ouvertes » - « Piazze aperte »



urbanisme
tactique



Récupération de micro espaces



“salon urbain” Quartier Bleicheli



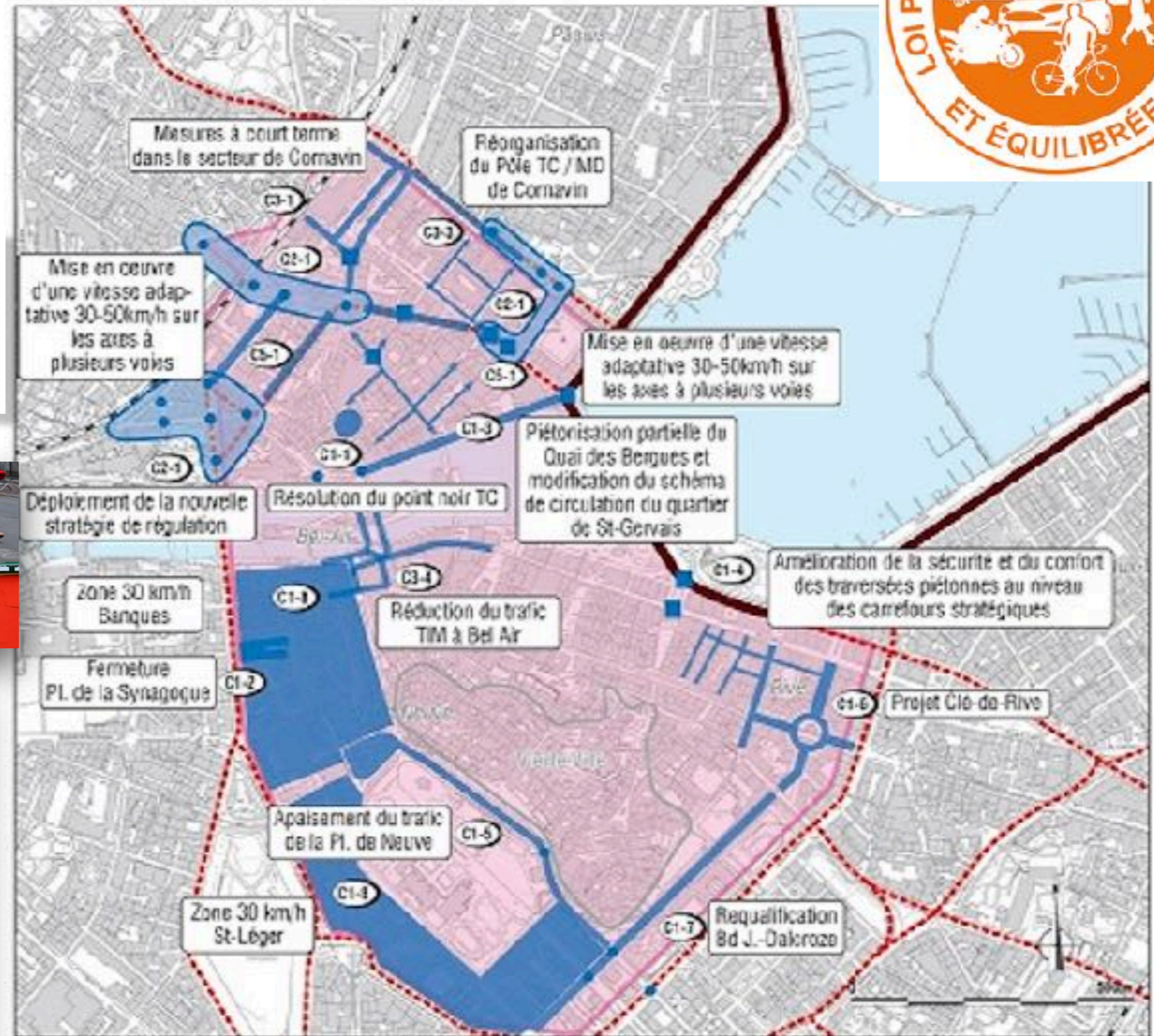
oeuvre de Pipiloti Rist

Photos Mobilité piétonne

Conclusion



LOCALISATION DES MESURES



LEGENDE

- | | | | |
|------------------------------------|------------------------------|--|----------|
| — Hiérarchie routière | — Réseau ferroviaire (train) | Carrefours | Zones |
| --- Réseau routier d'accessibilité | — Limites administratives | ●●● Carrefour appartenant à un secteur de régulation de la stratégie | ■ Type I |
| ■ Moyenne ceinture | --- Limite communale | ●●● Carrefours régulés isolés | |
| | | ■ Carrefours stratégiques | |



urbanisme tactique



Citations ou reprises des documents de la présentation souhaitées, selon les termes des CC Creative commons

Pour aller plus loin : www.rue-avenir.ch

Abonnez-vous à l'infolettre (4 à 5 fois par année)