# COMMUNE D'ECUBLENS/VD

# M U N I C I P A L I T E

## AU CONSEIL COMMUNAL

Préavis n° 2022/01

**Aménagements en faveur de la mobilité douce –**
**Crédit-cadre**

Séance de la commission ad hoc, mardi 22 mars 2022, à 19 h 30,
Auberge communale, salle des Combles

MUNICIPALITE D'ECUBLENS/VD PREAVIS N° 2022/01

**Aménagements en faveur de la mobilité douce – Demande de crédit-cadre**

---

AU CONSEIL COMMUNAL D'ECUBLENS/VD

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

## 1. OBJECTIF DU PREAVIS

Le présent préavis sollicite un crédit-cadre, pour la législature 2021-2026, en faveur du développement de la mobilité douce sur le territoire communal. Il s'agit de permettre, par le biais d'études et d'aménagements d'infrastructures, de répondre efficacement aux enjeux climatiques et environnementaux actuels.

Le développement des réseaux et infrastructures de mobilité douce dépend de plusieurs projets. La proposition novatrice de ce modèle de crédit-cadre permettrait de les regrouper et de les concrétiser au gré des opportunités liées aux interventions qui impactent le territoire communal en termes de construction et entretien ou requalification du réseau routier. Par volonté de transparence, et en termes de suivi, le Conseil communal serait régulièrement informé des investissements qui seraient effectués et de l'avancement des différents projets et aménagements. Cette information pourrait se faire par le biais d'une communication municipale annuelle.

## 2. INTRODUCTION ET CONTEXTE

Pour rappel, la promotion de la mobilité douce ainsi que le développement des réseaux sont des objectifs soutenus par la Ville d'Ecublens. L'une et l'autre sont entrepris à l'échelle du District de l'Ouest lausannois et inscrits dans le Plan directeur intercommunal (PDi). Ces objectifs, renforcés par le contexte actuel lié aux changements climatiques et au développement durable de la ville, accentuent les volontés d'encourager le report modal et la réduction de l'utilisation de l'automobile, au profit des mobilités actives sur les courtes et moyennes distances.

L'Ouest lausannois, à la fois critiqué pour sa faible attractivité en faveur des modes doux, pour ses nombreux axes constituant de vraies coupures au sein du territoire et enfin pour ses nombreux carrefours désignés comme « points noirs », a participé, entre 2018 et 2020, à un audit permettant d'évaluer les « conditions » de la mobilité douce du District afin de définir et fixer des mesures permettant d'améliorer cette situation.

### 2.1. Audit Bypad et plan directeur intercommunal

Récemment, les Communes de l'Ouest lausannois ont collaboré à la démarche dite Bypad (Bicycle Policy Audit, soit un Audit de la politique cyclable) dans le but de réaliser un bilan sur la progression de la mobilité douce dans l'Ouest lausannois : mesures réalisées, blocages, effets contre-productifs, etc.

Cette démarche a permis d'effectuer une évaluation partagée de la situation actuelle concernant tant les infrastructures que les politiques piétonnes et cyclables appliquées au sein de l'Ouest lausannois.

Elle a fait émerger **les trois points forts suivants** :

- l'intégration de la mobilité douce à la planification du territoire (PDi) ;
- le développement de nombreux projets urbanistiques visant une perméabilisation du territoire et permettant la mise en place progressive d'un réseau performant ;
- l'élaboration de la stratégie du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), actuellement poursuivie en faveur de l'accessibilité des transports individuels motorisés au réseau autoroutier par bassins versants, avec pour objectif de produire des effets favorables sur les réseaux des différents modes de déplacement doux en renforçant leur potentiel.

Et **les points faibles ci-après** :

- un manque de méthode dans la prise en compte des modes doux ;
- un contexte actuel essentiellement routier et caractéristique de l'Ouest lausannois qui reste très peu attractif pour les modes doux, les principaux axes de circulation constituant de vraies coupures et proposant des carrefours dangereux ;
- à l'instar de la réalisation de la voie verte permettant la traversée de l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois, et alors qu'ils devraient être fédérateurs, des projets ambitieux et intercommunaux, au bénéfice des piétons et de l'usage du vélo, font face à de nombreux écueils : administratifs, politiques, techniques et financiers. Ces derniers ont, par conséquent, beaucoup de mal à aboutir ;
- un défaut d'images positives de la mobilité douce au sein de la population, essentiellement dû à une insuffisance de communication et d'égalité de traitement des différents modes de déplacement ;
- un déficit général des connaissances fines de l'état des réseaux de modes doux dédiés aux piétons et aux cyclistes, précisant notamment les points critiques à corriger et à améliorer en priorité.

En conclusion de cette démarche d'évaluation et de réflexion, un plan d'actions composé de 7 fiches a été réalisé (cf. annexe). Celles-ci visent à répondre aux déficits identifiés de façon concrète afin d'accélérer la mise en œuvre de mesures en faveur de la mobilité douce, soit :

1. réaliser les infrastructures du réseau mobilité douce ;
2. faire de la place pour la mobilité douce dans l'espace public ;
3. développer les itinéraires de mobilité douce d'intérêt régional de manière intercommunale ;
4. améliorer le stationnement vélo ;
5. renforcer le réflexe mobilité douce et les moyens humains à engager pour la réalisation des projets ;
6. promouvoir la mobilité douce auprès de tous les publics ;
7. mettre en place un monitoring (un système de suivi) de la mobilité.

Ces fiches de mesures sont intégrées dans les programmes d'actions du PDi-OL.

## 3. AMENAGEMENTS

La Municipalité souhaite poursuivre les objectifs de promotion de la mobilité douce et de développement des réseaux entrepris à l'échelle du District et inscrits dans le PDi.

Le présent préavis permet de donner une vue d'ensemble, pour les 5 ans à venir, des opérations en faveur des mobilités douces : des projets en cours d'étude ou de réflexion, allant de l'action « légère » (marquage ou signalisation sur une chaussée) à la réalisation complète d'un nouveau cheminement. Pour permettre la concrétisation des réseaux et infrastructures de mobilité douce de la Ville, plusieurs projets sont nécessaires mais leur temporalité est divergente ou dépendante d'autres projets ou développements. Les projets présentés ci-dessous, et exposés à titre d'exemples, représentent les principales intentions à court terme. Cette liste n'est donc pas exhaustive et sera complétée au fil de l'évolution des réseaux, des besoins exprimés et des infrastructures envisagées.

L'ambition consiste à mettre en œuvre des solutions réactives et efficaces pour répondre aux enjeux des mobilités actives. Pour ce faire, la Ville a besoin de se doter d'outils pragmatiques et adaptés permettant de saisir les opportunités de mener des travaux ou des adaptations d'aménagements existants.

### 3.1. Projets en cours (voir plan en annexe)

#### 3.1.1. La Croisée des chemins

Cet ensemble de liaisons de mobilité douce au sein de la plaine du Croset a fait l'objet d'un concours lancé en 2008 par la Municipalité. Le projet lauréat, nommé « La Croisée des chemins » (bureaux AL30 et Hüsler et Associés), propose un concept général de mobilité douce liant les différents espaces publics au sein de la plaine du Croset (plan en annexe). Il se découpe en plusieurs séquences et chacune d'entre elles prévoit de nouveaux aménagements. Les tronçons A à D et 2 et 3 ont déjà été réalisés au gré des opportunités du développement urbain du secteur. Les deux dernières séquences doivent encore voir le jour, soit :

- La séquence 1, Stand-Crêts : cet axe, actuellement en discussion avec les propriétaires des terrains concernés, devrait permettre d'assurer la continuité de la traversée est-ouest en reliant le centre et l'ouest de la plaine du Croset. Il assurerait ainsi la liaison avec la séquence 2, déjà réalisée, située à proximité des centres commerciaux et de la passerelle au-dessus de la route de la Pierre récemment construite.
- La séquence 4, Bois-RC82 : cet axe permet de relier les centres commerciaux à la station de métro Crochy. L'étude de sa valorisation a déjà été effectuée. Sa concrétisation dépend simultanément des développements liés au plan d'affectation « En Mapraz » et du réaménagement du préau du collège du Pontet.

Le bugdet-cadre sollicité devrait servir à financer aussi bien les études de projets et la réalisation de ces deux infrastructures que des compléments nécessaires au fonctionnement de la Croisée des chemins. Il s'agirait, par exemple, de traversées ou d'améliorations de chemins existants.

#### 3.1.2. Les voies vertes

Il s'agit de cheminements piétons et cyclistes continus et sécurisés pour les déplacements ordinaires et de loisirs au sein de l'agglomération. Le réseau à l'échelle de l'Ouest lausannois prévoit 5 voies vertes, dont celle du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) traversant le territoire d'ouest en est, de St-Prex à Lutry. La Ville d'Ecublens est concernée par 2 des 5 voies vertes :

- La voie verte d'agglomération, tronçon traversant la campagne de Renges et la plaine du Croset, comprenant la passerelle sur la route de la Pierre ainsi que les séquences ouest-est de la Croisée des chemins.
- La voie verte « Renges - St-Sulpice » traversant la zone d'activités de Vallaire-Venoge.

A futur, la réalisation de ces voies vertes impliquera la création complète de tronçons, aujourd'hui inexistants, qui permettraient de sortir les mobilités douces du trafic automobile. D'autres actions sont également nécessaires : une signalisation commune, la modification de carrefour ou l'élargissement de chemins.

Le budget-cadre permettrait de financer les études et l'aménagement des tronçons dont la faisabilité et l'opportunité de réalisation sont fermement définis, à l'image de celui prévu sur la parcelle n° 1074 dans la zone d'activités de Vallaire.

3.1.3. Stationnements vélos

Il est également important que l'usage du vélo soit encouragé grâce à l'amélioration d'infrastructures, notamment celles concernant les conditions de stationnement de ce type de véhicule sur les domaines public et privé (notamment des zones de parcage pour les commerces et entreprises).

L'usage des transports publics étant majoritairement combiné à la mobilité douce (un parcours à pied ou à vélo, puis en transports publics, puis à pied ou à vélo), il est particulièrement pertinent de vouloir renforcer les installations de stationnement pour les cycles à proximité des arrêts de transports publics.

Une telle disposition permet effectivement d'inciter un plus grand nombre de personnes à recourir à ce type de déplacement et contribue ainsi à augmenter significativement la part de transfert modal des transports individuels motorisés (TIM) en faveur de la mobilité douce.

En 2019, deux abris à vélos ont été installés sur le long du métro m1, aux arrêts Crochy et Cerisaie. Afin de compléter cette offre le long de la ligne, un nouveau projet d'aménagement est prévu en face de l'arrêt Bassenges, avant le passage sous-voie situé au bas du chemin de la Raye. Des infrastructures supplémentaires de parcage pour les cycles pourraient être mises en place au gré de l'identification des besoins.

S'agissant des installations sur le domaine privé, le Service de l'urbanisme (en charge de la police des constructions) veille au respect de la mise en œuvre des places réservées aux vélos, conformément aux normes légales en vigueur, tant sur le plan de la quantité que de celui relevant d'aspects qualitatifs.

3.1.4. Vélos en libre-service (VLS)

Pour compléter le réseau de vélos en libre-service sur le territoire communal (stations VLS de la Cerisaie et de Croset), une station de ce type a été installée début 2022 dans la zone d'activités de Vallaire-Venoge, aux abords de l'arrêt de bus « Champs-Courbes » et ce, en partenariat avec certaines entreprises présentes dans le secteur. A plus large échelle, ces stations permettent d'étoffer le réseau de vélos en libre-service de l'agglomération Lausanne-Morges qui possède déjà 39 stations, dont certaines sur le site des Hautes Ecoles ou à la Gare de Renens. Une analyse sera effectuée afin d'en installer d'autres dans différentes zones d'activités, ainsi que dans les secteurs reconnus comme des centralités, y

compris certains quartiers. L'obtention du crédit-cadre devrait permettre à terme de financer les études et l'aménagement de stations dont l'exploitation est ordinairement financée par le budget annuel de fonctionnement.

3.1.5. Aménagements cyclables

En 2020, en réponse à la crise sanitaire due à la pandémie d'une part et pour, d'autre part, prévenir et contenir un excès de report modal des usagers des TP vers les transports individuels motorisés, le Canton a lancé un appel à projets communaux visant à favoriser et renforcer l'attractivité des déplacements à vélo.

Pour Ecublens, différentes possibilités d'amélioration du réseau cyclable communal ont pu être identifiées. Elles ont donné suite à des aménagements qui ont été regroupés en deux étapes :

1. Ceux pouvant être effectués rapidement (en 2020 et 2021), avec simplement l'ajout de bandes cyclables exigeant uniquement du marquage sur la chaussée, sans modification du gabarit routier.
2. D'autres, plus importants et nécessitant parfois des adaptations de la chaussée ou une coordination avec la réfection des routes. A l'avenir, plusieurs aménagements et coordinations sont prévus afin d'atteindre un réseau cyclable communal continu et sécurisé.

De plus, des systèmes de pompes à vélos ont récemment été installés au Croset ainsi qu'à la Cerisaie. En fonction de l'intérêt du public et du besoin de ce type de service, d'autres pompes pourraient être mises en place sur le territoire communal.

Enfin, la Ville a adhéré l'année passée à la plateforme Bikeable. Celle-ci permet aux cyclistes d'exprimer à qui de droit leurs remarques concernant des aménagements manquants, voire défaillants sur les trajets qu'ils parcourent. La prise en compte de leurs préoccupations peut permettre à terme d'améliorer et optimiser le réseau cyclable. Dans certains cas, il s'agit par exemple de corriger un aménagement ou d'ajouter de la signalisation comme des pictogrammes sur la chaussée (la modification du marquage et de la signalisation précédant le pont des CFF au bas de la route de la Pierre est un exemple de la bonne utilisation de cette plateforme).

Le crédit-cadre tel que demandé servirait aussi à financer des équipements et aménagements nécessaires à l'amélioration du niveau des infrastructures cyclables actuelles.

3.1.6. Perméabilités dans les quartiers

Pour améliorer la perméabilité piétonne et cyclable, il est nécessaire d'identifier les quartiers ou les secteurs dits cloisonnés de la Ville. C'est en proposant de nouveaux tronçons ou aménagements que l'on pourrait réduire l'effet de coupure dû à certaines infrastructures routières ou ensembles bâtis qui obligent aujourd'hui des détours pour les mobilités actives.

Deux secteurs principaux, les quartiers d'Epenex et de l'Ormet, ont été identifiés pour leur manque de perméabilité physique. Par de meilleures liaisons à l'intérieur des quartiers, reliant les différents espaces publics avec les lieux d'intérêts et assurant ainsi une continuité des chemins et rues, la Ville peut encourager les déplacements à pied et à vélo pour les courtes distances.

### 3.2. Projets futurs

Plusieurs projets en faveur des mobilités douces sont inscrits dans le programme d'actions du plan directeur intercommunal. Il est utile de relever celles figurant ci-après :

- *Mener des actions simples et rapides (quick-win) pour la perméabilité du territoire*
  C'est-à-dire des actions rapides, apportant un avantage visible pour un faible coût. Par exemple : mise en place de signalisations, établissement de contresens cyclables, mise à disposition de pompes à vélos, etc.
- *Mettre en œuvre des zones modérées (20 km/h, 30 km/h, piétonnes, zones particulières)*
  Soit proposer des aménagements, réduire la vitesse ainsi que diminuer l'emprise du stationnement des véhicules individuels sur le domaine public et ce, au profit de la mobilité douce.
- *Instaurer une culture de bonnes pratiques de la mobilité douce dans les projets*
  Autrement dit, améliorer de manière systématique la réflexion relative à la mobilité douce sur une large échelle incluant tous les projets d'aménagements urbains. Tenir également compte de la mobilité douce durant les phases de chantier (mesures temporaires de sécurisation et signalisation).
- *Mettre en place ou renforcer le groupe de suivi mobilité douce (piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduites)*
  Pour les communes qui n'en disposent pas, il s'agit de constituer un groupe d'acteurs politiques, techniques et éventuellement de représentants des usagers (à l'image du groupe piétons de la Commune de Renens).
- *Définir la typologie et la hiérarchie des interfaces de transports publics, les principes d'aménagement, les équipements et la nature des services à y installer*
  Les interfaces de transports publics sont considérées comme des espaces publics qui doivent être accessibles à tout un chacun, en étant connectées aux équipements et quartiers les entourant.
- *Promouvoir l'usage de la mobilité douce auprès de tous les publics*
  Encourager l'établissement de plans de mobilité pour les entreprises existantes et nouvelles, développer un catalogue d'information sur les différentes offres de mobilité (notamment à l'attention des nouveaux habitants), élaborer des plans de déplacements scolaires, organiser des ateliers vélos ou mettre à disposition des bornes d'outillage, etc.

### 3.3. Suivis des projets et aménagements

Afin de tenir informé le Conseil communal de l'utilisation du crédit-cadre ainsi que de l'avancement des différents projets et aménagements, une communication municipale serait établie ponctuellement pour présenter l'état des lieux des réalisations et des investissements effectués. Ces éléments figureraient également dans le rapport de gestion de la Municipalité.

Quant à la population, elle serait régulièrement informée, par le biais du site internet, du journal communal et des réseaux sociaux, de l'évolution de la pratique des modes doux. A l'échelle de l'Ouest lausannois, il est prévu de créer un observatoire de la mobilité (mesure du PDi) afin d'assurer une veille technologique et sociale sur les pratiques et solutions.

## 4. DEVELOPPEMENT DURABLE

### 4.1. Dimension économique

Les aménagements de mobilité douce participent à une transition vers une économie plus durable, favorisant la décarbonation souhaitée de la société à court, moyen et long terme. En améliorant les réseaux, les pendulaires seraient encouragés, en plus grand nombre, à effectuer leur trajet domicile-travail à pied ou à vélo. Les livraisons, sur le modèle d'Ecubike, profiteraient également de cette progression.

### 4.2. Dimension environnementale

Le développement des infrastructures et réseaux de mobilité douce s'inscrit dans le contexte actuel lié aux changements climatiques et aux enjeux du développement durable. Il participe ainsi à la continuité du Plan climat en cours d'élaboration.

La mobilité douce contribue en effet entièrement aux objectifs environnementaux, permettant de réduire les nuisances dues aux déplacements. L'amélioration des infrastructures pour les mobilités actives vise un report modal des transports individuels motorisés vers des trajets à pied et à vélo.

Ces investissements consacrés aux mobilités actives permettraient de préparer le territoire ainsi que la population aux changements climatiques de demain.

### 4.3. Dimension sociale

Les aménagements de mobilité douce et la redistribution de l'espace public entre les différents modes de transport permettent d'améliorer tant la qualité du cadre de vie des habitants que celle de l'espace public. De plus, les mobilités actives ont également une influence positive sur l'amélioration de la santé publique, en cohérence avec le label « Commune en santé » de la Ville d'Ecublens.

## 5. PRESENTATION DU CREDIT-CADRE

La nécessité de permettre une collaboration accrue et plus souple entre les services concernés par la mobilité d'une part et les interventions concernant le réseau routier d'autre part justifie la demande formulée au Conseil communal. La concrétisation des différents aménagements proposés ci-après faciliterait l'amélioration des infrastructures et réseaux de mobilité douce prévus durant la législature 2021-2026.

Le modèle de crédit-cadre tel que présenté permet une implication concrète et rapide sur le territoire à l'image de la mobilité douce qui demande des solutions et adaptations réactives.

Enfin, cette proposition de financement offre également la possibilité de regrouper plusieurs actions en un seul préavis. Elle a pour objectif de rationaliser singulièrement le travail administratif.

Toutefois, le crédit-cadre n'a pas la prétention de répondre aux besoins et projets dont l'ampleur nécessiterait l'approbation du Conseil communal, à l'exemple de la passerelle réalisée sur la route de la Pierre. D'autres franchissements sont actuellement prévus dans les programmes du PALM et du PDi, dont seules leurs études préliminaires, voir les avant-projets, pourraient être financés par le crédit-cadre avant d'être présentés auprès du Conseil communal.

Certains aménagements (voies vertes et stationnements vélos) font normalement l'objet de subventionnements cantonaux et fédéraux à travers le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Les montants de ces subventions ne peuvent cependant pas encore être

définis car ils dépendent du coût des travaux qui, à ce stade, n'est pas arrêté avec précision. Toutefois, il est correct de communiquer que les subventions peuvent atteindre jusqu'à 40 % (subvention fédérale) et 15 à 20 % (subvention cantonale) du montant total des travaux projetés.

Tenant compte des estimations et réflexions effectuées à ce jour, le budget-cadre pour des études et réalisations en faveur de la mobilité douce est évalué à titre indicatif et en fonction des besoins suivants :

| | | |
|---|---|---|
| Croisée des chemins – séquence 1 | Fr. | 400'000.- |
| Croisée des chemins – séquence 4 | Fr. | 500'000.- |
| Voies vertes – tronçons selon opportunités | Fr. | 750'000.- |
| Stationnement vélos (3 à 4 stations) | Fr. | 80'000.- |
| Vélos en libre-service (3 stations) | Fr. | 30'000.- |
| Aménagements cyclables (environ Fr. 10'000.- par an) | Fr. | 50'000.- |
| Zones modérées / Espaces publics | Fr. | 100'000.- |
| Accessibilité aux arrêts TP | Fr. | 80'000.- |
| Promotion et communication (environ Fr. 10'000.- par an) | Fr. | 50'000.- |
| Total HT | Fr. | 2'040'000.- |
| TVA | Fr. | 157'080.- |
| Total TTC | Fr. | 2'197'080.- |
| **Montant arrondi à :** | **Fr.** | **2'200'000.-** |

Cette dépense figure au plan des investissements 2021-2026 - compte n° 420.5010.173 sous la rubrique « Aménagements pour la mobilité douce – crédit-cadre » pour un montant de Fr. 2'200'000.-.

## 6. FINANCEMENT

Cette dépense sera financée par un emprunt non affecté qui sera souscrit afin de financer les dépenses d'investissement non couvertes par la marge d'autofinancement.

Chaque étape sera amortie en 10 ans dès la première dépense engagée, conformément à l'article 17 du Règlement sur la comptabilité des communes.

| | |
|---|---|
| Investissement brut en Fr. | Fr. 2'200'000.00 |
| Durée d'amortissement | 10 ans |
| Taux des intérêts calculés | 2.0 % |
| **Capital** | **Coût annuel en Fr.** |
| Amortissement annuel | 220'000.00 |
| Coût des intérêts sur ½ capital | 22'000.00 |
| **Coût annuel du capital** | **242'000.00** |
| **Fonctionnement** | **Coût annuel en Fr.** |
| | 0.00 |

| | |
|---|---|
| **Coûts annuels de fonctionnement** | **0.00** |
| **COUTS TOTAUX** | **242'000.00** |
| Valeur du point d'impôt communal 2021 | 605'098.00 |
| Equivalent point d'impôt<br>*(arrondi au dixième de point)* | 0.40 |

* * *

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

## CONCLUSIONS

**LE CONSEIL COMMUNAL D'ECUBLENS/VD**

- vu le préavis municipal n° 2022/01,
- ouï le rapport des commissions chargées de son étude,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

**DECIDE**

d'accorder à la Municipalité un crédit-cadre de **Fr. 2'200'000.-** (deux millions deux cent mille francs) en faveur du développement de la mobilité douce sur le territoire communal.

Cette dépense sera financée par un emprunt non affecté, qui sera souscrit afin de financer les dépenses d'investissement non couvertes par la marge d'autofinancement. Elle sera comptabilisée dans un compte d'investissement du patrimoine administratif, sous la section n° 420 « Service de l'urbanisme » et la nature n° 5010 « Ouvrage de génie civil », plus précisément dans le compte n° 420.5010.173 « Aménagements pour la mobilité douce – crédit-cadre ».

Chaque étape sera amortie en 10 ans dès la 1ère dépense engagée, conformément à l'article 17 du Règlement sur la comptabilité des communes.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 28 février 2022.

Au nom de la Municipalité

| Le Syndic | Le Secrétaire |
|---|---|
| (L.S.) | |
| C. Maeder | P. Besson |

**Annexes :** - Plan des projets de mobilité douce en cours
- Fiches de mesure Bypad
- Plan « Croisée des chemins »

**Délégués municipaux à convoquer :**

Commission ad hoc : Jean-Louis Radice

Commission des finances : M. Christian Maeder, Syndic

Ecublens/VD, le 25 février 2022