

COPIE

**Réponse de la Municipalité**  
**à l'interpellation de M. Vincent Rossi**  
**déposée le 9 décembre 2014**

*« Quelle mobilité pour Lausanne durant les travaux ? »*

### **Rappel**

Dans son interpellation, déposée lors de la séance du Conseil communal du 9 décembre 2014, l'interpellateur questionne la Municipalité sur la politique de mobilité qu'elle entend mettre en œuvre durant les travaux des grands projets sur le territoire communal. Il propose de saisir l'opportunité de ces travaux et de la diminution induite de la capacité des axes de voirie pour favoriser la mobilité durable (transports publics et mobilité douce) par différentes mesures incitatives ou dissuasives, par des aménagements spécifiques ou par des actions de communication ciblées à l'intention des usagers.

In fine, les moyens suggérés par l'interpellateur vont dans le sens d'inviter les automobilistes à abandonner, tant que faire se peut, leur voiture pour utiliser d'autres modes de déplacement durable pendant les grands chantiers.

### **Préambule**

En préambule, il convient de préciser que l'arrivée des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) et des bus à haut niveau de service (BHNS) va améliorer durablement l'accessibilité au centre-ville et permettre une requalification des espaces publics.

Les chantiers des réalisations susmentionnées seront échelonnés sur plusieurs années et feront l'objet d'un suivi minutieux des partenaires du projet que sont les *tl*, l'Etat de Vaud et les communes du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). L'étapage des travaux a été réalisé en intégrant les impacts sur la mobilité, ce qui a permis de bâtir un planning en s'appuyant sur certaines étapes clefs. Les conditions qui doivent permettre la fermeture du Grand-Pont, de la rue de Genève ou la mise en service d'un réseau de transport public « spécifique » font partie de ces étapes importantes qui ont été mûrement réfléchies par l'entier des acteurs du projet et par la Municipalité en particulier.

Il est utile de relever que l'échelonnement de ces grands projets au centre de notre cité n'est pas un processus nouveau pour la Municipalité. En effet, elle a déjà entrepris une mutation de la ville depuis l'arrivée du m2 qui a passablement transformé le paysage urbain et modifié durablement les habitudes des usagers en faveur de la mobilité durable à l'occasion de ces grands travaux. Il s'agit, dans le futur, de poursuivre un mouvement de mutation de la ville déjà initié par la Municipalité plutôt que de démarrer un nouveau processus inconnu jusqu'alors. Les travaux du métro m2, les réaménagements de la rue Centrale, de la rue du Bugnon, des avenues de Cour et de la Sallaz ou de l'avenue Dapples sont autant d'exemples de grands chantiers qui se sont déroulés parfois simultanément, parfois en décalage, mais qui ont tous eu un impact sur l'accessibilité de la ville. Les services techniques de la Ville et nos différents partenaires ont déjà acquis une solide expérience en matière de gestion de ce type d'intervention et de la rigueur nécessaire à avoir au sein des équipes pour assurer une coordination optimale.

La Municipalité a ainsi pu mettre en œuvre une planification à plus long terme des chantiers de manière à anticiper les mesures et à augmenter la coordination. Une participation accrue des collaborateurs de la Direction des travaux est à relever sur le suivi ou le pilotage de ces grands projets. La Municipalité relève également la bonne collaboration avec les *tl*, les CFF, l'Etat de Vaud ou la Confédération dans la planification de ces objets dont les financements sont souvent réalisés en commun.

## Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

*Question 1 : Quels sont les moyens qui sont déjà mis en œuvre ou qui sont prévus pour informer les automobilistes lausannois et non-lausannois et les encourager à abandonner, tant que faire se peut, leur voiture pour utiliser d'autres modes de déplacement pendant les grands chantiers ?*

*Parmi ces moyens, qu'en est-il plus précisément des suivants :*

*1.1 Usage de la presse, des médias et de la signalétique urbaine pour expliquer la situation et pour présenter et promouvoir des solutions comme l'autopartage et le covoiturage*

Les grands projets de l'agglomération lausannoise (AFTPU, Léman 2030, développement du RER vaudois et du LEB, projet Métamorphose) s'inscrivent dans le cadre d'une politique communale, cantonale, régionale et fédérale visant à promouvoir les projets d'agglomération et à faire face à la croissance des besoins de mobilité. Ils visent à urbaniser les sites stratégiques de l'agglomération le long d'axes forts de transports publics (TP) en vue d'un usage accru des transports en commun et de la mobilité douce.

Pour permettre à l'ensemble des usagers de saisir les enjeux et de s'approprier ces modes de transport durables, des cellules de communication ont été constituées pour accompagner les différents projets, en préparant les messages diffusés durant les phases actuelles d'études et dans des actions de terrain durant les phases futures de réalisation.

Pour les Axes forts, ces cellules rassemblent l'Etat de Vaud et l'ensemble des partenaires du PALM, les schémas directeurs et les *II*. Pour le projet Léman 2030, l'Etat de Vaud, l'Office fédéral des transports (OFT) et la Ville de Lausanne accompagnent les CFF qui pilotent ce grand projet ferroviaire.

Durant les phases d'étude, la promotion de la mobilité durable s'est concrétisée par différentes campagnes de communication recourant à des visuels, des flyers et des contenus multimédia, ainsi qu'à la réalisation de films et documentaires et au merchandising, trouvant écho dans les médias. De plus, de nombreuses rencontres avec la population et les usagers ont été organisées via des séances publiques, expositions, interviews et conférences de presse. Les sites web aussi bien communaux que cantonaux se font le relais de ces actions de communication, reprennent leurs messages et listent les mesures mises en œuvre pour une mobilité alternative (sites de covoiturage, plans de mobilité d'entreprise, solutions de stationnement longue durée, itinéraires piétons et vélos, vélos en libre service, etc.).

Durant les futures phases de chantier, l'information des usagers accompagnera les chantiers et renseignera sur toutes les modifications de fonctionnement de la circulation des mobilités individuelles, collectives et douces. Cette information positive, précise et en temps réel doit permettre de réduire le potentiel anxigène de la mobilité douce dans un contexte de chantier. Elle sera différenciée en fonction des cercles que constituent les publics-cible (usagers, habitants et entreprises des quartiers riverains, de la commune, pendulaires du canton ou de la région).

Elle aura donc recours pour sa diffusion à différents relais, de proximité d'abord (commerçants, écoles, entreprises, vie associative et de quartier) ou à large spectre (presse quotidienne, périodiques, médias grand public et institutionnels, foires et salons, événements à l'échelle de la ville).

Une grande partie de ces mesures est déjà utilisée aujourd'hui sur les chantiers. L'accompagnement des usagers est un point de vigilance qui garantit la continuité, le confort et la sécurité des itinéraires de mobilité douce, l'information sur le déplacement des arrêts de bus en lien avec les travaux, la perturbation des itinéraires de trafic et l'accès au stationnement. Devant l'ampleur croissante des chantiers, leur diffusion et leur promotion sera également augmentée (tous-ménages, flyers, affichage public, mise à disposition de questionnaires pour faire remonter les plaintes), de même que l'échange avec l'administration.

*1.2 Intervention directement auprès des autres communes vaudoises et auprès du Canton pour qu'ils prennent des mesures qui sont de leur compétence (ex : P+Rail dans les communes, aide financière du Canton, places de parc pour le covoiturage près des entrées d'autoroute)*

D'une manière générale, la Ville de Lausanne sollicite naturellement les autres communes partenaires du PALM, ainsi que le Canton, pour que toutes les mesures susceptibles de soulager le trafic au centre-ville soient mises en œuvre parallèlement aux travaux. Ces sollicitations se font dans le cadre des organes du projet d'agglomération, au niveau de la planification. En ce qui concerne plus précisément la mise en œuvre des mesures susceptibles d'inciter les autres communes à réaliser des parkings d'échange, la Municipalité précise qu'il incombe à l'Etat de Vaud d'engager des discussions avec ces communes pour les questions de mise en œuvre.

Par ailleurs, cet objectif figure dans le Plan directeur cantonal et obtient régulièrement l'appui de la Confédération dans le cadre de l'évaluation des projets d'agglomération à financer via le Fonds d'infrastructures. L'intention de créer des parkings-relais à l'extérieur des centres urbains, le plus proche possible de l'origine des déplacements, c'est-à-dire essentiellement le long des axes ferroviaires, figure en bonne place dans la politique cantonale. Elle se heurte au bon vouloir des communes concernées et au montage financier parfois rédhitoire pour des communes ne disposant pas de la taille critique suffisante à cet effet.

*1.3 Interventions auprès des entreprises se trouvant sur son territoire pour qu'elles encouragent leurs employés à ne pas venir en voiture au travail, par exemple à travers des plans de mobilité d'entreprises*

Concernant les projets de plan de mobilité d'entreprise, la Municipalité relève que le plan de mobilité d'entreprise de l'administration communale lausannoise, mis en œuvre depuis 2009 et préalablement appliqué au Service des routes et de la mobilité depuis 2007, a permis notamment de réduire de près d'un tiers le nombre de kilomètres parcourus par les employés de la Ville avec leurs véhicules privés dans le cadre de leurs déplacements professionnels. Ce résultat a été obtenu en mettant en place des mesures encourageant l'usage de la mobilité douce et des transports publics pour les déplacements professionnels et en règlementant l'usage des véhicules privés dans le cadre de l'activité professionnelle. On peut mentionner notamment la mise à disposition de cartes à prépaiement Galaxy pour les déplacements sur le réseau tl, la mise en place de la plateforme CFF business travel, le déploiement de vélos électriques (65 vélos), ainsi que de véhicules Mobility (15 véhicules) sur de nombreux sites de l'administration. Afin d'encourager le transfert modal des collaborateurs pour leurs trajets pendulaires, le plan de mobilité de l'administration communale lausannoise propose également à ses collaborateurs des subventions à l'achat d'un abonnement des transports publics et pour les usagers du vélo. L'accès au stationnement sur les sites de l'administration est règlementé et dépend de critères liés aux obligations professionnelles.

Fort de cette expérience, la Ville de Lausanne recommande régulièrement aux grandes entreprises implantées sur son territoire de mettre en œuvre des plans de mobilité. De plus, elle réfléchit à élargir son champ d'action et évalue la possibilité de mettre en place un programme d'encouragement à la gestion de la mobilité dans les entreprises, tel que proposé par exemple par SuisseEnergie pour les communes.

Enfin, précisons que dans l'élaboration de certains plans partiels d'affectation (PPA) lausannois, la Municipalité négocie avec le bénéficiaire pour la mise en place d'un plan de mobilité au sein de l'entreprise qui s'implantera.

**Question 2 :** *Quels sont les instruments incitatifs qui sont déjà mis en œuvre ou qui sont prévus dans le sens du report modal vers les TP et la mobilité douce ?*

*2.1 Itinéraires spéciaux et sécurisés réalisés pour la mobilité piétonne et cycliste*

Dans le cadre du projet de tram et du traitement des oppositions, des propositions d'itinéraires alternatifs pour les cyclistes le long du tracé du tramway ont été faites. Ces cheminements consistent par exemple à emprunter un autre axe que celui où se dérouleront les travaux. Ces parcours ne sont pas destinés à remplacer l'itinéraire longeant le chantier du tramway, mais à le compléter et à offrir des alternatives pour

des cyclistes à la recherche de plus de tranquillité ou de sécurité dans leurs déplacements. Ces itinéraires passant majoritairement sur des routes ou rues privées et nécessitant parfois des mesures d'aménagement, leur réalisation est encore soumise à des conditions. En revanche, la Municipalité s'est engagée à mener les études et négociations nécessaires pour mettre en œuvre ces projets, avec pour objectif une mise en service avant ou dans la première partie des travaux des AFTPU. Ces parcours alternatifs offrent des possibilités de maintenir des itinéraires cyclables attractifs durant la période de chantier. En effet, une partie conséquente de la rue de Genève pourrait ainsi être évitée par les cyclistes qui ne désirent pas circuler sur la zone de chantier.

De plus, un projet de jalonnement pour les vélos à l'échelle de l'agglomération est en cours d'étude dans le cadre du PALM. Une première étape de pose de panneaux prendra en considération les axes où de longs et importants chantiers sont projetés. Un des objectifs consiste à proposer un maximum d'itinéraires praticables hors chantier dans le cadre du jalonnement à mettre en œuvre en première étape. Les résultats de cette étude et les recommandations de jalonnement devraient être disponibles en 2016.

### *2.2 Itinéraires spéciaux réservés – du moins à certaines heures critiques – aux TP*

La réalisation d'un itinéraire spécial dédié aux TP se heurte rapidement à des difficultés techniques coûteuses ou rédhibitoires telles que le manque de lignes aériennes, le gabarit nécessaire insuffisant, la topographie difficile, les temps de parcours, etc. Parfois, les voiries adjacentes aux axes où se dérouleront les travaux n'existent tout simplement pas comme dans le cas des travaux du Grand-Pont ou de ceux de Chailly actuellement. Quand elles existent, elles ne sont généralement pas structurellement dimensionnées pour supporter ce type de véhicule.

Néanmoins, comme pour les chantiers récents des avenues d'Ouchy et de Cour, il n'est pas impossible que des sens uniques avec contre-sens de bus soient mis en œuvre dans les situations les plus contraintes. Ces solutions permettent de bonnes conditions de travail pour les ouvriers avec de faibles reports de trafic et surtout le maintien des lignes de bus pour les usagers. L'une des priorités de la Municipalité lors de travaux est de garantir une desserte en TP de qualité afin de maintenir, voire d'augmenter leur attrait.

### *2.3 Offre à conditions favorables de prêts-tests de vélos et vélos à assistance électrique*

Différentes actions de ce type sont menées depuis plusieurs années dans le cadre de la semaine de la mobilité. Plus particulièrement, le vélo électrique a bénéficié d'une promotion très importante et à plusieurs niveaux ces dix dernières années. Cette promotion porte largement ses fruits puisqu'on assiste à une augmentation des ventes de vélos ces trois dernières années. En complément aux actions organisées par la Ville, des tests et prêts de vélos électriques sont organisés par différents magasins de vélo et, depuis l'an 2000, quelque 2'500 subventions ont déjà été attribuées à des Lausannois pour l'achat d'un vélo électrique. Au vu du nombre important d'acteurs impliqués activement dans cette promotion, il ne semble pas nécessaire à la Municipalité de chercher à en faire davantage dans cette thématique.

### *2.4 Offre à conditions favorables de cours de conduite urbaine à vélo*

La formation à la conduite à vélo est proposée essentiellement par les milieux associatifs à l'heure actuelle. Ces derniers bénéficient de différents soutiens et/ ou certifications fédérales. On peut citer en particulier les cours organisés par l'association PRO VELO Lausanne, avec le soutien du Fonds de sécurité routière et les cours spéciaux pour vélos électriques organisés par le TCS – section Vaud. De plus, une action menée auprès des adolescents lausannois et soutenue financièrement par la Ville a lieu depuis 2011 dans les différents gymnases situés sur le territoire communal.

L'ensemble de ces cours est accessible pour des sommes modiques et une réduction des coûts de participation n'entraînerait probablement pas de demandes supplémentaires, mais équivaldrait à accorder un rabais à des personnes qui auraient participé dans tous les cas. Un des éléments clés pour que ces cours soient fréquentés ne semble pas être une action sur le prix, mais plutôt une obligation de participation qui n'est finalement possible que dans un cadre limité.

### *2.5 Offre à conditions favorables d'abonnements aux vélos en libre-service*

Un abonnement annuel pour le réseau Lausanne-Morges coûte CHF 35.-. A l'heure actuelle, le prix de l'abonnement n'est pas le critère le plus déterminant pour l'utilisation ou non du réseau de vélos en libre-service. En effet, le réseau en question est encore peu développé à Lausanne. Pour l'heure, il est prévu, à court terme, d'augmenter la capacité de cette station (Ouchy) et, à moyen terme, de développer de manière conséquente le réseau en place au sein de l'agglomération. Cette mesure fait partie du PALM 2012 et représente un montant de CHF 6 millions au sein de l'agglomération (mesure 4ee.1 du PALM 2012 B) dont CHF 4 millions à charge de Lausanne inscrit au Plan des investissements de la Ville. Une fois ces mesures infrastructurelles prises, il conviendra d'analyser à nouveau d'éventuels instruments incitatifs à mettre en œuvre.

### *2.6 Offre à conditions favorables d'abonnement Mobilis à l'essai*

Pour rappel, le taux de couverture des charges des *tl* est d'environ 36%, ce qui signifie que les collectivités doivent contribuer aux 64% restants. Le réseau Mobilis regroupe onze entreprises partenaires couvrant quasiment tout le canton de Vaud. Les *tl* ne sont qu'une partie de ce vaste réseau. Par sa contribution, la Ville de Lausanne encourage déjà l'utilisation des transports publics en soutenant financièrement les *tl* et le développement des lignes.

La question d'un abonnement à l'essai à tarif préférentiel devrait faire l'objet d'un accord de la part de Mobilis, ce qui ne serait pas aisé au vu des coûts d'une telle opération pour les collectivités et les soucis d'équité envers les usagers qui ont déjà choisi ce mode de déplacement. Il incomberait à la Ville de Lausanne de financer une partie des billets pour les usagers circulant sur le réseau lausannois dans le but d'offrir des conditions favorables durant les travaux. La Municipalité estime qu'il n'est pas possible financièrement d'assumer une telle charge supplémentaire. Par ailleurs, la mise en place de ce système serait très complexe à mettre en œuvre et poserait toute une série de questions d'acceptabilité et d'équité au sein de la population.

### *2.7 Ouverture et équipement de nouvelles places de parc vélo*

Le stationnement pour vélos se développe en continu selon trois axes. Tout d'abord, les projets en cours : des places sont systématiquement prévues et installées, non seulement dans le cadre de chantiers d'importance (avenue Dapples par exemple), mais également lors de réaménagements ponctuels (par exemple création d'un bastion ou d'un trottoir continu) en fonction des opportunités de chantier. Ensuite, les différentes demandes d'habitants ainsi que des observations de terrain permettent d'alimenter les campagnes annuelles de pose de stationnement qui ont lieu dans le courant de l'été-automne. L'édition 2014 a notamment vu la pose d'une centaine de places supplémentaires. Enfin, différentes mesures de stationnement en lien avec la volonté de développer l'inter-modalité sont projetées. Cela passe par exemple par la création de vélo-stations (gare de Lausanne, 2013) ou par l'étude de stationnements couverts aux arrêts de bus (prévus dans le PALM) ou encore par la pose en lien avec le développement des lignes de transports publics, comme ce fut le cas aux stations du m2 et comme c'est projeté pour le tram t1 et le projet du m3.

Au total, quelques quarante places par an sont projetées dans le cadre de la campagne, 120 places sont prévues en lien avec des arrêts de bus dans le cadre du PALM, auxquelles s'ajoutent les places posées dans le cadre de projets. Ces efforts se poursuivront durant les années de grands chantiers et du point de vue de la Municipalité, il ne semble pas utile de renforcer ces actions de manière spécifique.

### *2.8 Aide technique aux entreprises pour l'établissement de plans de mobilité*

Les entreprises seront approchées et invitées à mettre en place un programme de gestion de la mobilité selon des modalités qui doivent encore être définies par la Municipalité comme évoqué au point 1.3.

## 2.9 Usage du Fonds du développement durable pour financer une partie de ces instruments

En fonction des cas et des priorités, il est en effet envisageable d'utiliser le Fonds du développement durable pour financer ce type de mesures, pour autant qu'elles correspondent aux conditions cadres définies dans le règlement d'utilisation dudit Fonds. Il faut cependant relever que celui-ci est actuellement utilisé pour financer d'autres projets.

**Question 3 :** *Quelles sont les mesures dissuasives qui sont déjà mises en œuvre ou qui sont prévues par rapport aux TIM ?*

*Parmi ces mesures, qu'en est-il plus précisément des suivantes :*

### 3.1 Modération du trafic sur certains axes, en particulier les axes pénétrants et sur les axes principaux du centre-ville (par exemple par la réduction de la vitesse légale)

Le Plan directeur communal de 1996 a mis en place le principe de hiérarchisation du réseau routier. Ce principe est toujours d'actualité. Il a été étendu au reste de l'agglomération dans le cadre du PALM avec une définition des différents axes et leur vocation. Ce principe, qui définit les axes principaux, de distribution et de modération sur le territoire communal, est reconduit dans le cadre de la révision du Plan directeur communal en cours. Par ailleurs, en plus de la législation fédérale en vigueur, le Canton donne également le cadre et la marge de manœuvre pour la réglementation de la vitesse sur certains axes, notamment sur les routes cantonales en traversée de localité. Or, la volonté, tant de la Municipalité, des organes de contrôle cantonaux et fédéraux que des schémas directeurs du PALM, va dans le même sens : un axe principal a une vocation trafic et n'est pas compatible avec une réduction de la vitesse légale.

Cette thématique de réduction de la vitesse sur les axes principaux a fait l'objet de deux interpellations au niveau fédéral en 2014 et le Conseil fédéral a rappelé dans ses réponses au Conseil national qu'on appliquait « *la limitation de vitesse de 50 km/h sur les routes affectées à la circulation générale. La vitesse maximale autorisée ne peut y être abaissée que sur certains tronçons et sous certaines conditions strictes* ». Il rappelle que « *les axes principaux sont des routes affectées à la circulation générale. Sur celles-ci, les besoins des usagers de la route plus lents et ceux des riverains doivent être pris en compte à travers des mesures d'aménagement en faveur de la sécurité et en principe pas à travers des limitations de vitesse* ». Le Conseil fédéral s'oppose à une diminution générale de la vitesse maximale autorisée en particulier pour les routes affectées à la circulation générale, aussi bien au cours de la journée que pendant la nuit, et même si ces routes traversent ou longent des zones d'habitation. Les directives fédérales et cantonales abondent dans le même sens. Elles s'en tiennent à la conception adoptée jusqu'ici et recommandée par le Bureau de prévention des accidents (BPA) avec le modèle 50/30 appliqué jusqu'alors par Lausanne dans sa politique de modération du trafic.

L'élément suivant s'oppose à la mise en place d'une réduction de la vitesse légale sur les axes principaux : ce sont les aménagements et la conception de la route qui doivent être adaptés au régime de circulation. Mettre en place un panneau de signalisation ne suffirait pas à garantir le respect de la limitation à 30 km/h. Par ailleurs, un tel système rendrait complexe la bonne compréhension du réseau routier en raison des différentes successions de régime de circulation. Il semble difficile de faire comprendre aux usagers que certains axes principaux sont à 30 km/h, d'autres à 50 km/h en plus des quartiers en zone 30 et d'autres encore en zone de rencontre à 20 km/h. Du point de vue de la Municipalité, ce « patchwork » de régimes de vitesse serait contre-productif et difficilement respecté.

Ceci ne signifie pas que rien ne peut être fait sur ces axes pour réduire l'impact du trafic individuel motorisé, bien au contraire. La Municipalité rappelle que le nouveau plan directeur communal préconise, à terme, des « zones spéciales » qui sont de nature à aller dans le sens préconisé par l'interpellateur, plus spécifiquement, à l'instar des avenues de Chailly et de Cour par exemple, des solutions existent pour atteindre une vitesse-cible plus basse qu'à l'extérieur des centralités de quartiers (arrêt de bus bloquant, structuration optique de la chaussée, arborisation, etc.). Elles sont cependant coûteuses et nécessitent des réaménagements complets qui doivent répondre au Plan des investissements communal.

Ajoutons par ailleurs que le trafic individuel s'écoule déjà actuellement sur ces axes à une vitesse moyenne généralement plus basse que 50 km/h. Compte tenu de ces éléments, la Municipalité ne juge pas opportun de retenir cette mesure.

### *3.2 Usage des feux comme modération / retenue du flux de véhicules entrant en ville*

La signalisation lumineuse fait partie des outils à disposition de la Ville pour sécuriser certains carrefours et traversées piétonnières. Elle permet de guider les usagers sur certains itinéraires et de prioriser certains modes de transports par rapport à d'autres. Des contrôles d'accès sont actuellement mis en place aux différentes entrées de ville pour éviter des surcharges de trafic en aval. Ils jouent un rôle important en sécurisant la circulation, en évitant des autoblocages et surtout en priorisant les transports publics. Leur marge de manœuvre est tout de même limitée puisqu'en bloquant trop le trafic, on risquerait de péjorer la sécurité des usagers en augmentant les files de stockage sur l'autoroute et, d'autre part, de pénaliser certaines lignes de bus.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

*Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 26 février 2015.*

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

Le secrétaire :  
Sylvain Jaquenoud



