



Payerne

MUNICIPALITE DE PAYERNE

Au Conseil communal de Payerne :

Préavis n° 08/2024

Objet du préavis

Crédit d'études, Master Plan Aéroport I et II

Table des matières

Table des matières	2
1. Préambule	3
2. Objet du préavis	3
3. Etude de faisabilité	4
3.1. Descriptif succinct du concept de gestion retenu pour Aéroport I.....	5
3.2. Descriptif des mesures environnementales à prendre sur Aéroport II	6
4. Autres mesures ou études à prévoir	6
4.1. Parking silo pour Aéroport I et II.....	6
4.2. Renforcement des mesures de sûreté Aéroport I	7
4.3. Gestion des terres stockées sur Aéroport II.....	7
5. Coûts prévisibles	7
5.1. Etudes et honoraires dépensés à ce jour	7
5.2. Demande de crédit d'études principales par préavis	8
5.3. Demande de crédit d'études total	8
6. Investissements futurs à prévoir sur Aéroport I.....	8
7. Planning et processus du Master Plan	9
8. Impact sur la réduction de gaz à effet de serre et plan climat.....	10
9. Principes de mise en valeur des parcelles.....	10
10. Rémunération des prestations de swiss aeropole SA.....	10
11. Financement.....	11
12. Conclusions.....	12

AU CONSEIL COMMUNAL
de et à
1530 Payerne

Monsieur le 1^{er} Vice-président,
Mesdames et Messieurs les membres du Conseil communal,

1. Préambule

Le projet Aéroport, né dans les années 1994 – 1995, a entraîné l'adoption de deux PPA, soit Aéroport I et II, en 1999.

Depuis, les réglementations et les pratiques ont sensiblement changé ou évolué.

L'arrivée de nouvelles entreprises intéressées à s'implanter sur Aéroport I et la nouvelle directive de l'OFAC (Office Fédéral de l'Aviation Civile) / OFEV (Office Fédéral de l'Environnement) « Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes » qui découle de la Loi fédérale de la protection de la nature et du paysage ont conduit à la nécessité de mener de nouvelles réflexions sur la gestion et l'organisation d'Aéroport I y compris une éventuelle extension du PSIA (Plan Sectoriel des Infrastructures Aéroportuaires).

Il s'avère donc que les concepts imaginés il y a plus de vingt-cinq ans ne permettent plus de satisfaire les besoins d'aujourd'hui.

Forte de ce constat, la Municipalité s'est d'abord approchée de la DGTL (Direction Générale du Territoire et du Logement). Il est très vite apparu qu'il fallait passer par un processus de révision des deux Plans Partiels d'Affectation et de leur règlement, processus qui aurait pu être extrêmement long en cas d'oppositions.

La Municipalité a alors pris contact avec la DGMR (Direction Générale de la Mobilité et des Routes) et son service juridique afin de lui expliquer la problématique et les besoins de modifications souhaitées. Finalement, ce service, en accord avec la section juridique de la Direction, a confirmé en mai 2023 que le projet pouvait être développé sur la base d'une procédure basée sur la Loi sur les Routes (LRou).

Cet accord obtenu, la Municipalité a lancé une étude de faisabilité dans les limites financières autorisées par le Conseil communal (Fr. 60'000.—TTC) en coordination avec swiss aeropole SA (saSA).

2. Objet du préavis

Adoptées en 2000 par le préavis de légalisation, les deux zones Aéroport I et II ont pu être équipées par secteurs dès 2001 au moyen du crédit voté dans le cadre du préavis n° 06/2001.

L'objet du présent préavis est de prévoir un crédit pour les études à mener en raison des importantes modifications conceptuelles principales suivantes :

- Le concept de l'époque prévoyait une circulation mixte sur Aéroport I. En effet, une partie des infrastructures routières servaient à la fois pour les véhicules motorisés et les avions.

Ce concept n'est plus valable aujourd'hui pour des questions évidentes de sécurité. Cela nécessite de construire de nouvelles routes et un nouvel accès à la zone afin de séparer clairement les flux routiers des mouvements d'aéronefs au sol.

- Du point de vue des compensations écologiques, seule une zone de verdure de 10 % de la parcelle est obligatoire selon le règlement du PPA adopté en 2000. Or, aujourd'hui, l'OFAC et l'OFEV obligent également de prévoir des planifications incluant 12 % de surfaces de biodiversité dans le périmètre du PSIA.

- Si le concept d'évacuation des eaux claires (par gravité au travers de caniveaux) n'est pas remis en question, celui des eaux usées (conduites sous pression) n'est plus conforme aux besoins d'aujourd'hui. De ce fait, le concept d'évacuation des eaux usées doit être revu et adapté.
- Un nouvel accès a dû être prévu par le chemin AF situé au Sud de la Belle-Ferme. Un accord de principe du Groupe Boschung SA, qui est également concerné par cette modification d'accès, est en cours de discussion. Du point de vue financier, les deux préavis d'études et d'équipement n° 06/2001 et n° 11/2015 ont été bouclés avec un excédent de crédit non dépensé d'environ Fr. 966'000.—, suite à la communication au Conseil communal du 10 février 2022.

Ainsi depuis cette date, la Municipalité ne dispose plus de crédit pour des études et des travaux conséquents. Les travaux minimes réalisés depuis, ainsi que quelques études complémentaires ont été financées par le budget d'exploitation annuel.

Toutes ces modifications sont regroupées dans un projet appelé « Master Plan Aéroport ».

Dans un premier temps, la Municipalité demande un crédit d'études au Conseil communal pour réaliser les prestations de projet, de validation par le Canton, l'OFAC, voire l'OFEV, de demandes d'examen préalable, de devis généraux et de mises en soumission ainsi que de mise à l'enquête publique.

Après validation de cette première phase, la réalisation par étapes du « Master Plan Aéroport » fera l'objet d'une nouvelle demande de crédit soumise au Conseil communal pour décision pour des investissements dont le montant estimé est présenté au point 6. ci-après.

3. Etude de faisabilité

Pour mener à bien cette étude de faisabilité, la Municipalité a mis en place, en juin 2023, un groupe de projet composé de :

- collaboratrice et collaborateur du service Urbanisme et des travaux (Monsieur Ernest Bucher, Chef de service, Madame Ilona Losey, adjointe) ;
- saSA et COREB (Monsieur Didier Callmander, Chef d'Aérodrome Civil et Chef de Projets) ;
- bureau d'ingénieurs Aéropool, bureau impliqué dans les projets déjà réalisés sur le site ;
- bureau d'environnement (A. Maibach) à l'origine des mesures de compensation écologiques tant sur l'aérodrome civil que militaire.

Les représentants de la Municipalité sont Madame Monique Picinali, Municipale pour le développement et le suivi du projet ainsi que Monsieur Eric Küng, Syndic. Tous deux sont aussi membres du Conseil d'administration de saSA.

Plusieurs variantes de faisabilité ont été étudiées conjointement avec la question de l'intégration des surfaces de compensation écologiques de l'OFAC et celle du concept de développement du PSIA. Différents partenaires ont été consultés, comme Armasuisse, Speedwings, Boschung SA, le Service communal des Infrastructures, la COREB, la DGMR, etc.

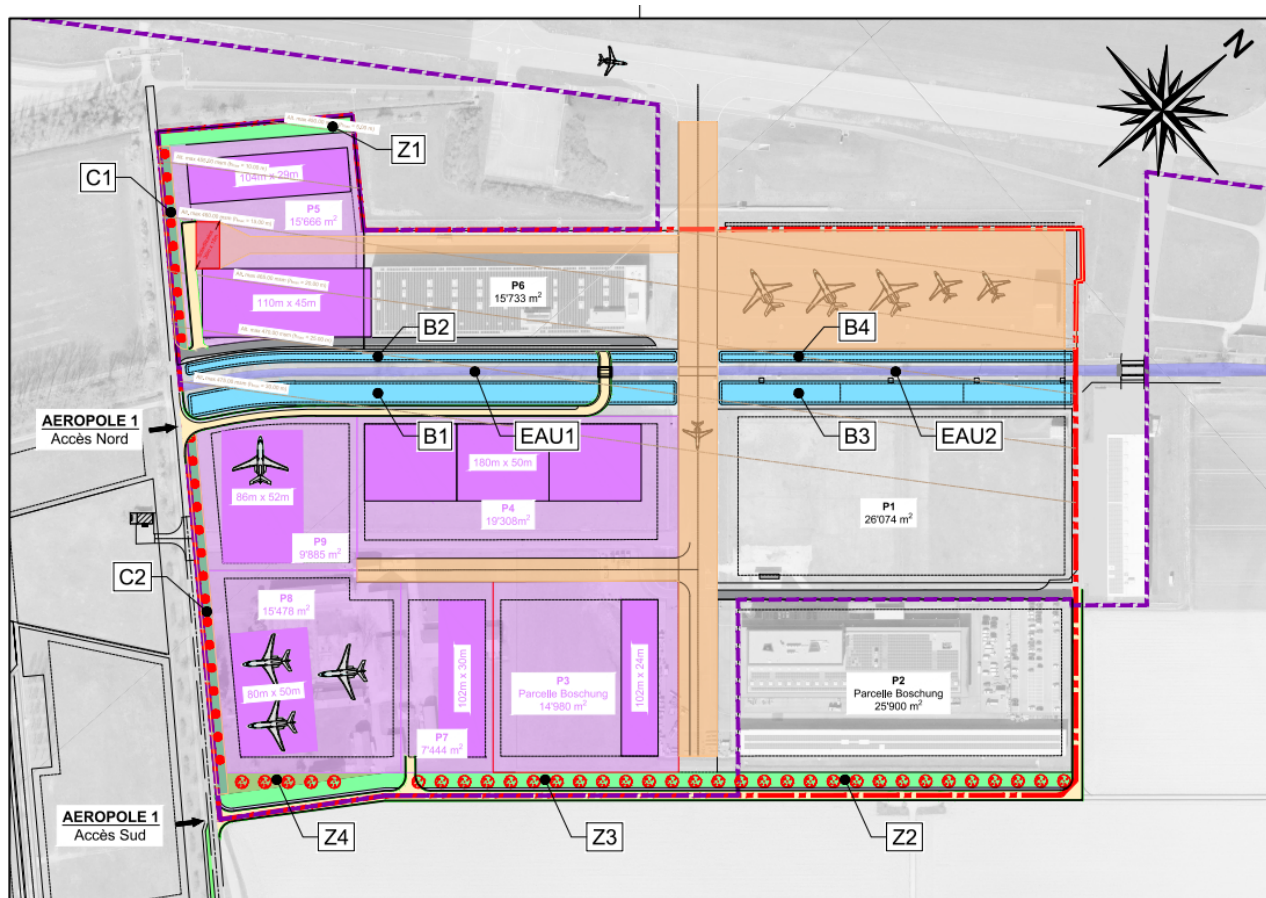
Une variante a finalement été retenue en juillet 2023 et présentée à la Municipalité, la COREB, saSA et Armasuisse.

Une fois l'étude de faisabilité validée, le groupe de projet a commencé à développer un avant-projet. Celui-ci doit aboutir à un dossier d'examen préalable routier mais également prévoir les mesures à prendre pour le développement du PSIA et définir le concept de mesures de compensations écologiques ou de biodiversité.

3.1. Descriptif succinct du concept de gestion retenu pour Aéroport I

A ce stade des réflexions, les réponses aux nouvelles exigences de l'OFAC, de l'OFEV, voire des entreprises voulant s'implanter sur Aéroport I se présentent de la manière suivante :

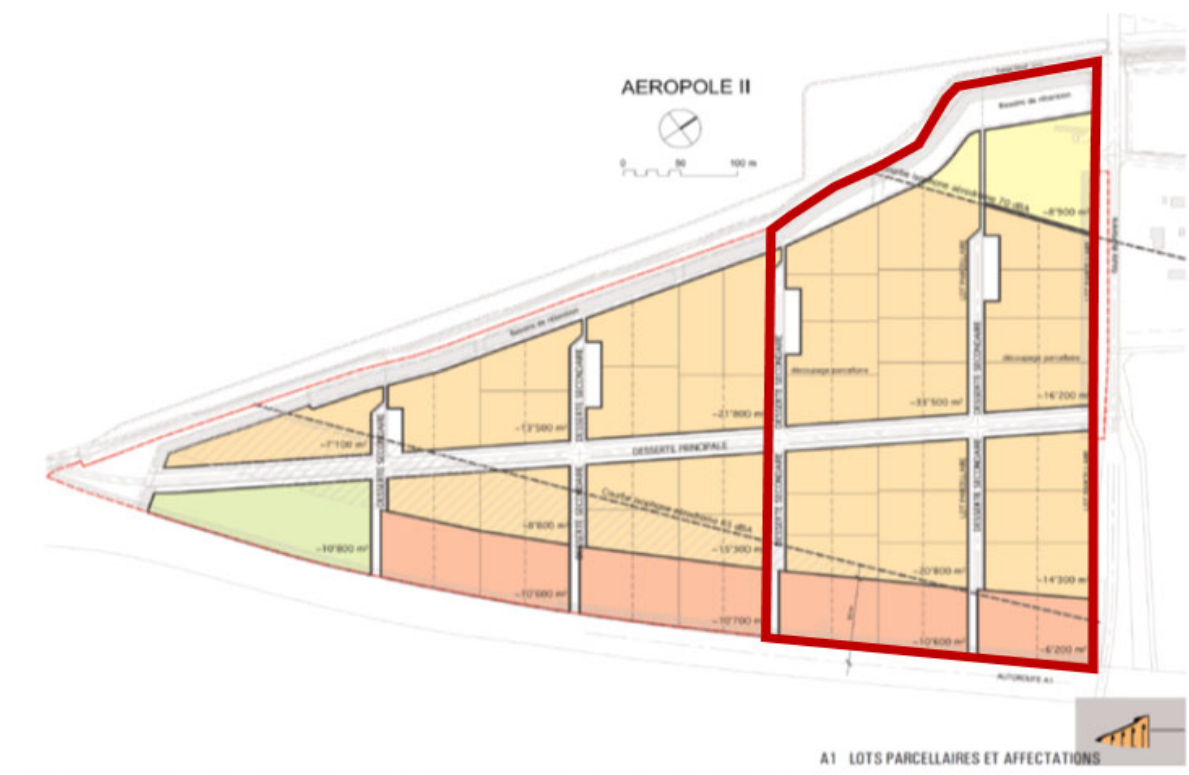
- suppression de l'accès routier actuel au Nord de Belle-Ferme vers l'entreprise Boschung. Cette surface pourra être intégrée comme voie de circulation pour les avions moyennant des travaux d'aménagement ;
- construction d'une nouvelle route au Nord, le long du fossé neuf, avec liaison sur la route d'accès existante "Aéroport" à Payerne Airport au moyen d'un pont à construire (gabarit de 6 m) permettant à un poids lourd de passer ;
- construction d'un nouvel accès au Sud de la zone avec adaptation du chemin AF existant. Le gabarit choisi est de 6m de large pour permettre le croisement de poids lourds à vitesse réduite avec inscription d'une servitude de passage et d'entretien sur l'extrémité est de la parcelle privée du groupe Boschung ;
- planification et réservation des espaces verts afin de satisfaire les exigences du PPA et de l'OFAC. Le périmètre du PSIA « civil » étant entièrement inclus dans le périmètre du PPA Aéroport I, il a été considéré comme opportun de coordonner les 12 % de surfaces vertes extensives exigées pour un PSIA avec les mesures mises en place ou qui doivent être mises en place via le règlement du PPA. Les surfaces non constructibles pour ces nouveaux besoins équivalent donc à environ 26'000 m² de surface verte selon le PPA et 23'500 m² selon le PSIA.



Un premier dossier avec des surfaces de verdure ainsi qu'un plan de gestion des surfaces vertes a déjà été transmis à l'OFAC pour examen préliminaire.

3.2. Descriptif des mesures environnementales à prendre sur Aéroport II

Pour rappel, le concept d'accessibilité actuel est « en peigne ».



Concept d'accessibilité « en peigne »

Une réflexion a été menée sur les espaces de verdure à créer à long terme sur les parcelles valorisées (règlement du PPA Aéroport II – 10 %).

Pour épargner cette contrainte aux futurs acquéreurs de parcelle, il a été vérifié si la prise en compte des surfaces de bassins de rétention des projets et d'une zone écologique à réaliser à la pointe d'Aéroport II permettrait à la Commune, à terme, d'y répondre tout en réalisant un concept cohérent en termes écologique et de biodiversité. Une première étude avait été réalisée en 2015, celle-ci devra faire l'objet d'adaptations avec la mise en place d'une vision stratégique du concept.

4. Autres mesures ou études à prévoir

Dans le cadre du développement de ce projet, d'autres questions ont été identifiées qui nécessiteront également de réaliser des études et/ou des avant-projets.

4.1. Parking silo pour Aéroport I et II

Se fondant sur le modèle de Y-PARC à Yverdon-les-Bains, le Canton souhaite que la Commune prenne des mesures pour limiter la génération du trafic de pendulaires tant sur Aéroport I qu'Aéroport II.

En effet, il n'est pas souhaitable que chaque entreprise aménage des parkings en surface directement sur les parcelles, ceci au détriment d'une densification cohérente et économe en termes de surface de parcelle.

Une solution évolutive devra être trouvée ce qui va nécessiter de réaliser une étude de faisabilité identifiant différentes variantes de développement de l'offre en parking silo ainsi que d'éventuelles solutions transitoires.

4.2. Renforcement des mesures de sûreté Aéroport I

La future organisation sur Aéroport I va nécessiter la mise en place d'un concept de sûreté plus rigoureux qu'actuellement. Cela va de pair avec le développement naturel et l'agrandissement du site. Ce concept permettra d'être en règle avec les directives OFAC et également d'assurer un haut niveau de sûreté vis-à-vis de notre partenaire militaire. Un tel concept est aussi demandé par différentes compagnies d'aviation, clientèle privée ou encore certains prospects.

Les mesures envisagées sont par exemple une fermeture complète de la zone et l'installation d'accès véhicules (portails) et piétons (tourniquets) sécurisés.

Pour ce faire, il sera nécessaire de consulter des spécialistes de la sûreté sur les aérodromes et zones d'activités similaires. Un dialogue est d'ores et déjà établi avec l'OFAC qui soutient saSA dans cette démarche.

4.3. Gestion des terres stockées sur Aéroport II

Lors des remblayages des surfaces d'Aéroport II, d'importants stocks temporaires de sol d'horizon A et B ont été aménagés sur les parcelles en attendant de pouvoir les valoriser comme l'exige l'Ordonnance sur les atteintes portées au sol (OSol).

Afin de libérer des parcelles pour la réalisation de projet, l'évacuation prématurée d'une partie des stocks de terre de sous-couches agricoles (horizon B) pourrait coûter un montant estimé à Fr. 450'000.—.

En conséquence, la Commune recherche des alternatives pour valoriser ces matériaux en vue de diminuer le coût annoncé. Dans ce but, elle devra s'appuyer sur l'aide de spécialistes en gestion des sols.

5. Coûts prévisibles

Les frais d'étude à engager pour mener à terme l'élaboration du Master Plan jusqu'à l'enquête publique, chiffrés sur la base d'estimations avant devis (+/- 20 %), sont présentés ci-dessous.

5.1. Etudes et honoraires dépensés à ce jour

Les frais et honoraires suivants ont été payés par un compte en attente pour crédit d'études :

Prestations d'ingénieur civil par Aéropool Payerne	Fr.	44'991.70
Prestations du Bureau d'environnement – A. Maibach, Oron	Fr.	<u>11'397.80</u>
Total payés à ce jour TTC arrondi	Fr.	<u>56'390.—</u>

5.2. Demande de crédit d'études principales par préavis

Afin de pouvoir réaliser les prestations de projet définitif, de demande d'examen préalable ainsi que la réalisation de l'enquête publique, les montants d'honoraires estimés seront donc les suivants :

Prestations Aéropool (CFA), projet routier phases 31, 32, 33	Fr.	100'000.—
Prestations Aéropool (Küng & Associés), accompagnement développement master plan	Fr.	45'000.—
Prestations bureau A. Maibach, accompagnement concept écologique	Fr.	30'000.—
Prestations Aéropool (Sabert), étude préliminaire parking silo	Fr.	15'000.—
Etude du concept de sûreté Aéroport I	Fr.	9'000.—
Prestations CITEC, étude du concept de mobilité du site Aéroport	Fr.	40'000.—
Prestations Bächtold und Moor, équipements aéroportuaires	Fr.	10'000.—
Total études prévues	Fr.	249'000.—
Diverses études complémentaires, avis juridiques, notaire, géomètre, etc.	Fr.	25'000.—
Frais administratifs d'enquête publique	Fr.	15'000.—
Frais procédure OFAC	Fr.	20'000.—
Total études à réaliser TTC	Fr.	<u>309'000.—</u>

Ces différentes études pourront être adjugées de gré à gré.

5.3. Demande de crédit d'études total

Prestations d'études déjà réalisées, point 5.1	Fr.	56'390.—
Prestations d'études à réaliser, point 5.2	Fr.	<u>309'000.—</u>
Total de la demande de crédit TTC arrondi	Fr.	<u>366'000.—</u>

6. Investissements futurs à prévoir sur Aéroport I

Une fois l'enquête publique terminée pour ce Master Plan et le permis de construire délivré, la Municipalité proposera une nouvelle demande de crédit pour la réalisation du projet (études de réalisation et travaux).

Pour ce faire, une estimation des investissements à +/- 20 % a été établie :

Infrastructures réseaux EU + EC + services	Fr.	1'420'000.—
Démolition Belle-Ferme et remblayage de parcelles	Fr.	2'100'000.—
Superstructure routière	Fr.	3'150'000.—
Nouvelle voie de roulage avion	Fr.	1'110'000.—
Concept sûreté Aéroport I	Fr.	560'000.—

Eclairage public	Fr. 77'000.—
Concept paysager	Fr. 440'000.—
Divers et imprévus (environ 2.4 %)	Fr. 240'000.—
Honoraires (environ 10 %)	Fr. 1'000'000.—
Arrondi	Fr. 3'000.—
Total investissements estimés TTC	<u>Fr. 10'100'000.—</u>

Toutes ces prestations feront l'objet d'appels d'offres en conformité avec la Loi sur les Marchés Publics (LMP).

Les autres mesures ou études à prévoir hors Master Plan se présentent de la manière suivante :

Concept écologique Aéroport II et mesures environnementales	Fr. 1'200'000.—
Mise en conformité au permis de construire du bâtiment Speedwings - Compensation écologique nécessaire pour photovoltaïque en toiture	Fr. 90'000.—
Solde de l'équipement sur Aéroport II selon préavis n° 25/2021 qui sera réalisé au fur et à mesure des implantations des nouvelles entreprises :	
Etape 2 :	Fr. 4'560'000.—
Étapes 3 et 4 :	Fr. 7'385'000.—
Parking silo et aménagements (construction par étape en fonction des besoins Estimation	Fr. 3'500'000.—
Ligne de bus et arrêt de bus Estimation	Fr. 530'000.—

Elles feront, le cas échéant, l'objet de demande de crédit au Conseil communal.

Le phasage de la réalisation des différents éléments du Master Plan se fera de manière cohérente avec les implantations prévues à court terme dans la zone Aéroport I.

7. Planning et processus du Master Plan

Une fois le crédit d'étude validé par le Conseil communal, le planning prévisionnel prévu est le suivant :

Dépôt de l'examen préalable à la DGMR	août 2024
En amont, En parallèle, demande d'extension du périmètre PSIA et approbation des plans de la voie de roulage à l'OFAC	juin 2024
Examen préalable à la DGMR (4 mois environ)	décembre 2024
Adaptations du dossier pour enquête publique	janvier 2025
Enquête publique	février 2025
Traitement des éventuelles oppositions	avril 2025
Demande de crédit au Conseil communal	été 2025

Appels d'offres Marchés Publics

été 2025

Démarrage des travaux du Master Plan Aéroport I

automne 2025

8. Impact sur la réduction de gaz à effet de serre et plan climat

Compte tenu que ce sont des études, nous n'avons pas de fait d'évaluation de l'impact sur le climat. Ceci sera bien entendu repris par la réalisation de ces travaux.

9. Principes de mise en valeur des parcelles

Lors de l'adoption le 8 février 2007 de l'article 5 du préavis n° 26/2006 « Vente d'une parcelle de 26'000 m² dans la zone d'activités Aéroport I à la société Speedwings SA ; aménagement du tarmac civil Nord et sécurisation du secteur Aéroport I », le Conseil communal donnait à la Municipalité une autorisation générale de vendre les parcelles situées sur les sites d'Aéroport I et II. Les prix de vente étaient déterminés à Fr. 200.—/m² pour Aéroport I, Fr. 170.—/m² pour Aéroport II côté autoroute et Fr. 140.—/m² côté Fossé neuf. Une indexation des prix à l'IPC était prévue. Sur la base de l'évolution de l'IPC entre janvier 2007 et décembre 2023, ces prix se monteraient actuellement à environ Fr. 217.—/m², Fr. 184.40/m² et Fr. 151.90/m² respectivement.

Par ailleurs, dans cadre du préavis n° 11/2015 qui présentait un bilan de tous les préavis antérieurs relatifs à l'Aéroport ainsi qu'une demande de crédit complémentaire d'aménagement pour l'accueil d'entreprises sur les deux sites, le principe de l'octroi d'une autorisation générale de vente des terrains était renouvelé via l'article 6 des conclusions. Des prix de ventes de Fr. 200.—/m² (Aéroport I) et Fr. 180.—/m² (Aéroport II) étaient évoqués dans ce préavis. A cette époque-là, les montants indexés selon le préavis n° 26/2006 se seraient situés à environ Fr. 205.—/m², Fr. 174.—/m² et Fr. 143.—/m² respectivement. En point 6 « Investissements futurs » du préavis n° 11/2015, il était encore précisé : « Il est aussi à remarquer que, dans le futur, il est possible que certains terrains fassent l'objet de droit distinct permanent DDP ».

Au courant de l'année 2022, la Municipalité a souhaité reprendre la question de la constitution de DDP pour tout ou partie de la mise en valeur future des terrains et a mandaté la société spécialisée MR Conseil pour l'accompagner dans ses réflexions. Le concept et les possibilités offertes par sa mise en œuvre ont été présentés aux Commissions des Finances et de Gestion en date du 7 février 2023. L'avis de principe positif de ces deux commissions a permis d'aller de l'avant sur le sujet avec l'appui de MR Conseil.

En conséquence, un préavis spécifique sur ce thème est en cours d'élaboration et pourra être présenté au Conseil communal dans le courant du premier semestre de l'année en cours. Ce préavis montrera également comment la Municipalité entend couvrir et financer les importants investissements de la Commune sur le site dans le cadre de ce nouveau modèle de mise en valeur.

10. Rémunération des prestations de swiss aeropole SA

Le 15 juin 2017, le Conseil communal approuvait les articles 7 à 9 du préavis n° 01/2017 prévoyant la constitution et le financement initial de la société swiss aeropole SA, dont la Commune et la COREB sont actionnaires uniques. Les mesures proposées par le préavis soit un apport en fonds propres par le versement d'un important agio lors de la souscription du capital et un prêt maximal de Fr. 1'400'000.— devaient permettre à la société de disposer des moyens nécessaires à son développement jusqu'en 2021. Le préavis précisait par ailleurs que la partie du technoparc (Aéroport I et II) ne pouvait être bénéficiaire en raison des charges liées à la promotion des terrains.

Au démarrage de la société, la réserve d'agio et les liquidités correspondantes ont suffi à swiss aeropole SA pour l'exercice de son activité, qui est par ailleurs subventionnée par le Canton, la Confédération et la COREB.

Suite aux déficits accumulés, les fonds propres se sont avérés négatifs au bouclage des comptes 2019 de swiss aeropole SA. Un préavis urgent (n° 02/2020) a été déposé prévoyant l'octroi complet du prêt d'ici décembre 2024 et autorisant la Municipalité à en postposer l'intégralité. Pour rappel, la postposition d'un prêt par convention permet au Conseil d'administration de renoncer à l'avis au juge en cas de surendettement comptable (fonds propres négatifs).

Au 31 décembre 2023, le prêt accordé par la Commune à la société et postposé s'élève à Fr. 1'375'000.—.

Le Président du Conseil d'administration de swiss aeropole SA a rappelé à la Municipalité en octobre 2023 le fait que les revenus actuels de la société continueraient à ne pas suffire pour en couvrir les charges. Des revenus supplémentaires à recevoir de la Commune seraient alors nécessaires pour financer les coûts liés à la promotion du parc technologique en particuliers à la mise en valeur des terrains.

S'il est vrai que la Commune a assumé le démarrage de la société par une mise de fonds importante, ce sont la Confédération, le Canton et la COREB seuls qui garantissent le financement de l'activité du développement du technoparc une fois le prêt entièrement consommé (soit dès 2025).

La Municipalité n'est donc pas opposée à entrer en discussion sur une rémunération de swiss aeropole SA. Cette discussion impliquera toutefois de trouver le modèle le plus adéquat aussi bien pour la Commune que pour swiss aeropole SA (rémunération fixe, variable ou mixte), celui-ci pouvant notamment être lié à l'atteinte d'objectifs. Dans ce but, swiss aeropole SA doit en premier lieu fournir un nouveau business plan à 5 ans. L'organe de gestion devra également être partie prenante à la réflexion.

Cette situation démontre également qu'il n'existe de perspectives ni pour la génération de bénéfices futurs qui permettraient de combler les déficits accumulés, ni pour celle de liquidités en vue du remboursement du prêt de Fr. 1'400'000.—. Comme en droit des sociétés la postposition d'un prêt ne supprime pas le surendettement mais permet uniquement de renoncer à aviser le juge, il incombe toujours au Conseil d'administration de proposer des mesures d'assainissement. La discussion sur la rémunération devrait donc être couplée à une réflexion sur de telles mesures (qui pourraient comprendre l'abandon du prêt postposé) dont la décision revient à l'ensemble des actionnaires.

La Municipalité envisage en conséquence de présenter un préavis sur les deux sujets (rémunération et assainissement) au courant de l'année 2024.

11. Financement

Il est prévu de financer les prestations d'études encore à réaliser de Fr. 309'000.— par les fonds disponibles en trésorerie. Si ces derniers ne devaient pas être suffisants, il faudrait alors recourir à l'emprunt autorisé dans le cadre du plafond d'endettement (cf. préavis n° 28/2021). Dans ce cas, et pour autant que la Municipalité décide de recourir à l'emprunt pour la totalité du montant prévu dans le présent préavis, le total des emprunts de la Commune de Payerne ainsi que les engagements non utilisés et les amortissements effectués, se situeraient aux environs de Fr. 58 mios.

Ces études portant sur un objet appartenant au patrimoine financier, la Municipalité prévoit de les conserver pour leur coût d'acquisition au bilan.

Article 2 : d'autoriser la Municipalité à financer le montant de Fr. 309'000.—, montant dont il y aura lieu de déduire l'éventuelle subvention attendue, par les fonds disponibles en trésorerie ou alors, si ces derniers n'étaient pas suffisants, de recourir à l'emprunt dans le cadre du plafond d'endettement.

Veillez agréer, Monsieur le 1^{er} Vice-président, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil communal, nos salutations distinguées.

Ainsi adopté le 3 avril 2024.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :

La Secrétaire :

(LS)

E. Küng

C. Thöny

Annexes : Plan du concept du Master Plan

Annexe pour l'original du préavis : un dossier

Membres de la Municipalité délégués : M. Eric Küng
Mme Monique Picinali

