



Plan d'interprétation de la voie verte Sud Manche

Engagé depuis 1991 dans une politique forte en faveur du développement des voies vertes, le Département de la Manche a validé, en février 2009, un Plan vélo intégrant différentes dimensions dont la plus originale est sans doute l'interprétation des voies vertes.

Le concept d'interprétation, né d'une réflexion sur l'animation des parcs naturels régionaux, s'inspire du principe de la mise en scène du paysage et du patrimoine pour enrichir la conscience du visiteur sur la place qu'il occupe dans l'environnement.

Ainsi, la démarche de plan d'interprétation des voies vertes de la Manche, étalée sur trois ans et qui a été mise en œuvre en premier lieu sur la voie verte Sud Manche, doit permettre de mieux découvrir le paysage et le patrimoine autour de ces voies.

La mise en place de supports d'information (mobilier d'interprétation, cartes, livrets, visites guidées,...) dès l'été 2009 a été étendue depuis aux autres voies vertes du département. C'est cette démarche d'interprétation du patrimoine et des paysages qui fait l'objet de la présente fiche.



Table d'orientation et d'interprétation du paysage sur VV Sud Manche



Attention à ne pas empiéter sur la chaussée !

La démarche du Département de la Manche en matière de "plan d'interprétation du patrimoine des voies vertes" fait partie intégrante du Plan vélo validé en 2009.

Ici et ailleurs, elle permet non seulement de faire vivre les itinéraires de manière originale et souvent ludique pour en améliorer l'attractivité mais aussi de contribuer, sur le plan économique et culturel, à valoriser sites et paysages des territoires traversés par les voies vertes.

Le département de la Manche se situe dans le "peloton de tête" des départements cyclables par les kilométrages de voies aménagées pour les vélos. Il dispose ainsi de 230 km de voies vertes, de 100 km de routes à faible trafic et/ou touristiques, jalonnées, liant les voies vertes aux pôles urbains et de plus de 900 km de boucles vélo jalonnées (42 boucles vélo sur routes à faible trafic, dont 5 contiguës à une voie verte). Pour ces voies qui, tant au niveau local qu'à plus grande échelle, contribuent à un meilleur cadre de vie et de découverte du territoire et des paysages, le plan d'interprétation se présente comme un des supports possibles d'enrichissement des infrastructures pour les habitants et les touristes.

Démarche Plan d'interprétation des voies vertes

Se fondant sur le rapport Plan d'interprétation des voies vertes*, les collectivités locales, le Parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin, les pays, les offices de tourisme et les musées locaux se sont réunis à plusieurs reprises, afin de mettre en œuvre le plan d'interprétation sur la voie verte Sud Manche.

Étalés sur trois ans, les travaux du Plan d'interprétation, avec pose du mobilier correspondant (voir illustrations), se sont terminés sur cette voie en 2009. D'autres travaux ont été lancés dès 2010 pour la voie verte du chemin de halage de la Vire et se poursuivront pour les autres voies vertes du département, dont celles du Cotentin en 2011.

Définition et enjeux d'un plan d'interprétation

Le concept d'interprétation, né d'une réflexion sur l'animation des parcs naturels nationaux, s'inspire du principe de la mise en scène pour "communiquer la signification, les interrelations et la valeur du patrimoine au visiteur en vue de le rendre conscient de la place qu'il occupe dans l'environnement" selon Freeman Tilden (USA).

Défini ainsi, et au regard d'enjeux tant économiques que culturels, le plan

d'interprétation est directement lié à la gestion territoriale d'un site dans la mesure où il compose avec les ressources locales (naturelles, culturelles, économiques et humaines) à un niveau supralocal (fédération des acteurs, éducation à l'environnement, attractivité des lieux...)

Sa mise en œuvre peut s'effectuer par des supports variés et complémentaires, comprenant notamment la mise en place d'un mobilier d'interprétation sur l'itinéraire ou la voie verte.

Son organisation s'envisage sur plusieurs années avec, dès le début de la démarche, le souci de son entretien et de son actualisation.

Spécificités de l'interprétation du patrimoine d'une voie verte

Si réaliser un plan d'interprétation du patrimoine permet une matérialisation et une organisation in situ, il est pour cela nécessaire d'avoir en amont une stratégie d'ensemble, pour permettre de faire le lien avec les territoires traversés (et donc avec leurs spécificités, leurs caractéristiques,...), en évitant l'écueil d'une mise en œuvre successive d'équipements d'interprétation variés sans cohésion.

Avoir une vision d'ensemble signifie donc réfléchir au sens particulier d'un plan d'interprétation, à l'échelle des voies vertes.

Quelles en sont les spécificités ?

Spécificité structurelle des voies vertes

► Par le réseau qu'elles constituent

Leur tracé, témoignage historique et composante d'un territoire qui évolue, constitue naturellement un support culturel pour les populations et pour tout usager des voies vertes curieux de ce territoire. S'il est un enjeu d'appropriation de ces voies, il peut s'agir de pratiquer par la connaissance et le loisir leurs liens ancestraux, passés ou bien actuels, avec l'environnement.

Sur la voie verte Sud Manche, par exemple, les usagers des voies vertes parlent encore de la voie ferrée (cf carte Voies ferrées Sud Manche) preuve de la recon-

* Le Plan d'interprétation des voies vertes de la Manche, Annick Besnard, voir bibliographie page 6

naissance de l'identité de la voie et de son existence historique dans les mentalités.

► Linéaires et monotones ?

Pour ces sites propres ayant conservé la configuration globale de leur ancienne utilisation, les nouveaux usages en matière de modes doux renvoient à de nouvelles perceptions. Sur des tracés généralement linéaires et à faible pente, avec des accès peu nombreux, parfois des talus sans visibilité, aux revêtements modifiés, il est important d'harmoniser découverte et déplacement (rythme, motivation,...).

Spécificité d'un territoire...

► ...intégrant les voies vertes**

La mise en lien des voies avec leur environnement doit s'appuyer sur certains critères à définir. Ces critères peuvent être perceptifs mais aussi d'accessibilité ; dans ce cas il reste à définir les conditions de cette accessibilité, en tenant compte des modalités de déplacement.

Ainsi, dans la Manche, le premier critère retenu a été celui de la perception (visuelle, auditive...) depuis la voie verte avec un territoire potentiellement vaste, parfois à l'échelle du département (le Mont-Saint-Michel se trouve à 50 km). Appliqué à un paysage ou à un élément de celui-ci jugé intéressant, le critère a ainsi pu orienter les aménageurs vers la préservation ou l'aménagement de telle ou telle vue.

Le second critère, fondé sur l'accessibilité à un site depuis la voie verte, a intégré un seuil de distance fixé à 2 km pour les piétons avec la mise en place d'un message suggestif sur la voie verte; cette limite géographique avait été préalablement retenue pour l'inventaire des éléments patrimoniaux.

► ...avec une multiplicité d'acteurs

Un langage commun est nécessaire lorsque les préoccupations et les intérêts sont différents. La mise en évidence des enjeux globaux à l'échelle d'un département est un préalable utile au partage des points de vue.

Pour la suite, certains outils tels que l'élaboration d'un Plan vélo, peuvent constituer un atout s'ils favorisent le croisement de thématiques. La multiplicité des échanges suscités favorise la mise en commun de constats et la convergence de perspectives.

Ainsi, dans le Plan vélo de la Manche, deux thématiques ont été croisées: la signalétique à l'échelle des "espaces naturels dont activités de pleine nature" et l'interprétation des voies vertes. Une charte de signalétique permettant, à la fois d'homogénéiser les équipements à

l'échelle du département et d'intégrer des critères de développement durable – tels que l'intégration des supports dans le paysage, la prise en compte des critères d'éco-conception avec recyclage des matériaux – a été validée et intégrée dans le Plan d'interprétation.

Repères de mise en œuvre d'un plan d'interprétation

Dans le cas des voies vertes, l'environnement a peu de limites. Il est donc utile de concilier un esprit d'ouverture pour les recueils de données et un esprit de synthèse et d'arbitrage pour leur exploitation.

Éléments méthodologiques

► Appréhension du patrimoine

L'ouverture se traduit par la diversité des données recherchées (environnement, usages,... dans des champs concrets ou abstraits tels que les légendes) et la multiplicité des sources interrogées (plans IGN, archives, personnes ressources, bibliographie). L'ouverture se concrétise aussi par l'approche, la pratique du terrain et, bien sûr, les échanges, l'écoute.

Dans la Manche, des recueils riches sans être exhaustifs ont été établis pour chacune des voies vertes, chacune appartenant à un site géographique identifié: le Nord Cotentin, le Sud Manche et la vallée de la Vire.

Les échanges ont été nombreux et orientés selon une liste de personnes connues localement (représentants d'associations, érudits locaux, élus, habitants, professionnels du tourisme...); le parcours de certaines portions de voies vertes s'est aussi déroulé en compagnie d'un guide motivé.

► Éléments de synthèse

La synthèse nécessite, quant à elle, des arbitrages fondés sur les productions propres, les échanges, les débats; elle permet de dégager un fil conducteur par voie verte.

Dans la Manche, une typologie du patrimoine, proposée par le Centre permanent d'initiatives pour l'environnement, a ainsi permis de faire émerger quelques caractéristiques pour chacune des voies vertes.

Une classification en 14 catégories, non exclusives les unes par rapport aux autres, a pu être établie: activités économiques actuelles, exploitation et gestion des ressources naturelles, patrimoine industriel et anciennes activités artisanales, patrimoine naturel, patrimoine hydraulique, patrimoine rural, patrimoine prestigieux, patrimoine religieux,



Mobilier d'interprétation des paysages VV Sud Manche



Sur cette table d'interprétation, une seule aiguille tourne pour plus de solidité



Détail de la table d'interprétation VV Sud Manche



Présentation de produits issus de la vallée dans des demi-sphères en plexiglas

** Territoire institutionnellement étendu, le département de la Manche comporte trois sous-ensembles de voies vertes définis: le Sud Manche, la Vallée de la Vire, le Cotentin

ouvrages d'art, patrimoine ferroviaire, architecture locale, histoire, culture et légendes, patrimoine bâti.

Sur la base de cette classification, 20 éléments patrimoniaux majeurs ont pu être dégagés pour chacune des voies vertes.

Un arbitrage lié à la structure du réseau a été effectué en cherchant notamment à contraster les fils conducteurs de deux anciennes voies ferrées. C'est ainsi que sur les voies vertes du Cotentin ont été retenues les thématiques : "Comment l'homme a-t-il tiré parti des ressources naturelles de son environnement ? Usages anciens et nouveaux", tandis que sur les voies vertes Sud Manche a été retenue la thématique "Sur la voie du chemin de fer" et sur le chemin de halage de la Vire celle de "Au fil de l'eau, au fil des siècles, la Vire, artère du développement de sa vallée".

Une fois le fil conducteur retenu, la nécessité de refuser d'autres propositions de valorisation s'est parfois imposée.

► Appréhension des publics

Il est pertinent de connaître les usagers des voies vertes pour que le plan d'interprétation constitue un réel enrichissement des infrastructures.

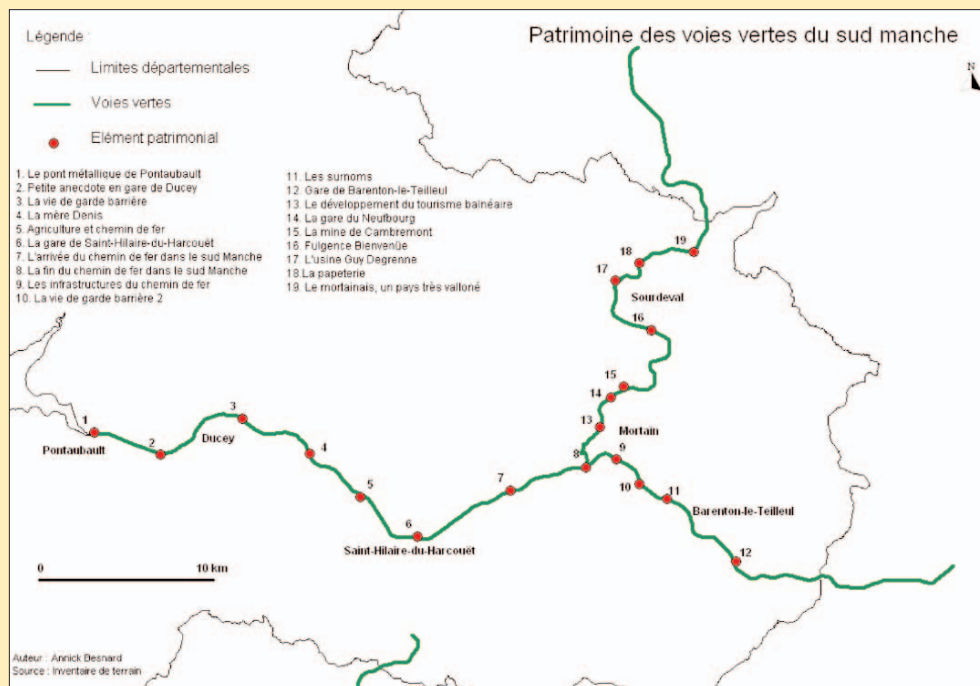
Des connaissances actuelles sont disponibles*** mais bien sûr d'autres recueils peuvent s'avérer utiles. Si les compteurs permettent d'appréhender statistiquement les fréquentations des voies et l'évolution de ces fréquentations (géographique, saisonnière,...), les enquêtes renseignent sur les usages, les ressentis et les attentes des usagers.

Des enquêtes peuvent cibler assez justement des spécificités locales, à la condition que, comme toute enquête, elles aient fait l'objet d'un cahier des charges précis sur les objectifs des connaissances attendues ; en découlent alors seulement leurs modalités de réalisation.

De plus, un relevé des aménagements et équipements mis en place sur les voies vertes doit être réalisé pour comprendre leurs effets, prévisibles ou constatés, sur les usages. Il doit aussi apprécier plus particulièrement les ressentis et attentes exprimés.

Dans la Manche, les recueils par enquête et compteurs se sont révélés peu pertinents pour les raisons suivantes : forte incertitude à transformer le nombre de passages aux compteurs en nombre d'usagers, des recueils à un instant T sans représentativité de la fréquentation et de son évolution, enquête durant la période d'hiver et auprès d'un faible échantillon de personnes.

*** données nationales collectées par Altermodal sur la fréquentation des voies vertes



Le relevé des aménagements et équipements a permis de pointer, quant à lui, des obstacles aux cheminements tels que des barrières, sur la voie verte du Nord Cotentin, au droit des accès aux champs.

Points de vigilance

► La pose de compteurs

Au-delà du coût d'investissement, l'achat de ces équipements doit être considéré dans la durée, c'est-à-dire au travers des moyens humains tant pour l'exploitation des données que pour la maintenance du matériel.

Sur les voies vertes de la Manche, les compteurs, peu visibles, ont parfois été abîmés lors des travaux d'entretien par le service Routes ; l'exploitation suivie de leurs données n'a pu à ce jour être poussée pour des questions de charge de travail.

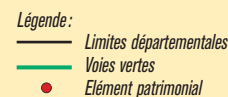
► La géolocalisation

La mise en place d'un dispositif de géolocalisation, via un système d'information géographique (SIG), exige des conditions précises de suivi et de mise à jour. Cette préoccupation en termes de moyens humains vaut dans la durée quand un des atouts du SIG peut être, par exemple, l'entretien du plan d'interprétation avec un accès rapide aux informations.

En amont, il est également utile de mener une analyse de la compatibilité du système liée à l'évolution du matériel.

Le SIG utilisé dans la Manche pour le recueil de données de l'inventaire patrimonial et le partage de ces données au sein de l'équipe n'a pas été réutilisé ensuite.

Carte inventaire du patrimoine des voies vertes du Sud Manche



A. BESNARD (source : Inventaire de terrain)

► Le choix des supports et des médias

Pour guider le choix des types de support qui matérialisent le plan d'interprétation sur les voies vertes, il est nécessaire de réfléchir à la lisibilité, l'ergonomie et l'attractivité de ces supports. Le plan d'interprétation ne se limite toutefois pas à la mise en place de mobilier in situ; d'autres supports peuvent véhiculer les messages d'interprétation: livrets, visites guidées,... Il faut donc veiller à la pertinence de chaque support ou des médias utilisés en réfléchissant à leur possible complémentarité.

Un livret "La Manche à vélo, voies vertes et véloroutes" a été distribué dans les offices de tourisme du département. Edité avant la mise en œuvre du plan d'interprétation, il pourrait cependant intégrer à terme les emplacements de mobilier.

Difficultés rencontrées dans la Manche

► Recueil de données

L'appréhension du patrimoine a posé quelques problèmes dans le département de la Manche quant à l'identification, l'approfondissement des sources (origine des photos, des légendes). La connaissance du public et de ses attentes a été limitée par des recueils partiels, peu représentatifs dans une période d'évolution des comportements par rapport aux modes doux.

► Concertation

La question de la concertation n'a pas été abordée en amont de l'étude dans la Manche et s'est limitée aux entretiens initiaux. Ainsi par exemple les offices de tourisme ont été partenaires, sans être des relais.

► Programmation

Dans la Manche, les estimations financières préalables à la budgétisation se sont avérées optimistes (exemple: la majoration par 5 du coût unitaire initial de supports...). De plus, les prévisions n'ont pas intégré le renouvellement du mobilier.

► Consultation

A l'issue d'un premier appel d'offres, infructueux, lancé par le Conseil général de la Manche, les entreprises ont invoqué le manque de temps, des compétences trop larges (sous-traitance complexe) et un intérêt limité (parties "plan d'interprétation" et "conception" déjà réalisées). Une seconde consultation a alors été lancée (délais courts mais hors période d'été cette fois) avec un marché séparé en trois lots identifiés:

- Illustration (création de visuels pour les supports)

- Création graphique (mise en page des textes et illustrations du 1er lot pour les supports)

- Fabrication et pose des mobiliers.

A cette consultation, 7 réponses ont été réceptionnées. Deux difficultés majeures ont été ciblées:

- L'étendue des compétences sollicitées (dessin, aquarelle, graphisme, conception technique, bois, aluminium, PVC, maçonnerie, etc.) nécessite, a priori, un groupement des entreprises et donc une consultation large avec un temps de réponse conséquent.

Le travail préliminaire de définition des supports (contenu et mobilier) nécessite une forte adaptation des entreprises qui sont généralement habituées à faire de la conception et ce depuis le début.

► Suivi technique de la fabrication

Si certains éléments techniques ont semblé évidents lors de la réalisation du cahier des charges pour l'appel d'offres et facilement contrôlables (résistance torsion ou tentatives de vandalisme, anti-UV, fixations,...), d'autres sont plus difficilement vérifiables, notamment concernant la menuiserie: durée et méthode de séchage du bois, nombre de couches de vernis ou de lasure, etc.

Potentiels d'enrichissement de la démarche

► Concerter

La concertation doit pouvoir se mettre en place suffisamment tôt dans la démarche, notamment avec l'aide des acteurs locaux du tourisme, les associations,... Son objet, ses modalités doivent à ce stade être débattus.

► Economie locale

La mise en valeur des voies vertes par le plan d'interprétation peut intéresser certains acteurs économiques prestataires de services liés à la pratique du vélo (location, restauration,...) mais aussi liés à la conservation, l'entretien de l'environnement.

Le Département, avec la contribution de la Direction départementale de l'agriculture et de la forêt de la Manche (aujourd'hui DDTM), associe la filière bois-énergie par la valorisation des résidus liés à l'élagage des haies (voie verte Sud Manche); cette entente qui doit se poursuivre pour l'ensemble des voies vertes, constituera un atout à la fois paysager (entretien des haies et préservation des vues), économique (filiale locale), social (création d'emplois) et écologique (combustible propre).



Aire de repos et de pique-nique avec support d'interprétation-orientation; particularité: plastique imitation bois; tenue dans le temps à vérifier avant installation notamment par rapport au soleil



Légende:
Infrastructures ferroviaires en 1914
+ + + Lignes de chemin de fer d'intérêt général à voie normale
— Limites administratives
Département de la Manche
Villes
● Préfecture
● Sous-Préfecture
● Autres

A. BESNARD (source d'après Dieuleveut, A. Harouy M., 1988, Quand les petits trains faisaient la Manche - Paris)

Éléments bibliographiques

- ▶ *Plan d'interprétation des voies vertes de la Manche, rapport de stage Master 2 Aménagement et gestion des ressources environnementales, stage effectué au Conseil général de la Manche, UFR de géographie, Université de Caen Basse Normandie, Annick Besnard, maître de stage Stéphan Barrault, 2006-2007, coordinateur technique Vincent Guiboult*
- ▶ *Paysage paysages, Jean Cabanel, Jean Pierre De Monza - 01/11/1995*
- ▶ *Circulaire du 31 mai 2001 relative à la mise en œuvre du schéma national des véloroutes et voies vertes. Élaboration des volets régionaux*
- ▶ *Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) Le développement du réseau national de véloroutes et voies vertes s'appuie sur un schéma national actualisé et adopté en Ciadt le 11 mai 2010, s'inscrivant dans la continuité d'itinéraires européens et se déclinant au niveau régional*
- ▶ *Recommandations pour les itinéraires cyclables, Certu, août 2005*
- ▶ *Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, 2008*
- ▶ *Le stationnement des vélos sur les espaces privés, Certu 30 janvier 2008 (mis à jour le 10 mars 2011)*
- ▶ *Fiches techniques "Véloroutes voies vertes" éditées entre 2001 et 2009 par la MN3V*
 - 1- Relais vélo,
 - 2- Traversées d'agglomération,
 - 3- Choix techniques,
 - 4- Ouvrages d'art,
 - 5- Tourisme,
 - 6- Intersections.
 - 7- Accessibilité,
 - 8- Signalisation,
 - 9- Véloroutes et planification territoriale

Définitions

Une **véloroute** est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic.

Une **voie verte** est un aménagement en site propre défini par le Code de la route comme : "une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers" (décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 modifiant le Code de la route).

Les **itinéraires** doivent être linéaires, continus, jalonnés et adaptés à tous types de cyclistes. Offrant un haut niveau de sécurité et entretenus, ils doivent offrir des services spécifiques vélo, locaux et touristiques en liaison avec les transports publics – et notamment le train – auxquels ils donnent accès.

(Source: Cahier des charges "Schéma national des véloroutes et voies vertes", mai 2001)

► Ecologie

Certains aménagements, en dépit de leur contribution à "l'artificialisation" du territoire, peuvent faire l'objet d'une attention particulière en matière de génie écologique; l'interprétation de l'environnement peut signifier sa préservation dès la voie et ses abords immédiats (entretien des haies, produits phytosanitaires,...)

► L'efficacité du réseau

L'objectif de mise en continuité du réseau, de son ancrage dans le territoire (dont autres circuits) peut justifier un travail partenarial avec les différents gestionnaires; c'est le cas des différents accès avec des enjeux de lisibilité et de sécurité et c'est le cas des continuités urbaines pour lesquelles peuvent exister des politiques locales de déplacements vélo (loisirs, utilitaires, zones d'emplois,...).

Le plan vélo, s'il spécifie des limites d'intervention au niveau domanialité, peut aussi susciter des échanges précisément au niveau de ses limites.

Dans le Plan vélo de la Manche concernant les zones hors agglomération, des préconisations ont été faites au sujet de

la continuité urbaine de Carentan entre routes à faible trafic et voies vertes. Pour les bourgs proches des voies vertes (moins de 5 km), les accès à celles-ci ont été jalonnés tout comme l'accès aux services en sortie de ces voies. L'existence, à proximité des voies vertes, de boucles pour les vélos et de circuits pédestres ont fait l'objet d'une communication spécifique (livret La Manche à vélo, site Web).

► Le plan d'interprétation, son devenir

Le plan d'interprétation devra être ajusté en fonction des évolutions attendues du réseau des voies vertes, afin de préserver une cohérence à l'échelle du département. Une anticipation suffisante doit permettre d'intégrer aisément ces ajustements ou prolongements dans le plan d'interprétation.

Une étude socio-économique du projet "Véloroute de la Baie du Mont Saint-Michel", complétée d'un audit de l'intégralité du réseau des voies vertes, s'est terminée en 2009. Le plan vélo de la Manche actualisé à cette date prévoit quelques prolongements ou compléments de voies.

Fiche 10

Voies vertes, paysage et patrimoine Plan d'interprétation de la voie verte Sud Manche

Fiche publiée en coédition et diffusée par :

- Ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement
- Commissariat général au développement durable, Tour Voltaire, 92055 La Défense Cedex;
www.developpement-durable.gouv.fr : Mission nationale véloroutes voies vertes, Tour Voltaire, 92055 La Défense Cedex;
www.MonsieurVelo.developpement-durable.gouv.fr
- Secrétariat d'État chargé du logement : Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, Arche de la Défense, Paroi Sud, 92055 La Défense Cedex 04; www.developpement-durable.gouv.fr
- Secrétariat d'État chargé des Transports : Direction générale des infrastructures, des transports, et de la mer, Délégation à la sécurité et à la circulation routières, Arche de la Défense, Paroi Sud, 92055 La Défense Cedex 04; www.developpement-durable.gouv.fr
- Ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie
- Secrétaire d'État auprès de la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé du commerce, de l'artisanat, des petites et moyennes entreprises, du tourisme, des services, des professions libérales et de la consommation; Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services, Sous-direction du tourisme, 6 rue Louise Weiss 75 703 Paris cedex 13; www.veilleinfotourisme.fr
- Ministère de l'Agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire, 78 rue de Varenne, 75349 Paris 07 SP, www.agriculture.gouv.fr
- Ministère des Sports, 95 avenue de France, 75560 Paris Cedex 13, www.jeunesse-sports.gouv.fr

Comité de rédaction :

- Isabelle Le Corguillé (Cete Normandie Centre), Séverine Febvre (Cete Normandie Centre), Annick Besnard (stagiaire au Conseil général 50), Nicolas Micouin (Conseil général 50), Stéphan Barrault (Conseil général 50), Tiphaine Pernot (Conseil général 50), Amandine Orsini (MEDDTL/CGDD), Régis Ambroise (ministère de l'Agriculture), Jean-Louis Pons (MN3V), Nicolas Nuyttens (Certu), Benoît Hiron (Certu), Jean-Claude Poreau (Cete Normandie Centre), Josiane Laville (Cete de Lyon), Martine Louveau (Cete du Sud-Ouest), François Tortel (Cete de l'Est), Jérôme Cassagnes (Cete Méditerranée), Maryse Hisler (Cete de l'Ouest), Bertrand Deboudt (Cete Nord-Picardie), François-Xavier Vasquez (DREIF/PRST/LREP/SRI).

Conception - réalisation :

Amarcande (Francine Loiseau), 19 rue Jean Bleuzen, 92170 Vanves

Décembre 2010

