Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère chargé de l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

cerfa
N° 14734*02

Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection de l'environnement

Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration		
Date de réception	Dossier complet le	N° d'enregistrement

1. Intitulé du projet

Réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP) entre la gare Viotte de Besançon et le pôle TEMIS.

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom : FOUSSERET Prénom : JEAN-LOUIS

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale : Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale : Fousseret Jean-Louis, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

RCS / SIRET : 2 4 2 5 0 0 3 6 1 0 0 0 1 7 Forme juridique : EPCI

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
6 - Infrastructures routières - 6°d : "Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 km"	**6 - Infrastructures routières** - Seul le réaménagement de 2 km de voirie (élargissement, implantation de mobilier urbain) sur les 4,5 km de linéaire concerné relève de cette rubrique.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Le projet consiste en l'aménagement d'une voie de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre le pôle TEMIS et la gare Viotte, soit sur un linéaire de 4,5 km.

Ce projet s'appuie en partie sur des infrastructures routières existantes et nécessite les opérations suivantes :
- sur un linéaire de 2 km élargissement partiel de chaussée (en quasi-totalité dans l'emprise du domaine public routier actuel) permettant l'implantation d'un site propre dédié aux transports en commun;
- implantation de 10 stations dont 5 sur le site propre et 5 sur la voirie existante;
- sur 1700 mètres, seront également réalisées des opérations d'entretien courant : réfection de la surface de roulement de la chaussée, sans élargissement d'emprise, ou modifications de la structure de chaussée.

Cette réfection de chaussée, devant être réalisée indépendamment du projet de site propre sur certains secteurs, l'opportunité de réaliser ces travaux en même temps a néanmoins été saisie afin de limiter les impacts durant les travaux (nuisances, déviations, etc.).

Au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, une concertation préalable est organisée tout au long du mois d'octobre 2013. La concertation préalable sera clôturée le 8 novembre 2013.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire

4.2 Objectifs du projet

La réalisation d'un site propre de transport en commun entre la gare Viotte et le pôle TEMIS s'inscrit dans la continuité de la politique volontariste menée par la Communauté du Grand Besançon en faveur du développement des transports en commun.
Ce site propre a pour objectif :
- d'améliorer la desserte de l'axe Nord-Nord ouest de l'agglomération Bisontine en complément de la ligne de tramway (axe Ouest-Est de l'agglomération) dont le terminus est la gare Viotte;
- compléter le réseau de transport en commun afin d'offrir une alternative compétitive à l'utilisation de la voiture particulière.

La mise en place du site propre sur le corridor concerné doit permettre de :
- desservir le secteur du Campus universitaire et les grands équipements sportifs et deux quartiers politiques de la ville (Montrapon et Battant) ;
- relier le Campus et le pôle d'échanges et le parking relais de Temis au centre-ville;
- assurer un maillage Transport en Commun de l'agglomération avec la connexion à la ligne de tramway ;
- améliorer la qualité de service du réseau Transport en Commun le plus globalement possible.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

L'essentiel des travaux se situe sur le tronçon entre la Place Leclerc et l'Avenue Léo Lagrange. Ils seront réalisés par phases successives afin de limiter les perturbations de la circulation. Durant toute la durée des travaux, la circulation sera maintenue sur la Place Leclerc, Rue Voirin et Avenue léo Lagrange. Les travaux interviendront en 2015 pour une durée de 9 mois.

Le détail des travaux est le suivant :
- Travaux préparatoires (notamment interventions sur réseaux souterrains humides et secs, sous maîtrise d'ouvrage des concessionnaires), démolitions éventuelles de bâtiments
- Décapage de chaussées (environ 21 000 m²)
- Terrassements (environ 17 000 m3)
- Pose de réseaux de collecte des eaux pluviales et d'éclairage public,
- Réalisation des voiries, structures et sous-couches,
- Pose des bordures (environ 15 km), massifs bétons, réalisation des fosses d'arbres
- Pose des enrobés et revêtements de surfaces, mobiliers urbains, candélabres et signalisations horizontales et verticales,

Les élargissements de voirie concernent :
- La Rue Voirin sur 300 mètres :
o Gabarit actuel : 12 à 20 mètres (avec trottoirs)
o Gabarit futur : environ 20 mètres
- Avenue Léo Lagrange sur 300 mètres :
o Gabarit actuel : 13 à 20 mètres (avec trottoirs)
o Gabarit futur : environ 20 mètres
L'ensemble de ces élargissements s'inscrit dans l'emprise publique actuelle figurant au PLU et ayant fait l'objet d'une enquête publique.

Dans les autres secteurs : mise aux normes des stations avec traitement qualitatif; signalisations horizontales et verticales; opérations d'entretien courant : réfection de chaussée (1700 m, soit environ 13400m²).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En heure de pointe, il est prévu un bus toutes les 10 minutes par sens. Cette fréquence correspond au niveau de service prévu sur le tramway en cours de réalisation sur l'agglomération bisontine.
La fréquentation journalière est estimée à environ 9 000 voyageurs par jour.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?
La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

A ce stade du projet, il est envisagé les procédures suivantes :
- Autorisation spéciale pour la réalisation de travaux dans le périmètre de protection d'un monument historique.

Procédure non envisagée mais à confirmer : Enquête publique au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Ce formulaire est rempli dans le cadre de la procédure de demande d'examen au cas par cas conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur du linéaire total du TCSP :	4,5 km
Longueur du linéaire des travaux réalisés sur voirie :	2 km
Nombre de stations :	10
Réfection de chaussée sans modification d'emprise ou modifications de la structure de chaussée:	1,7 km

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques[1]	
	Long. __ ° __ ' __ " __	Lat. __ ° __ ' __ " __
Besançon, les rues concernées sont : - Avenue de la Paix, - Place Leclerc, - Rue Voirin, - Pont de la Gibelotte, - Avenue Léo Lagrange, - Avenue de l'Observatoire, - Rue Pierre Laplace, - Rue de l'Epitaphe, - Rue Pierre Mesnage, - Rue des Montboucons.	*Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :*	
	Point de départ :	Long. 47 ° 14 ' 46 " N Lat. 6 ° 01 ' 20 " E
	Point d'arrivée :	Long. 47 ° 15 ' 08 " N Lat. 5 ° 59 ' 54 " E
	Communes traversées :	
	Le projet se situe exclusivement sur la commune de Besançon.	

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui [x] Non [ ]

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Oui [ ] Non [x]

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? Oui [ ] Non [x]

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Le projet se situe en zone urbaine (zone U). L'occupation du sol est principalement de la voirie routière.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui [X] Non [ ]

Si oui, intitulé et date d'approbation : Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Le Plan Local d'Urbanisme en vigueur a été approuvé par délibération du Conseil municipal du 5 juillet 2007. La dernière modification a eu lieu le 21 janvier 2013, la dernière mise en compatibilité le 17 juin 2013.

Le règlement applicable au projet : zone U (zone urbaine). Les zonages concernés sont les suivants:
- zone UF
- zone UG
- zone UB
- zone UD
- zone UC
- zone UZT (ZAC TEMIS)

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui [ ] Non [ ]

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	[ ]	[x]	La ZNIEFF la plus proche se situe à 1,5 km.
en zone de montagne ?	[ ]	[x]	
sur le territoire d'une commune littorale ?	[ ]	[x]	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	[ ]	[x]	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	[x]	[ ]	Le projet est concerné par le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) concernant la RD 683. Le PPBE concerne le projet sur le secteur de la gare Viotte jusqu'à l'avenue de la Paix.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☐	[X]	La ZPPAUP la plus proche se situe à 3 km. Par ailleurs, le projet longe le secteur sauvegardé « Vieux quartier Battant de Besançon ». Deux plans de sauvegarde et de mise en valeur sont identifiés : - PSMV Battant Vauban - PSMV Centre ancien (en cours d'élaboration)
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	[X]	La zone humide la plus proche est à 600 mètres, elle est localisée sur la rive gauche du Doubs.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	[X]	☐	Aucun PPRT n'est recensé sur la commune de Besançon. En revanche, la commune est couverte par le PPRI du Doubs central approuvé par arrêté préfectoral le 28 mars 2008. Le PPRI concerne les zones proche de la boucle du Doubs. Le projet se situe à environ 300 mètres de la zone d'aléa faible.
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	[X]	Le projet se situe principalement sur la voirie existante. Il ne situe donc pas sur un site ou des sols pollués. Aucun site BASOL n'est recensé. Deux sites Basias bordent le projet : - un fabricant de coutellerie, place Leclerc (activité terminée) - une station service- rue Delacroix (activité indéterminée)
dans une zone de répartition des eaux ?	☐	[X]	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	[X]	
dans un site inscrit ou classé ?	[X]	☐	Le projet longe le site classé "Citadelle vue de la percée devant la gare Viotte" et traverse le site inscrit "Centre ancien de Besançon" au niveau de la place Leclerc.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	**Oui**	**Non**	**Lequel et à quelle distance ?**
d'un site Natura 2000 ?	☐	[X]	Les sites Natura 2000 les plus proches se situent à environ 3,5 km au sud de la gare de Besançon. Ils sont situés aux abords du Doubs. Il s'agit des site suivants : - la ZPS "Moyenne Vallée du Doubs "(Directive Oiseaux - FR4312010) - la ZSC " Moyenne Vallée du Doubs" (Directive Habitats - FR4301294)
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	[X]	☐	Le projet longe le site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO "Fortifications Vauban"; Le projet se situe dans le périmètre de protection de monument historique : - les fortifications rive droite, tour de la pelote (monument classé) - Amphithéatre romain (monument inscrit) - Usine Dodane et jardin (monument inscrit) - Maison dite La grange Huguenet (monument inscrit) - L'observatoire (monument classé)

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?
Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? *Appréciez sommairement l'impact potentiel*
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	☐	[X]	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	[X]	
	est-il excédentaire en matériaux ?	☐	[X]	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	[X]	Comme tout projet d'aménagement de voirie, le ré-emploi de matériaux du site sera favorisé. Des matériaux neufs seront également mis en œuvre, dans une proportion qu'il est impossible d'estimer à ce jour. Dans tous les cas, l'altimétrie des voiries sera conservée, ce qui implique que les volumes de matériaux approvisionnés et évacués seront identiques.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	[X]	Le projet se situe en milieu urbain majoritairement minéral. Il y a donc une très faible probabilité que le projet qui consiste en la réalisation de travaux sur de la voirie existante, impacte des espèces de faune, flore ou des continuités écologiques.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	[X]	Le projet n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur des zones présentant un intérêt écologique en raison de l'éloignement de ces zones par rapport aux emprises du projet et à l'absence de lien fonctionnel entre elles.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	[X]	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	[X]	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	[X]	Le seul risque naturel identifié sur la commune de Besançon est le risque inondation. La commune est couverte par le PPRI du Doubs central approuvé par arrêté préfectoral le 28 mars 2008. Le PPRI concerne les zones proches de la boucle du Doubs. Le projet étant situé à environ 300 mètres de la zone d'aléa faible, il n'est pas concerné par les risques naturels.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	[X]	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	[X]	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	[X]	☐	Le projet consiste en l'aménagement d'une voirie existante afin de créer un site propre dédié aux transports en commun. En tant qu'infrastructure de transport, le projet est générateur de bruit, néanmoins il n'impliquera pas d' augmentation du niveau de nuisances sonores actuel.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	[X]	Dans le cadre du dossier d'appel à projets dit "Grenelle III", grâce au report modal estimé de la voiture particulière vers le transport en commun, l'évaluation socio-économique du projet a permis d'établir un gain en matière de bruit de l'ordre de 300 k€ (sur 30 ans d'exploitation). En phase travaux, le projet pourra occasionner des nuisances sonores.
	Engendre-t-il des odeurs ?	[X]	☐	Seule la phase travaux peut engendrer des nuisances olfactives notamment la réalisation de l'enrobé de la voirie.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	[X]	
	Engendre-t-il des vibrations ?	[X]	☐	En phase travaux, le projet peut engendrer des vibrations lors des travaux de voirie.
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	[X]	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☐	[X]	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	[X]	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☐	[X]	Les gains en énergie et en CO2 liés à l'ensemble des reports modaux ont été évalués dans le cadre de l'évaluation socio-économique du projet. Le projet permettra d'éviter l'émission de 516 tonnes de CO2 par an. Le projet contribue donc à la lutte contre les émissions polluantes. L'apport du projet quant à la qualité de l'air représente un gain valorisé de l'ordre de 305k€ (sur 30 ans d'exploitation).
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	[X]	
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	[X]	☐	Les études ultérieures permettront de caractériser les quantités et volumes des déchets produits. Les travaux de voirie génèrent : - des déchets inertes (tous matériaux non pollués) : matériaux de terrassements, terres, béton, pierres... - des déchets non dangereux : mélanges bitumeux... - des déchets dangereux (présentant un risque de pollution) : terres polluées, mélanges bitumeux contenant du goudron..
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	[X]	Concernant l'infrastructure, le projet consiste essentiellement en un réaménagement de voirles existantes et donc actuellement empruntées par des véhicules particuliers et de transports en commun. Ces travaux n'engendreront pas de modification paysagère ou architecturale de l'existant. En revanche, l'implantation de trois stations peut modifier certaines perspectives. Ces stations sont situées au niveau de la gare Viotte, de la place Leclerc et rue voirin à proximité de l'opération Vauban. L'insertion paysagère et architecturale des stations sera étudiée en collaboration avec l'architecte des Bâtiments de France afin d'éviter toute atteinte au patrimoine architectual, culturel et paysager.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☐	[X]	La réalisation du site propre permettra d'améliorer le cadre de vie des riverains notamment le long de l'avenue Léo Lagrange et l'avenue de l'observatoire.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui [X] Non [ ] Si oui, décrivez lesquelles :

Les autres projets connus sont les suivants :

- le projet de reconfiguration du parvis de la Gare Viotte comprenant la création de nouveaux parkings, un projet immobilier de 250 à 300 logements ainsi que la création d'une cité administrative à l'Est de la gare destinée à accueillir 700 à 900 personnes.
- le projet Vauban qui consiste en la réalisation, sur une période de 10 à 15 ans, de 700 logements. Le projet Vauban représente une surface de 7 ha et 7000 m² de commerces et activités.

Les seuls effets cumulés concerneront la phase travaux.La coordination des travaux sera néanmoins optimisée afin d'éviter, ou réduire des impacts, le cas échéant.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui [ ] Non [X] Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le présent projet n'implique que des interventions limitées et ponctuelles sur la voirie existante. Les principaux impacts seront limités à la phase travaux et relèvent principalement de nuisances classiques pour des travaux de voirie (perturbations de la circulation, nuisances sonores et olfactives,...).

Le principal impact du projet concerne l'insertion paysagère et architecturale des stations en périphérie du centre ville historique (Classement UNESCO, monuments historiques, sites inscrits et classés....). Cet enjeu sera maîtrisé par la mise en place d'une collaboration étroite avec l'Architecte des Bâtiments de France afin de s'assurer de l'insertion des stations en cohérence avec leur environnement urbain, architectural et paysager.

Ce projet vise à favoriser les déplacements en transport collectif et contribue ainsi à diminuer les nuisances environnementales (bruit, émissions de CO2,...) en réduisant la place de la voiture particulière. La réalisation de la voie de transport en commun en site propre améliorera la qualité de vie des citoyens en proposant une meilleure desserte de l'axe nord-ouest - sud-est. Il s'inscrit de fait, dans une logique de développement durable. Ainsi, la maîtrise d'ouvrage estime que ce projet ne nécessite pas la réalisation d'une étude d'impact environnemental.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publiée** ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques *5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°* un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	**Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques *5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°* :** plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus : X

Fait à : Besançon le : 28 octobre 2013

Signature

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND BESANÇON

Le Président,
J.L. Fousseneto.