

Lettre du castor

N° 75 MARDIÉVAL biodiversité <http://mardieval-biodiversite.over-blog.com> Novembre 2012



Madame PROJET DE DÉVIATION DE JARGEAU, sa promise
Monsieur le Président du Conseil général du Loiret ERIC DOLIGÉ, son PP
Monsieur le Président de la Commission des Routes MARC ANDRIEU, son parrain
Monsieur le Maire de Saint-Denis-de-l'Hôtel JEAN-PIERRE GARNIER
Madame CLAUDINE 951 et Monsieur MICHEL GUÉRIN SARAN DE DARVOY
et la petite famille de la majorité silencieuse des Pour un Pont A l'Ouest

ont la douleur de vous faire part de l'enterrement, à l'âge de six ans, de leur bien-aimé

PARTENARIAT **P**UBLIC **P**RIVÉ

qui devait sauver le projet de déviation de la RD 921 sur Mardié, Darvoy et Sandillon

Requiescat in Pace...

L'effondrement des dominos a commencé, avec l'annonce de l'abandon de la "négociation compétitive". Mis en piste par Eric Doligé il y a six ans, le processus qui devait aboutir à se défaisser du projet de déviation sur un groupe de BTP s'était essoufflé aussi bien pour des raisons internes que pour des motifs externes structurels et conjoncturels. L'aveu de l'absence de propositions conformes aux attentes est un moment de vérité qu'il faut saluer.

Le projet de déviation de la RD 921 et le pont y survivront-ils ? Non, c'est définitivement "mission impossible" ! Entre les nouvelles exigences sur les études d'impact et sur les études d'incidence ; l'impossibilité de "gommer" les mensonges utilisés pour justifier le vote du tracé en 2005 ; et les dissensions irréductibles entre élus et entre élus et services de l'Etat, un an ne suffira pas à remettre le pont sur les rails : tout est à reprendre à zéro.

Le jour où son fiasco est annoncé ici, on continue à célébrer le PPP à Sully. Là-bas, on refuse encore de se poser la moindre question sur l'avenir du projet de déviation. Pourtant, l'équation n'y est pas très différente de celle qui a mené la déviation dite "de Jargeau" dans le mur. Mais les Doligé, les Cardoux et autres n'acceptent la réalité et la vérité des faits que quand ils y sont condamnés. Sinon, ils persistent à distribuer leurs fausses promesses !

Pourtant, il serait temps de tirer un bilan précis de ce gros couac... prévisible et prévu Quand on voit ce que cette démarche avortée aura coûté aux contribuables (Etude INGEROP + Temps passés des fonctionnaires et des élus + Indemnités aux quatre concurrents évincés + 560 000 € aux deux derniers concurrents...), on doit vite faire obstacle à de semblables gabegies pour Sully et pour Baule. Et demander à Eric Doligé qu'il rende des comptes sur le coût de son obstination.

DÉVIATION DE SULLY : ILS FONT SEMBLANT D'Y CROIRE ENCORE !

- Page 2

LE P.P.P. ENTERRÉ, "NO FUTURE" POUR LE PROJET DE DÉVIATION !

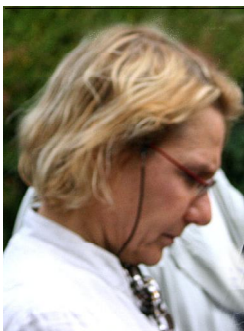
- Page 3

LES USAGERS DU LOIRET N'ATTENDENT QUE... DES MEILLEURS TRANSPORTS EN COMMUN

- Page 4

DÉVIATION DE SULLY : ILS FONT SEMBLANT D'Y CROIRE ENCORE

Quelques nouvelles de la réunion publique de Sully par Sylvie David-Rousseau



Les questions que nous voulions poser l'ont été (merci aux volontaires qui s'y sont collés...) : le PPP et le financement qui pèsera sur les générations futures ; le coût véritable qu'auront à supporter les contribuables ; l'exemple des autoroutes vides ; et les possibles solutions alternatives pour éliminer les flux de transit.

Les réponses de M. Cardoux et des autres élus ont été dépourvues d'ironie... mais complètement à côté des sujets soulevés ou totalement imprécises.

Concernant les besoins : "Il y a des camions, il leur faut bien des voies... Il faut une route pour alimenter la future zone commerciale de Sully avec plein d'emplois à la clé !".

Concernant les impacts paysagers et environnementaux : "Le pont sera transparent : toute la nature sera préservée, etc."

Concernant la procédure : "le PPP, cela marche du tonnerre de dieu. La preuve : tous les collègues qui sont faits dans le Loiret et qui donnent pleinement satisfaction. Le financement, c'est un emprunt comme tous les emprunts... Il n'y aura pas de mauvaises surprises...", etc.

(Nota bene : le soir même, à la télévision, l'émission "Complément d'enquête" traite de la corruption, notamment dans les grands groupes du BTP : elle évoque les forts soupçons d'irrégularité concernant l'attribution surprise au groupe Eiffage du PPP du Grand stade de la Communauté Urbaine de Lille).

Les partisans du pont ont été très calmes et il n'y a eu que très peu de questions de leur part, et aucune agressivité à l'égard des opposants.

Mais, bien sûr, **Jean-Noël Cardoux a réaffirmé que le projet se ferait. Et même qu'il se ferait sans doute avant le pont de Mardié, car ici les maires se sont mis d'accord sur le tracé, contrairement à ce qui se passe concernant la déviation sur Mardié et Darvoy, où le tracé est controversé.**

Toutefois, il a mis un sérieux bémol à cet optimisme en reconnaissant que la seule chose qui pourrait bloquer le projet, c'est son coût au regard de l'état des finances publiques. Effectivement, ça laisse de l'espoir !

Après la séance, un entretien avec le maire de Sully me fait comprendre que les enjeux du moyen et long terme sont absents de la vision économique des responsables locaux...



Voici ce sur quoi ils mentent :

>> **Sur les trafics routiers :**

Un trafic important sur la RD 948

Ils parlent de « saturation de l'axe » là où il n'y a que des ralentissements aux heures de pointe. Des aménagements locaux peu coûteux permettraient de fluidifier la circulation tout de suite (ex : sortie de Super U, carrefour de Bonnée...).

Une situation durablement dégradée à l'horizon 2030

Totalement faux : ils s'obstinent à faire comme si « les trafics vont continuer à augmenter », alors qu'ils ont stagné depuis 2000, qu'ils ont baissé tous les ans depuis 2006, et qu'ils vont continuer à baisser !

>> **Sur les perturbations de la vie locale :**

Des itinéraires difficiles pour accéder aux services publics

Sur les 15 établissements publics soi-disant peu accessibles, seuls deux ou trois sont sur la D 948, les autres sont répartis dans Sully et facilement accessibles : mais nous sommes en ville, quand même !

Un trafic source d'accidents

Les nombreux accidents répertoriés ne concernent en rien le pont, où aucun accident grave n'est signalé. Ceux de la RD60, de la RD951 ou du carrefour de Bonnée ne peuvent en aucun cas lui être imputés, d'autant que leurs causes ne sont pas du tout précisées. Or il y a une contradiction majeure : ce sont la vitesse et l'alcoolisme qui provoquent les accidents graves, et non les ralentissements ! Ceci dit, une passerelle pour les cyclistes pourrait très bien être installée en encoffrement pour sécuriser leurs parcours.

>> **Sur les prétendues améliorations apportées par le projet :**

La route qui pardonne

Avec une plateforme élargie à 26 mètres, elle permettrait surtout de préserver la possibilité de passer à terme à un profil avec 2x2 voies.

L'amélioration de la fluidité du trafic

Predictions exagérément optimistes, toujours contredites par la réalité (notamment dans le Loiret par les "bides" successifs de l'A77 et de l'A19) : on annonce 50% de "délestage", on atteint difficilement 30%. Et c'est au moment des pointes de trafic que ce "délestage" est le plus faible : les ralentissements subsistent. Le trafic total (ancien parcours + nouveau parcours), lui, explose, car le second franchissement attire des trafics parasites externes, essentiellement des camions en transit exogène.

>> **Sur les impacts négatifs du projet :**

La préservation du site inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco

« Le béton suit le goudron » disent les urbanistes : au lieu de chercher une inscription "urbaine", cette rocade créerait des opportunités pour des carrières, des zones d'activités et de commerce, pour des constructions pavillonnaires : tout ce que rejette le "Plan de gestion" du Patrimoine mondial UNESCO !

Le respect de l'environnement

La déviation couperait et perturberait gravement un "Espace naturel protégé" du Conservatoire du Patrimoine, "Entre-les-levées", pas loin en amont du Méandre de Guilly... qui a pourtant bénéficié de financements de l'Europe : "double peine" pour la précieuse biodiversité de milieux "NATURA 2000".

>> **Sur les coûts et les délais du projet :**

Durée et budget

Sur Loiret.com, l'estimation est toujours donnée à 32,3 M€ TTC, prix (sous) estimé pour une variante du pont ne tenant aucun compte des exigences du Patrimoine mondial UNESCO. A la réunion de Sully le 15/11, le coût annoncé a presque doublé : 60 M€ de travaux, à multiplier au moins par 240% pour une réalisation en PPP, soit **entre 140 et 200 M€ à rembourser en 25 ou 30 ans** !

Quant à la réalisation, annoncée « pas avant 2017 », c'est une prévision intenable. Ainsi, pour la déviation dite « de Jargeau », le PPP vient d'être abandonné alors que le choix d'utiliser abusivement de cette procédure exorbitante du droit commun des marchés publics remontait à... 2006, et avait été confirmé en 2008 ! Prévoir « pas avant 2010 »... ou « jamais » !

Il est essentiel que chaque habitant manifeste son opposition à ce projet de pont

POURQUOI ? Parce que seule une **opposition massive et argumentée** des habitants permettra d'obtenir la prise en compte des refus légitimes formulés lors de cette concertation et d'obtenir un *bilan de la concertation* significativement défavorable à la déviation envisagée.

QUAND ? Pendant la durée de la concertation (**maintenant et jusqu'au 17 décembre 2012**).

COMMENT ? > Soit **directement sur les registres** prévus à cet effet dans les mairies de Sully-sur-Loire, Saint-Père-sur-Loire, Bonnée et Saint-Benoît-sur-Loire.

> Soit **par courriel** à votreavis.concertation-sully@cg45.fr avec **copie** à le-castor-enerve@orange.fr

> Soit **sur papier libre**, préparé chez vous, avec vos propres arguments ou en vous inspirant de ceux qui sont proposés ici en [page 5](#). Il vous suffira d'aller le coller dans le registre en mairie (ou de l'envoyer à une adresse à venir).

Attention : votre opposition à ce projet doit être fondée sur des arguments précis et déterminants. Vous pouvez commencer votre texte par : "**Je m'oppose fermement à ce projet de nouveau pont sur la Loire, pour les raisons suivantes : 1. ..., 2. ..., etc**", en vous aidant de la liste en [page 5](#), où vous pouvez choisir les arguments qui vous motivent le plus. N'hésitez pas à les **reformuler avec vos propres mots**, ou à les compléter avec vos propres critiques et suggestions.

> A défaut, en remplissant (*nom, prénom, adresse et signature*) le bas de l'argumentaire [page 5](#) et en collant le document dans le registre en mairie (ou en le faisant parvenir à une adresse que nous vous indiquerons sous peu).

DÉVIATION DE LA RD921 SUR MARDIÉ/DARVOY : ILS DOIVENT RENONCER A PASSER LEUR PPP (MAIS N'ENTERRENT PAS LEUR PROJET..)

LE P.P.P. ENTERRÉ, "NO FUTURE" POUR LE PROJET DE DÉVIATION !

Concernant le projet de déviation dit "de Jargeau" sur Mardié, Darvoy et Sandillon, dans un communiqué de presse prémonitoire diffusé le 10 novembre, nous affirmions que "**la réalité, c'est que le projet est totalement (et sans doute définitivement) enlisé**". Et nous insistions sur le fait que "Les Partenariats Public-Privé (PPP) eux-mêmes ont du plomb dans l'aile".

Le 16 novembre, lors d'une réunion de la Commission permanente du CG45 à Sandillon, le président Doligé a fait voter la décision de "**déclarer sans suite la procédure de passation d'un contrat de partenariat pour un motif d'intérêt général**". La délibération tente bien de faire "porter le chapeau" au maire de Darvoy, coupable d'avoir retardé la modification du tracé pour qu'il ne revienne pas sur sa commune. Mais l'essentiel, comme l'a souligné avec pertinence le Conseiller général EELV Thierry Soler, "**c'est qu'elle avoue tout de même ouvertement que les partenaires potentiels n'ont soumis que des offres inacceptables en termes de prix et de prise de risque**".

C'est donc le constat du **fiasco d'une méthode que nous avons énergiquement contestée**, mais qui avait été parée de toutes les vertus par Eric Doligé pour l'imposer. Nous y reviendrons ultérieurement en confrontant le détail des explications figurant dans cette intéressante délibération avec nos propres diagnostics anticipés.

Ce renoncement à une procédure initiée il y a six ans est une étape déterminante dans notre parcours de lutte. Il conforte nos affirmations récurrentes - depuis 2006 - selon lesquelles la déviation ne pourrait pas se réaliser, en tous cas pas sur les bases du projet du CG45. Ainsi que les recommandations de l'Europe qui avaient suivi la visite en 2007 des parlementaires de la Commission des pétitions.

Néanmoins, Eric Doligé prétend ne pas vouloir renoncer au projet de déviation : il ne parle que d'un "retard" supplémentaire d'un an, délai qu'il minimise même lorsqu'il reçoit une dizaine de partisans du pont. Il ne précise pas quelle procédure serait alors relancée : retour au Code des marchés publics ? Ou reprise d'un processus de dévolution d'un PPP, et ce, avant ou après obtention d'une D.U.P ?

Pour nous, l'évènement semble bien marquer l'**échec définitif de ce projet déjà frappé d'obsolescence** depuis longtemps... même si nous continuerons à nous y opposer s'il y a encore lieu.

Relancer un processus, quel qu'il soit, se heurterait à des obstacles aggravés et de plus en plus nombreux, venant s'ajouter à ceux que nous avons déjà soulevé de façon récurrente ; et notamment :

- les dissensions entre élus eux-mêmes, et entre élus et administration sur le tracé au sud de la Loire,
- la nécessité de reprendre toutes les études justificatives du projet, qui datent maintenant de près de dix ans,
- et notamment l'étude d'impact et l'étude d'incidence, soumises à des exigences nouvelles
- la nécessité maintenant avérée de réévaluer drastiquement le coût des travaux envisagés, au moment où le Conseil général est soumis à des restrictions financières sévères,
- etc.

Plusieurs années leur seraient nécessaires pour espérer lever ces obstacles, alors même que Monsieur Doligé avait annoncé son départ pour la fin de son actuel mandat.

Enfin, les indemnités des deux derniers candidats au PPP pour un total de 560 000 €, dont certains s'étonnent, ne constituent que la partie émergée de l'iceberg des gâchis financiers commis par l'exécutif départemental, mais payés par les contribuables, qui se sont accumulés depuis seize ans que le projet a été lancé : elles s'ajoutent aux études IEA, aux études BETURE infra, aux études Gaudriot ; aux études topographiques ; aux études hydrogéologiques ; à l'étude d'incidence des N.O., aux versions successives de l'étude d'impact réalisées par Saunier, puis reprises et complétées par BIOTOPE ; à l'étude INGEROP "justifiant" le PPP ; à l'étude SORMEA ; au prédiagnostic archéologique ; aux frais de lobbying à Bruxelles, aux coûts de la communication et des "concertations", au frais de l'architecte qui a esquissé des ponts transparents pour la com ; aux frais d'avocats ; aux indemnités versées aux quatre premiers concurrents évincés... Selon la Rép. du 19/11, Eric Doligé aurait reconnu 1 200 000 € de **déjà versé**. Et surtout, ne pas oublier d'y ajouter le temps considérable gâché en seize ans par les fonctionnaires de la Direction des routes et les élus qui ont suivi le dossier. Nonobstant les dépenses pour Sully et Baule...

A l'heure de son échec, les citoyens sont en droit de demander le bilan complet de cette affaire, et de demander que soit mis fin à la gabegie de fonds publics, lesquels pourraient être utilisés à bien meilleur escient.



PPP DOLIGÉ NE SERAIT-IL PAS UN ILLUSIONNISTE ? "FAITES CE QUE JE DIS, PAS CE QUE JE FAIS!"

Eric, tes trafics, ils baissent ! Oui, il faut le dire et le redire, les trafics routiers continuent à baisser sur les routes départementales du Loiret. Mais il y a manière et manière de le reconnaître... sans le reconnaître. Dans le document officiel du CG45 qui délivre les statistiques pour 2011, on ne va quand même pas dire la vérité tout bêtement :

"En 2011, le trafic sur les R.D. était de 1739 véh/j, en baisse de 5% par rapport à 2006"; mais plutôt : "En 2006, le trafic sur les R.D. était de 1826 véh/j, soit 5% de plus qu'en 2011". Eh oui ! Comme ça, il y a toutes les chances que le lecteur retienne le chiffre le plus élevé... et les mots "5% de plus".

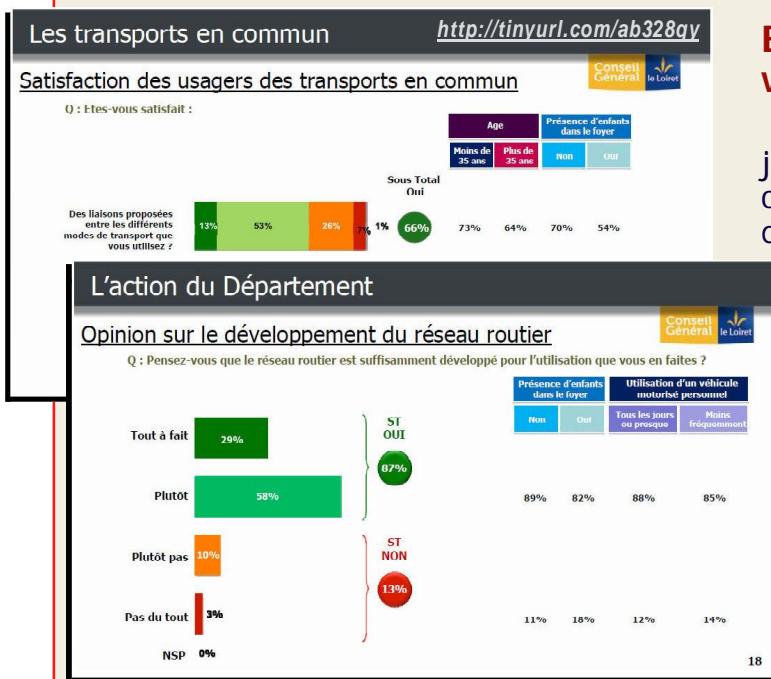
Le tour est joué, et ipso facto, on va remettre le couvert en prétendant que les déviations routières de Mardié/Darvoy, de Sully ou de Baule sont terriblement urgentes... puisque le trafic continue à croître !



Comme on nous va ressasser une "évidence" : les usagers des départementales réclament ces déviations, qui leur apporteraient enfin fiabilité et sécurité...

Mauvaise pioche, car ED soi-même présente ce mois-ci un "sondage exclusif" : "Les transports de demain dans le Loiret", qui démontre exactement le contraire : satisfaits du développement de leur réseau routier à 87%, ils attendent plus des transports en commun... dont ils sont beaucoup moins contents (66% seulement) !

SATISFAITS DE LEUR RÉSEAU ROUTIER, LES USAGERS DU LOIRET N'ATTENDENT QUE... DES MEILLEURS TRANSPORTS EN COMMUN



Eric, ce ne sont pas des déviations qu'ils veulent, mais des transports en commun !

Là aussi, la formulation des questions peut être jugée... un peu tendancieuse : on ne demande pas si on est satisfait du réseau routier et ce qu'on pense du développement des transports en commun.

Non : on suggère qu'il pourrait y avoir utilité du développement du réseau routier, et satisfaction des transports en commun, donc... pas besoin d'en rajouter.

Mais les sondés ne sont pas tombés dans le piège, et on constate, sans surprise, que "les habitants du Loiret sont plus nombreux qu'en France à vouloir les emprunter davantage à l'avenir"...

Sans surprise ? Oui, car nous l'avons déjà dit et dénoncé : le Loiret est à la traîne pour les transports en commun, notamment hors Agglo !

Contribuables du Loiret : le Département augmente de 9% votre taxe foncière !

JE NE VEUX PAS D'UNE SOCIÉTÉ OÙ L'ON MULTIPLIE LES IMPÔTS DES CLASSES MOYENNES OÙ L'ON AUGMENTE LA DETTE POUR FINANCER DES DÉPENSES INUTILES.

Eric, ta taxe, elle grimpe !

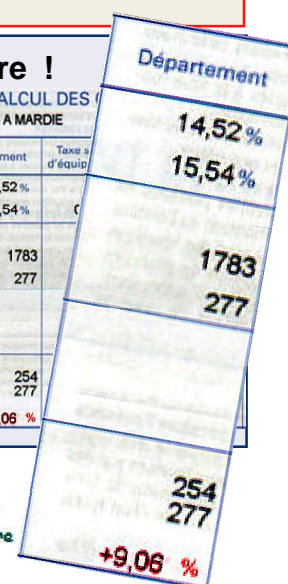
JE VOTE POUR L'UMP car ses candidats proposent de réduire la dette afin de ne pas dépendre des marchés financiers et de préserver l'avenir de nos enfants.

On peut être contre le matraquage des classes moyennes, se prévaloir du fait que "Le Département a maintenu son taux 2011 pour la Taxe foncière sur les propriétés bâties"... et être seul à vous infliger +9% sur la taxe foncière bâtie. Pour nos chères routes ?

TAXES FONCIÈRES 2012 - DÉTAIL DU CALCUL DES

Département : 450 LOIRET Commune : 194 A MARDIE

	Commune	Syndicat de communes	Inter-communalité	Département	Taxe s d'équip
Taux 2011	26,50 %	0,53 %	1,28 %	14,52 %	
Taux 2012	26,50 %	0,444 %	1,28 %	15,54 %	
Adresse					
Base	1783	1783	1783	1783	
Cotisation	472	8	23	277	
Adresse					
Base					
Cotisation					
Cotisations 2011	464	9	22	254	
2012	472	8	23	277	
Variation en %	+1,72 %	-11,11 %	+4,55 %	+9,06 %	



J'affirme que le projet envisagé sur Sully et Saint Père n'a pas d'utilité publique suffisamment avérée et ne doit pas se faire pour les raisons suivantes :

- **La déviation n'apporterait que des réponses décevantes aux problèmes découlant du trafic :**
Le pont actuel supporterait environ 15 000 véhicules/jour, dont 1200 poids lourds. Ce trafic, en décroissance sensible depuis 2000, ne saurait « saturer » un pont reconstruit en 1985, et qui ne voit que des ralentissements aux heures de pointes. Toutes les expériences prouvent que le flux baisserait assez peu sur le trajet existant, tandis que le trafic total augmenterait beaucoup. Alors que la fluidité du trafic pourrait être améliorée à court terme grâce à des aménagements de voirie peu coûteux.
 - **Un franchissement facilité drainerait des nouveaux trafics exogènes parasites sur la RD 948 :**
Avec un trajet par Sully encore plus rapide et toujours moins coûteux pour les poids lourds, en comparaison de leur passage sur l'autoroute A77, la déviation constituerait un "aspirateur à camions".
 - **Le projet n'est pas justifié par les motifs de sécurité invoqués :**
Le panneau "Accidents" ne pointe pas d'occurrence particulière sur la RD 948 au niveau du franchissement du fleuve. Les morts et blessés graves recensés relèvent d'accidents sur les départementales 60, 119 et 951... parallèles à la Loire. C'est la vitesse qui est accidentogène, ce ne sont pas les ralentissements !
 - **L'estimation indiquée pour l'ouvrage n'est pas crédible, et le coût présumé déraisonnable :**
A 32 Millions d'€ (encore annoncés sur loiret.com) la déviation comprenant dix kilomètres de chaussée et un franchissement de plusieurs centaines de mètres était gravement sous-estimée : on vient de presque doubler ce montant à 60 M€, et un PPP monterait l'engagement entre 150 et 200 millions d'€, ce qui serait extravagant au regard de l'enjeu : d'autres urgences sociales et environnementales sont prioritaires.
 - **Le franchissement de la Loire serait particulièrement destructeur de l'environnement :**
Les travaux, puis les ouvrages et le trafic auraient des impacts très négatifs sur les paysages du patrimoine mondial UNESCO ; et sur les milieux exceptionnels qui constituent les bords de Loire, classés NATURA 2000. Le tracé retenu couperait cyniquement un "Espace naturel protégé" du Conservatoire du Patrimoine de la Région Centre, "Entre-les-levées", proche du Méandre de Guilly... financé par l'Europe ! Nous avons un devoir de sauvegarde de ce milieu qui sert d'habitat pour de nombreuses espèces animales remarquables, en particulier des oiseaux. Pour réaliser un tel projet dans un site remarquable, il faudrait des raisons vraiment impératives, ce qui n'est pas le cas.
 - **La déviation nuirait à certaines activités économiques existantes :**
Outre ses impacts irréversibles sur la riche biodiversité du grand fleuve sauvage, le tracé retenu perturberait aussi le plus important camping de tourisme et de loisirs du secteur. Les zones commerciales nouvelles liées à la déviation ruinerait les commerces de proximité de Sully.
 - **Elle consommerait aussi des terrains nécessaires à l'agriculture et aux espaces naturels :**
L'emprise du projet : 26 mètres, talus non compris, consommerait des surfaces agricoles productives, ou des espaces naturels de grande qualité. Or chaque année, trop de terres agricoles sont sacrifiées à l'urbanisation et aux aménagements routiers, lesquels émiettent irréversiblement les espaces naturels.
 - **Le projet va à l'encontre des conclusions du rapport de la commission d'enquête du Parlement Européen.**
Celle-ci a affirmé que la déviation de Sully ne paraît pas justifiée. Les autorités départementales devraient donc prendre conscience qu'il y a mieux à faire que de lancer des études coûteuses, peu réalistes, et vouées à l'échec comme pour le PPP de la déviation de Jargeau, en raison notamment des contentieux que les associations pourraient être amenées à lancer.
 - **La concertation est tronquée, car limitée à des points de détail secondaires :**
La concertation qui se déroule actuellement ne permet pas de s'interroger sur le **principe** même du projet, ni sur les **alternatives** possibles : elle propose une seule solution avec un tracé fixé sauf légères variantes locales... En ce sens, elle ne respecte pas la volonté du législateur qui demande une véritable concertation permanente avec le public et le monde associatif selon l'article L 300-2 du code de l'Urbanisme, qui devrait se prolonger "tout au long du projet".
- Enfin, les discours entendus, aussi bien que les panneaux d'information présentés aux réunions et sur le site Loiret.com, sont adossés à de nombreuses contre-vérités, exagérations, ou approximations tendancieuses visant à « justifier » le projet, mais que je conteste formellement**

Pour toutes ces raisons, je m'oppose formellement à la réalisation de ce pont sur la Loire et j'exige que des solutions alternatives soient étudiées et mises en place.

Prénom et nom :
Adresse postale complète:
.....
..... **Date :** **Signature**