



REVUE DE PRESSE
SUD-OUEST ET CHARENTE LIBRE
DU 08 FEVRIER 2016

■ Une association lance l'idée d'un macaron «S» à coller à l'arrière des véhicules conduits par les personnes âgées ■ Information importante ou marque stigmatisante ? ■ En Charente, le «S» aussi fait débat.



L'idée «Il n'y a aucune stigmatisation»



Gilles Renard, le père du «S». Photo DR

Gilles Renard, 44 ans, est à l'origine de l'autocollant «S» qui fait tant parler de lui. Sur les quelque 1.000 autocollants vendus depuis la création de son site internet (1) fin 2015, il affirme en avoir expédié quelques-uns en Charente, un peu plus en Charente-Maritime. Ces macarons sont au prix de 4 euros. Il n'y a pas d'âge minimum pour le coller derrière sa voiture, même si, pour les statistiques, on est un senior sur la route à partir de 65 ans. Trois questions à l'inventeur de l'autocollant.

Seniors au volant: le «S» de la controverse

Myriam HASSOUN
m.hassoun@charentelibre.fr

Ils ont presque l'âge des premiers films de Zorro et on voudrait signer leurs véhicules d'un «S» qui veut dire «senior». Moins glamour c'est sûr que le fameux zigzag du justicier masqué. Mais peut-être un bon moyen quand même de se sentir rassuré au volant une fois identifié. C'est en tout cas ce que soutient Gilles Renard, président de l'association «Signal senior» qui a lancé l'idée d'un macaron «S» à coller à l'arrière des véhicules conduits par les personnes âgées (lire encadré). De l'identification à la stigmatisation, il n'y a qu'un pas. En Charente, le sujet fait débat chez les anciens du volant, qui freinent des quatre roues devant l'autocollant de la controverse.

Le macaron pour vieux

Pour l'instant, l'idée de rendre l'autocollant obligatoire ne semble pas être dans les cartons. En outre, la France, avec l'Allemagne et la Pologne, est toujours l'un des rares pays européens où le permis a une date de validité permanente. Un sénateur avait bien avancé l'idée d'une visite médicale après 75 ans en 2013, mais son projet avait fait long feu. Ce macaron «S», Jacques Chassagne craint justement qu'on ne lui impose: «Moi, ça me gêne cette idée» tient à témoigner cet habitant de Brie de 88 ans, qui a son permis depuis 1957. Mais si c'est pour rassurer? «Non, quand je ne serai plus sûr de moi, j'arrêterai de conduire. Les bêtises sur

la route, les téléphones au volant, les clignotants oubliés, pour moi, c'est plutôt les jeunes qui les font.» Jean-Christophe Précigout, le responsable de l'auto-école Marc à Angoulême, intervient régulièrement à propos d'associations du troisième âge. Lui, le macaron, il est plutôt pour: «C'est une information importante de plus, en fonction de laquelle je vais adapter ma conduite. Tout est bon pour qu'il y ait plus de courtoisie et de compréhension sur la

obtenir le permis, désapprouve: «Avec ce macaron pour vieux, j'ai peur que les jeunes s'amuse à nous klaxonner.»

Et la Prévention routière est au diapason. «Notre position est claire: nous sommes contre» indique Sophie Sainten Bourguignon. La responsable de la communication de l'association pointe une

différence de taille avec le «A» des apprentis conducteurs: «Les jeunes conducteurs obéissent à une réglementation spécifique, ce qui n'est pas le cas des seniors.» Selon elle également, penser que les personnes âgées provoquent plus d'accidents que les autres est une idée reçue. Elles sont en revanche plus fragiles.

Stages et remises à niveau

En 2015, sur les 21 morts qu'il y a eus sur les routes charentaises, quatre avaient 65 ans et plus. Entre 2011 et 2015, les seniors ont représenté en Charente 24,7% des morts sur la route. Au niveau national, les plus de 65 ans représentent 16% des conducteurs et sont mis en cause dans 9% des accidents. «Il serait

faux de conclure quoi que ce soit sur la conduite des seniors à partir des chiffres» défend Jacques Marcoux, coordinateur Sécurité routière à la préfecture de la Charente. Selon lui, on ne peut même pas dire que les réflexes disparaissent avec l'âge: «Ce qui diminue les réflexes, c'est l'alcool, la fatigue, les médicaments.» Et la vue qui baisse. Suzanne en est consciente: «J'arrêterai de conduire quand je n'y verrai plus bien. C'est ça ma limite.»

Pour continuer à se sentir à l'aise au volant, Pierre Riffaud, 78 ans, de Mornac, participe aux stages mis en place par son assurance auto: «C'est à mes frais, ça coûte environ 150 euros mais ça me permet de me tester sur un circuit.» Lui qui a tous ses points après 48 ans de permis, rappelle qu'en milieu rural, «la voiture, c'est très important.» Des stages en direction des seniors, la prévention routière charentaise en organise une dizaine de fois dans l'année, à la demande des mairies ou de clubs du troisième âge. «Cela permet des petits rafraîchissements utiles, notamment au niveau du code de la route» raconte Guy Burel, directeur départemental de l'association.

«S» ou pas «S», Jean-Christophe Précigout sait que sur les routes, la mauvaise foi est reine: «Chaque génération accuse l'autre de mal rouler. Les vieux pensent que les jeunes sont trop expérimentés, les jeunes pensent que les vieux ont leurs facultés qui baissent.» Ce que Pierre Riffaud résume avec ses mots: «Ça m'arrive de pester après un vieux qui roule devant moi, eh bien parfois, ce vieux, il est plus jeune que moi!» CQFD.

vosre aîné au volant



«Ca m'arrive de pester après un vieux qui roule devant moi, eh bien parfois, ce vieux, il est plus jeune que moi!»

route.» Suzanne, une Angoumoisine de 84 ans qui dit avoir fait partie des premières femmes à

Comment avez-vous eu cette idée?

Gilles Renard. Je vis en milieu rural, où la première boulangerie est à 5 kilomètres. Autour de moi, je vois plein de gens âgés en perte d'autonomie et de confiance mais qui ont besoin de continuer à conduire. L'idée de cet autocollant m'est ainsi venue il y a quatre ans, je me suis dit qu'il fallait faire quelque chose pour ces gens. J'avais aussi le souvenir de mon grand-père qui venait me chercher à l'école quand j'avais 15 ans et que les autres conducteurs ne respectaient pas.

Pourquoi les seniors auraient-ils besoin de se signaler sur la route? Beaucoup de personnes âgées se sentent en insécurité au volant. Continuer à se sentir rassuré, c'est une manière de prolonger l'autonomie. Quand on suit une voiture sur laquelle il y a l'autocollant «A» ou «Bébé à bord», on met de la distance, on fait attention. L'idée est exactement la même: se protéger en se faisant identifier.

Comprenez-vous que certaines personnes âgées craignent d'être stigmatisées? J'ai conscience qu'avec cette idée, on met un coup de pied dans la fourmière, mais il n'y a aucune stigmatisation et je ne plaide d'ailleurs pas pour que le macaron devienne obligatoire. Cela doit se faire sur la base du volontariat. L'idée, c'est seulement d'avoir la possibilité de prévenir les autres conducteurs.

(1) <http://www.signalsenior.com/>

■ CHÂTEAUBERNARD

La Gaule cognaçaise s'inquiète du sort de la carpe



Problème pour les pêcheurs: les carpes sont dévorées par les silures.

Photo CL

« Il y a dans la Charente un problème concernant la carpe », a affirmé un des quarante pêcheurs de la Gaule cognaçaise, réunis en assemblée générale vendredi soir dans la salle Jean-Tardif à Châteaubernard. Et de poursuivre: « Il n'y en a plus. Le prédateur, c'est le silure. Et le cas n'est pas isolé en France. »

« La conclusion, c'est qu'il faut pêcher le silure et le manger », a enchaîné Mathieu Labrousse, secrétaire de l'association agréée de pêche et de protection du milieu aquatique (Aappma), deuxième en nombre d'adhérents (1898) en Charente après celle d'Angoulême.

« On trouve sur les berges des cadavres de silures en décomposition, alors qu'il faut les ramener chez soi et les cuisiner », a poursuivi le secrétaire, ajoutant qu'il faudrait « créer au sein de la Gaule cognaçaise une section carpes. »

Autre raison de la rareté des carpes: « Les produits phytosanitaires », a déclaré Jean-Pierre Gdras, prési-

dent réélu lors de la précédente AG. Parmi les projets 2016, des lâchers de poisson (ris Bellot; ris de Gensac; Antenne; Soloire; Né; Charenton et autres confluent de la Charente). Pour l'année, il faut compter sur 50 kilos de brochet; 100 de black-bass; 100 de carpe et 300 de gardon. Et 780 kilos de truite, deux jours avant l'ouverture.

À noter le concours de pêche au coup le 23 avril sur la rive droite, entre les jardins de Saint-Fiacre et le barrage de Crouin. Il n'y aura en outre pas de concours GN Carla, pour la section carnassiers en 2016. Concernant la Coulée verte, « La fédération ne défend plus les pêcheurs sur ce dossier. Leur nombre pourrait encore diminuer », a dit l'un d'eux, sachant qu'en 2014, les ventes de cartes à 95€ ont chuté de 150 unités, remontant de 40 en 2015.

Enfin Arnaud Schuman, nouveau trésorier, a fait état d'un déficit de 1.090€ « sans conséquence, vis-à-vis des 50.600 € de trésorerie. »

■ Pierre-Alain Dorange



Photo archives S. U.

du Parti de gauche et les membres du comité local, signent sur leur blog (1) un billet cinglant pour dire tout le mal qu'ils pensent de la décision du conseil municipal de rendre de nouveau payant l'accès à la bibliothèque de Cognac (12 euros pour les habitants de Cognac, 24 euros hors Cognac):

«Les prétendues économies réalisées par cette mesure, face à des contraintes budgétaires fortes, nous semblent bien ridicules, au regard des principes bafoués.»

Pour ces militants «la lecture est primordiale, car porteuse de l'émancipation de notre libre arbitre.» Ils ajoutent: «Comment accepter les renoncements et se résigner à une politique qui tourne le dos au peuple?»

(1) resistionsparlesactes.blogspot.fr

FOOTBALL

Division 4

Poule D

Châteaubernard - Genac/Marcillac	4 - 0
Montignac - Segonzac/Gensac (B)	5 - 1
Ars-Gimeux - Cellettes	Reporté
Javrezac/Jamouz - Ma Campagne	Reporté
St-Brice (B) - Cognac (C)	0 - 2
Classement. - 1. Cognac (C), 43 pt, 12 m; 2. Montignac, 39 pt, 12 m; 3. Cellettes, 36 pt, 11 m; 4. Javrezac/Jamouz, 35 pt, 11 m; 5. St-Brice (B), 35 pt, 13 m; 6. Châteaubernard, 28 pt, 12 m; 7. Segonzac/Gensac (B), 22 pt, 12 m; 8. Ma Campagne, 21 pt, 12 m; 9. Genac/Marcillac, 21 pt, 12 m; 10. Ars-Gimeux, 19 pt, 12 m; 11. Gêfle (B), 18 pt, 11 m; 12. Louzac, 0 pt, 0 m.	

U16/U18 1ère DIVISION

Châteaubernard - Contiens	3 - 2
Etagnac - La Roche/Rivières	4 - 3
Mouthiers/Roulet (B) - G.J.A.C.E.	2 - 3
CLASSEMENT	
1 G.J.A.C.E.	10 3 2 1 0 11 7
2 Etagnac	9 3 2 0 1 8 9
3 Châteaubernard	8 3 1 2 0 7 6
4 Mouthiers/Roulet (B)	6 3 1 0 2 9 7
5 La Roche/Rivières	3 2 0 1 1 3 4
6 Contiens	2 2 0 0 2 3 8

U13 3ème division

Poule C

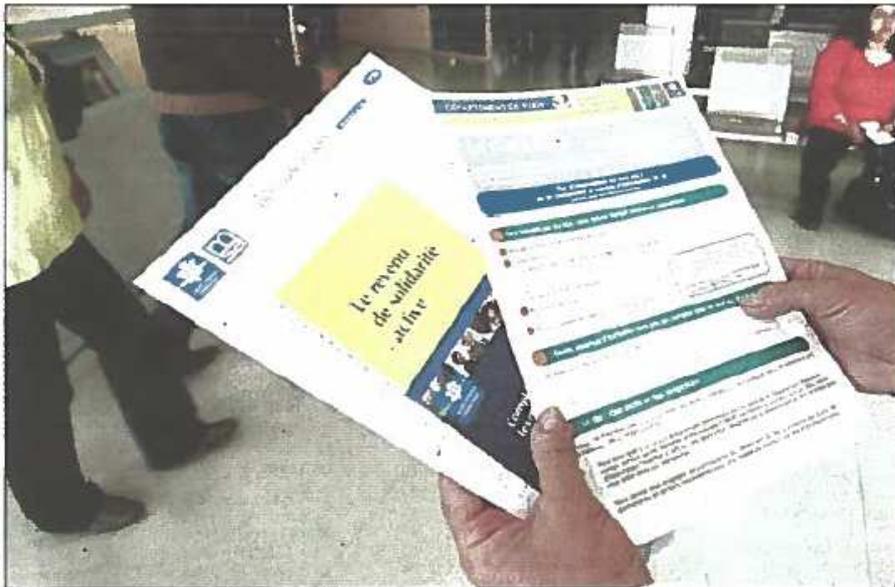
Seg/Gen/G.Champ (B) - Jarnac (C)	7 - 0
Val De Nouère (B) - Châteaubernard (B)	Reporté
CLASSEMENT	
1 Seg/Gen/G.Champ (B)	2 2 0 0 12 1
2 Val De Nouère (B)	4 1 1 0 0 6 3
3 Châteaubernard (B)	3 2 0 1 1 3 7
4 Rouillac	2 1 0 1 0 2 2
5 Jarnac (C)	2 2 0 0 2 3 13

RSA: en Haut-Rhin, l'insertion forcée

■ Le département du Haut-Rhin veut conditionner le versement du RSA à 7 heures hebdomadaires de bénévolat

■ La mesure fait polémique

Des personnalités de droite défendaient hier la mesure votée par le département du Haut-Rhin, conditionnant le versement du RSA à 7 heures de bénévolat hebdomadaires, une idée déjà mise sur la table en 2011, mais dont les fondements juridiques et



L'instauration du «travail gratuit, interdit par les conventions internationales», se heurte aux grands principes du droit.

»
28 heures par mois, c'est totalement irréaliste

L'efficacité sont contestés. Présentée comme une première en France, la délibération votée vendredi par le conseil départemental du Haut-Rhin prévoit de «conditionner le versement du RSA à 7 heures de bénévolat au service d'associations, de collectivités locales, de maisons de retraite, d'établissements publics».

Parmi les ténors de droite, le président de la région Paca Christian Estrosi (Les Républicains) a ainsi jugé normal, hier sur France 3, de «rendre à la société» une partie de l'aide reçue, «tant que vous n'êtes pas réinséré dans l'emploi».

Laurent Wauquiez a, lui, vanté sur Twitter une mesure «qui permet aux bénéficiaires du RSA (...) une insertion par le travail et non par l'assistanat», des propos attendus de la part du président du conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes, le premier à avoir promu l'idée en 2011.

Alors ministre UMP des Affaires européennes, il avait lancé une violente charge contre «les dérives de l'assistanat», «cancer de la société française», et préconisé de demander cinq heures hebdomadaires de service social, non rémunéré, aux bénéficiaires du Revenu de solidarité active.

Face au tollé, la droite au pouvoir avait amendé son projet pour donner naissance au «contrat de 7 heures» fondé sur le volontariat, payé au Smic et expérimenté dans douze départements.

Nicolas Sarkozy avait promis sa généralisation lors de la campagne

présidentielle de 2012. François Hollande, arrivé au pouvoir, l'a abandonné.

«L'objectif initialement visé était de réaliser 10.000 contrats», or seulement 634 ont été signés en 2012, justifiait en automne de cette année-là le gouvernement de Jean-Marc Ayrault.

L'«échec» des contrats de 7 heures prouve la difficulté «de trouver les postes, d'en organiser l'encadrement, de mettre en relation offres et possibilités», analyse sur son blog Michel Abhervé, professeur associé à l'université de Paris-Est Marne-la-Vallée.

Le même problème se posera dans le Haut-Rhin, selon ATD Quart Monde.

«28 heures par mois, c'est totalement irréaliste sur le plan logistique pour les organisations qui devraient accueillir ces travailleurs bénévoles», a réagi l'association de lutte contre la pauvreté.

De plus, «on ne peut et ne doit contraindre personne à s'engager», «le bénévolat tient de la vie privée», a-t-elle rappelé.

Dénonçant lui aussi le «dévotement de ce qu'est le bénévolat», M. Abhervé observe par ailleurs que l'instauration du «travail gratuit, interdit par les conventions internationales», se heurte aux grands principes du droit.

Dans un rapport remis en 2011 à Nicolas Sarkozy, le «père» du contrat de 7 heures, Marc-Philippe Daubresse avait également rappelé que «toute peine mérite salaire».

En outre, il avait souligné que la «fausse bonne idée» d'une contrepartie obligatoire non rémunérée risquerait notamment «de conduire à la destruction d'emplois peu qualifiés», en mettant gratuitement à disposition des employeurs les allocataires du RSA.

«Si l'État n'est pas content, qu'il gère le RSA»

Le préfet peut attaquer la délibération votée par le conseil départemental du Haut-Rhin, mais n'a pour l'heure pas réagi. Pas plus que le gouvernement.

Le président du conseil départemental, Eric Straumann (LR), a fait savoir qu'il déposerait une question prioritaire de constitutionnalité, au nom de *la libre administration des collectivités locales*, si le préfet faisait opposition.

«Et si l'État n'est pas content, qu'il gère lui-même le RSA», a dit M. Straumann au Parisien publié hier dans lequel il développe ses arguments. «Nous avons atteint dans le département un niveau de chômage historique: 10,20%. Depuis 2010, le nombre de bénéficiaires du RSA a augmenté de 50%. Aujourd'hui, le RSA nous coûte 10 millions d'euros par an pour 20.000 allocataires dont 40% perçoivent le RSA depuis plus de cinq ans. Ces gens n'ont pas vocation à rester au RSA.»

Quatre milliards par an

Depuis 2004, les départements versent les allocations sociales et l'État doit compenser le montant des prestations. Mais le mécanisme s'est détérioré avec la hausse des dépenses du RSA, que l'Assemblée des départements de France (ADF) estime en moyenne de 9% à 10% par an. En 2015, ces dépenses ont avoisiné 10 milliards d'euros, dont près de 4 milliards incombent aux départements. Ces derniers réclament une réorganisation du financement du RSA, voire son retour sous la responsabilité de l'État.

ENTRETIEN

Le décret qui fâche

AFFICHAGE PUBLICITAIRE Le projet de décret répond aux desiderata des afficheurs, selon l'association Paysages de France

Jusqu'au 9 février, le projet de décret interministériel « relatif à la publicité extérieure, aux enseignes et aux pré-enseignes » obéit à la procédure de consultation en ligne. Président de l'association Paysages de France, Pierre-Jean Delahousse s'insurge contre le texte.

« **Sud Ouest** ». Comment s'est déroulée la concertation ?

Pierre-Jean Delahousse. La concertation se déroule entre Bercy et les afficheurs ! Comme nous sommes bien informés, nous savions depuis un an que les afficheurs faisaient pression pour obtenir un décret d'application de la loi Macron qui leur soit favorable. Les associations ont été convoquées le 3 septembre dernier au ministère de l'Écologie pour découvrir que l'esprit du décret avait été détourné. Il ne devait initialement comporter qu'une disposition dérogatoire, pour l'affichage dans l'environnement des stades de l'Euro 2016. À l'arrivée, les afficheurs obtiennent tout ce qu'ils désirent. Il n'y a pas la moindre analyse économique à l'appui de cette dérégulation. Le message est plus simple : avec Macron, on fait ce que l'on veut.

Par exemple ?

La réglementation qui résulte du Code de l'environnement et qui n'a pas bougé depuis 1979, vole en éclats. Jusqu'alors, on considérait que l'emprise visuelle d'un panneau correspondait à l'addition de l'affiche et de sa structure. Si, par malheur, ce projet devait être signé, seule serait prise en compte la surface de l'affiche. La rédaction de certains alinéas laisse rêveur au pays de Descartes : il est écrit noir sur blanc qu'un panneau de 12 m ne pourra pas faire plus de 16 m...



Pierre-Jean Delahousse, président de Paysages de France. PH. DR

« Dans 1 500 communes qui sont épargnées jusqu'à présent, on pourrait installer des panneaux scellés au sol »

Et sur l'autorisation de nouveaux panneaux ?

Dans 1 500 communes qui sont épargnées jusqu'à présent, on pourrait installer des grands panneaux scellés au sol, les plus agressifs visuellement. Il s'agit des petites communes qui appartiennent à une unité urbaine - un concept de l'Insee - de moins de 100 000 habitants, comprenant au moins une ville de plus de 10 000 habitants. Toutes les communes secondaires de cette unité urbaine seraient touchées, des secteurs où l'habitat est souvent moins dense que dans la ville des environs, où il y a des jardins, par exemple. Ce sont les abords des villes-centres qui seraient pollués.

Pour les panneaux numériques ?

Les panneaux lumineux numériques étaient interdits sur le mobilier urbain dans les villes de moins de 10 000 habitants. Ils seraient désormais autorisés dans ces villes si elles font partie d'une unité urbaine de plus de 100 000 habitants. Quand on sait qu'en plus, tous les panneaux « classiques » sont éclairés, ça vaut bien la peine de culpabiliser les Français sur l'usage des ampoules à filament ! La COP21 est oubliée, on dirait !

Vous vous opposez aussi aux grands panneaux à l'abord des stades. Pourquoi ?

On parle là de panneaux gigantesques, d'une surface de 50 m. Le décret était censé les autoriser dans le cadre de l'Euro 2016, c'est pour cette raison que sa publication sera rapide. Mais on nous ment, puisque cette dérogation sera extensible à tous les stades dont la capacité est supérieure à 15 000 spectateurs assis, soit 53 stades en France. Face aux aberrations de ce décret interministériel, on attend de la ministre de l'Écologie qu'elle campe sur un refus.

Recueilli par Jean-Denis Renard



De très fortes vagues sont attendues sur la façade atlantique. PHOTO VINCENT MOUCHEL/POR

Seize départements en vigilance orange

INTEMPÉRIES Météo France prévoit des vents jusqu'à 140 km/h. Toute la côte est en alerte pour vagues-submersion

Un très fort coup de vent sur la Manche, avec des risques de submersion sur les côtes, est prévu jusqu'à demain matin, a annoncé hier Météo France, plaçant en vigilance orange 16 départements, dont les habitants sont appelés à « la plus grande prudence ». Cet « épisode de vents tempétueux près des côtes de la Manche » était attendu à partir de 3 heures du matin. Il s'accompagne « d'un épisode remarquable de très fortes vagues s'étendant jusqu'à l'ensemble de la façade atlantique », indique Météo France.

Alerte vagues-submersion

Le Nord, le Pas-de-Calais, la Somme, la Seine-Maritime, le Calvados, la Manche, les Côtes-d'Armor et le Finistère ont été placés en alerte orange pour vents et vagues-submersion.

L'Ille-et-Vilaine, le Morbihan, la Loire-Atlantique, la Vendée, la Charente-Maritime, la Gironde, les Landes et les Pyrénées-Atlantiques ont été mis en alerte orange pour vagues-submersion.

Dans un communiqué, Bernard Cazeneuve « appelle les habitants des littoraux atlantiques, de la Manche et de la mer du Nord, à la plus grande prudence ». Le ministre rappelle qu'il est « très fortement conseillé de ne pas s'approcher du bord de mer, des estuaires, des rivières côtières ou des digues, de limiter ses déplacements au strict nécessaire, de faire notamment attention à la chute d'arbres, de poteaux, ou encore d'objets tels que les enseignes ».

« En cas de coupure d'électricité, il est impératif de ne pas utiliser de groupes électrogènes thermiques à l'intérieur de bâtiments, pour prévenir tout risque mortel d'intoxication », ajoute le communiqué.

Météo France attendait « des rafales autour de 100 km/h à l'intérieur des terres » dans la nuit, les ra-

fales les plus fortes se produisant en deuxième partie de nuit. « On attend des valeurs à l'intérieur des terres, sur les départements des côtes de la Manche, autour de 110 à 120 km/h, avec parfois ponctuellement sur le côtier jusqu'à 130 km/h, voire 140 km/h sur les caps », précise Météo France.

Selon l'institut, aujourd'hui « ces vents tempétueux s'étendront progressivement vers le Pas-de-Calais et le Nord ». Les vents forts « vont créer et entretenir de très fortes vagues sur la façade atlantique et sur l'ouest de la Manche. Ces vagues, particulièrement puissantes, vont s'amplifier progressivement sur le littoral atlantique et de la Manche pour atteindre des hauteurs remarquables », auxquelles s'ajoute un risque de « surcote » (surélévation du niveau de la mer), en raison du coefficient des marées (90 ce matin et 96 ce soir).

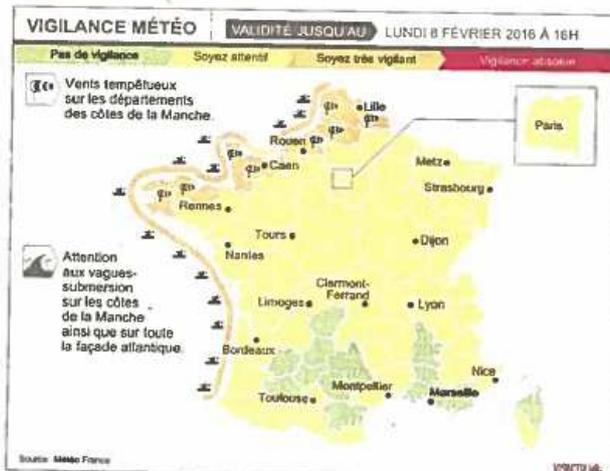
La prudence est de mise

Cette conjonction de coefficients élevés et de fortes vagues « risque d'engendrer, surtout au moment de la pleine mer, des submersions sur les parties exposées ou vulnérables du littoral des départe-

ISÈRE

Un scout de 16 ans a été grièvement blessé hier par la chute d'un rocher sur sa tente, provoquée par le vent violent, à Saint-Pierre-de-Chartreuse. L'adolescent bivouaquait avec une trentaine d'autres scouts, dans un secteur boisé au-dessus du monastère de la Grande Chartreuse quand un arbre a été déraciné par le vent, vers 4 heures du matin. Cet arbre a fait bouger un bloc de pierre d'environ 3 mètres de long sur 1 mètre de large, qui est tombé sur une des tentes du groupe de scouts. Le jeune homme est sérieusement blessé, mais son pronostic vital n'est pas engagé.

ments concernés ». Météo France incite à la plus grande prudence le long des côtes, mais également à l'intérieur des terres, en raison de la puissance des vents attendus. Le ministère de l'Intérieur a précisé que « des mesures préventives et de surveillance » ont déjà été prises, comme en Vendée, où « des équipes de sauvetage aquatique ont été mobilisées par anticipation ».



LGV : la gare fantôme qui fait rêver Belot

TRANSPORT

Une gare dite de secours a été prévue à Neuvicq, au sud de Brossac. L'homme fort de Jonzac veut s'en servir

MARIE-LAURE GOBIN
ml.gobin@sudouest.fr

La plupart des Charentais n'en ont pas entendu parler. Et parmi les rares qui auraient eu connaissance de son existence, ils sont peu nombreux à l'avoir vue. La gare dite de secours de la LGV Tours-Bordeaux, construite sans bruit mais à grands renforts de moyens, est difficile à trouver. Niché sur la petite commune de Neuvicq (Charente-Maritime), au sud de Brossac, à un tir de fronde du Sud-Charente, cet aménagement fait saliver Claude Belot (LR), le président de la Communauté de communes de la Haute Saintonge.

Toujours, celui qui fut président du Conseil général de Charente-Maritime a rêvé de TGV chez lui (lire ci-dessous). Pas de chance : l'État a préféré un tracé rectiligne et plus court, privilégiant Angoulême à la Saintonge.

En Charente-Maritime, seules cinq communes sont traversées, sur seulement 20,2 kilomètres : Brossac-et-Martron, Clérac, Montguyon, Neuvicq et Saint-Martin-d'Arçay...

Une gare de secours

L'homme fort du Jonzacais avait sans doute fait le deuil d'un territoire irrigué par la grande vitesse. Il s'était peut-être même résolu à voir passer les trains. Mais ça, c'était avant. Car en fait, sans que les élus locaux le sachent, les travaux conduits depuis quatre ans par Vinci et ses filiales Cosea (construction des infrastructures), puis Lisea (réalisation de la ligne proprement dite), prévoyaient bien une gare.

Oh, pas de celles que l'on imagine avec hall et marquise, guichet et distributeur de billets. Il s'agit en fait d'une gare dite de secours qui servirait en cas de problème, d'indisponibilité ou d'inaccessibilité de la gare de Bordeaux. Ce qui veut dire qu'elle

serait opérationnelle en cas de besoin. Un endroit qui, peut-être, ne servira jamais à rien. En tout cas, elle se situe tout au sud de la Haute Saintonge, à Neuvicq, 306 habitants, et on y trouve les voies dans chaque sens, y compris secondaires, des quais et une voie d'accès. L'opérateur a même réalisé un parking.

Il remet le couvert

En décembre dernier, Claude Belot a appris son existence. Et s'est toute de suite rendu sur place pour voir. Il n'en fallait pas plus à l'élu pour remettre le couvert lors de la réunion annuelle, jeudi 28 janvier, à Clérac (Charente-Maritime), du Comité de suivi des engagements de l'État,

sous l'autorité du nouveau préfet, Éric Jalon. Avec cette fois un document chiffré, cartographié, plaçant la « gare » de Neuvicq à moins de quarante-cinq minutes de route d'un certain nombre de cités composant un bassin de vie de 301 072 habitants (lire ci-contre). Avec parmi eux, des gens qui, dans la partie sud, en ont assez des bouchons pour accéder à Bordeaux et à sa gare et, de ce fait, des temps de trajets invraisemblables et des parcs de stationnement onéreux.

Quant à la gare d'Angoulême, le stationnement y est plus que compliqué. Certains préférant même aller prendre le train pour Paris à la gare de Poitiers. Alors concernant

cette « gare de secours » qui pourrait aussi servir à des passagers, si tant est qu'un jour le train veuille bien s'arrêter ici, Claude Belot a proposé de prendre en charge le gardiennage du stationnement qui serait gratuit pour les passagers et même l'installation de la fameuse « cabirote ».

« La piste défendue par Claude Belot apparaît, pour l'heure, en bien des points utopiste »

Si l'idée est séduisante pour la Haute Saintonge, le Nord Gironde, le Nord Dordogne et le Sud-Charente, il n'en demeure pas moins que la piste évoquée par le maire de Jonzac apparaît,

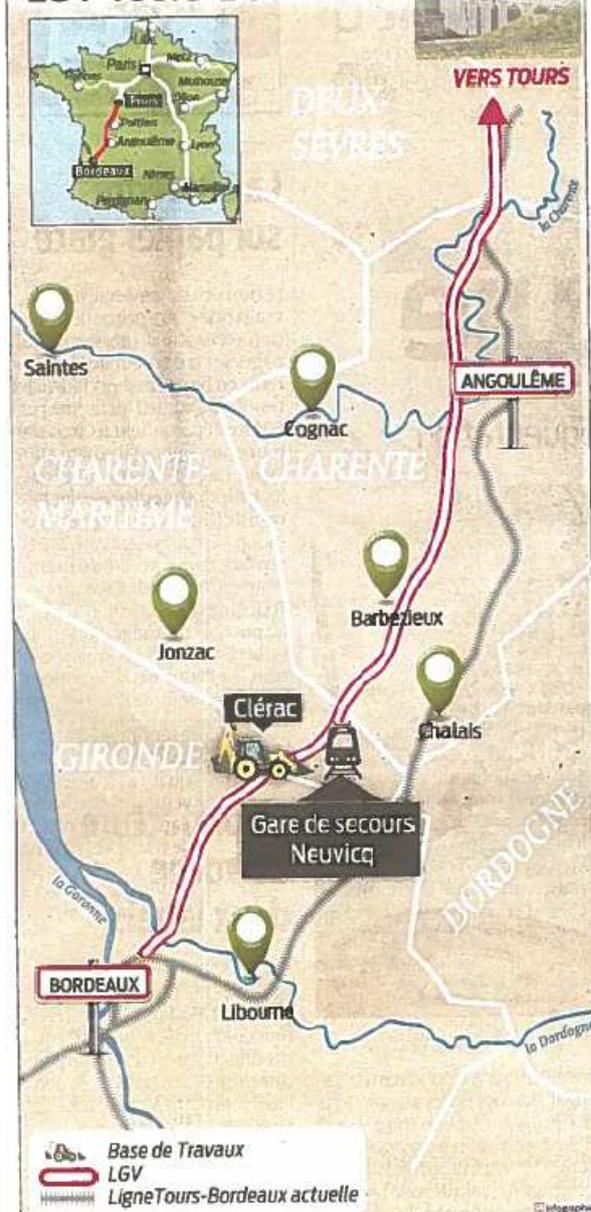
pour l'heure, en bien des points utopiste. Les longues querelles ayant opposé les collectivités locales à la SNCF ces derniers mois pour obtenir des dessertes satisfaisantes ne laissent pas augurer une issue positive.

Pour trouver un terrain d'entente entre les collectivités ayant financé la LGV (Départements de la Charente et de la Charente-Maritime, Agglomérations de La Rochelle, Saintes, Angoulême et Cognac) et la SNCF, le gouvernement avait, l'an passé, nommé un médiateur (Jean Auroux) dont les conclusions, présentées en juin dernier à Poitiers, ne satisfont toujours pas les collectivités locales en question, pourtant dotées de gares bien réelles. Avec cette gare fantôme de Neuvicq, il faudra une sacrée force de persuasion à Claude Belot pour convaincre la SNCF.



La gare dite de secours, créée en rase campagne, sur la ligne à grande vitesse, à Neuvicq, à un tir de fronde du Sud-Charente.

LGV Tours-Bordeaux



Bien moins d'emplois que prévu à la base de Clérac

On est tout de même assez loin des promesses faites lors de toutes les réunions tenues au fil des années par les représentants du concessionnaire. Car finalement, ce ne sera pas 50 emplois sur cinquante ans mais seulement 30 qui seront nécessaires au fonctionnement de la base de maintenance qui vient d'être réalisée à Clérac et dont les travaux sont en cours de finition. Et encore, sur les 30, seulement 18 se feront par recrutement.

Cette structure sera mise en service à partir du moment où le train circulera, c'est-à-dire dès les premiers essais programmés à l'automne. Elle aura pour missions d'assurer la régularité des circulations, la disponibilité des installations et le confort de la voie. Cette base de maintenance est l'une des trois prévues sur le linéaire de 302 kilomètres entre Tours et Bordeaux, les deux autres étant situées à Villognon (Charente) et à Nouâtre-Maillé (Indre-et-Loire).

Au total, on annonce sur l'ensemble des trois bases plutôt 150 emplois que 170. C'est Mesea, en charge de la maintenance, qui s'occupe du recrutement. C'est une société spécialement créée pour la maintenance et l'exploitation de la nouvelle ligne.

Différents profils

Un site internet - www.mesea.fr - compte une page dédiée au recrutement, même si le Pôle emploi y prendra sa part puisque les offres seront diffusées ce mois-ci.

Alors quels profils recherche-t-on ? Des ingénieurs pour l'encadrement, des niveaux bac +2 en électronique et électrotechnique ou des bac pro mécanicien de maintenance. Essentiellement pour des métiers d'opérateurs de voie. Et puis des personnes d'expérience dans le domaine ferroviaire, ou bien titulaires de permis poids lourds, du Caces « grue auxiliaire » (certificat d'aptitude à la conduite en sécurité), entre autres.

« Elle existe, autant qu'elle serve »

Claude Belot, président de la Communauté de communes (CdC) de Haute Saintonge, défend le projet d'une gare sur la Ligne à grande vitesse, au sud de la Charente-Maritime, invariablement depuis six ans. Voici ses arguments, renforcés désormais par la présence effective d'une gare dite de secours, de desserte technique, déjà créée par le concessionnaire, en cas d'indisponibilité de la gare de Bordeaux.

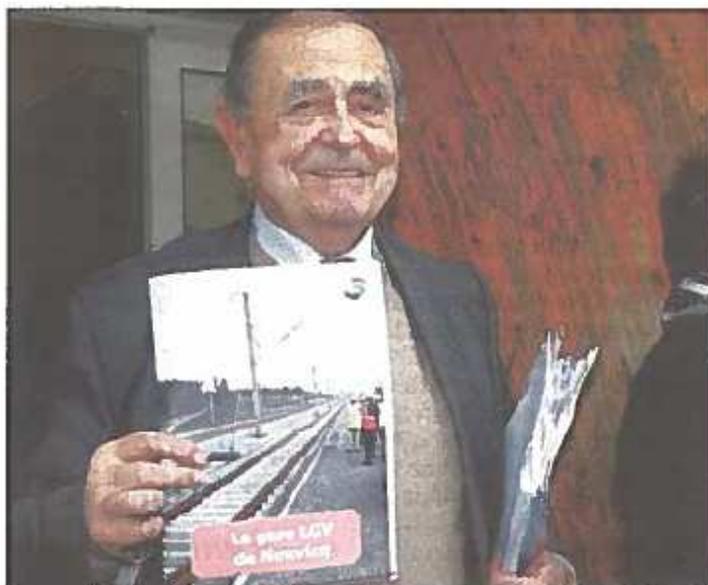
« Sud Ouest ». Vous avez toujours défendu l'idée d'une gare au sud du département, quitte à affronter des sourires narquois ?

Claude Belot. Alors ça, je m'en fous pas mal. Depuis quarante ans que je conduis des projets, j'ai l'habitude. Ce que je sais, c'est que les trains n'ont de sens que s'ils s'arrêtent pour prendre des passagers en cours de route. Et si les Bordelais mettent 2 h 15 pour aller à Paris au lieu de 2 h 05, cela ne changera pas vraiment les choses pour eux. Alors que pour le grand bassin de vie dont nous faisons partie, ce sera le cas en termes de service public d'accès au transport, de temps de trajet, d'économies de stationnement - qui sera gratuit -, d'économies également sur le prix du billet puisqu'il y aura 60 kilomètres de moins pour aller à Paris.

Et puis nous n'aurions plus besoin de galérer pour rejoindre Bordeaux par le pont d'Aquitaine déjà saturé, ou Angoulême, voire même Poitiers pour prendre le train. Cette gare existe à 60 kilomètres de Bordeaux, alors autant qu'elle serve, cela ne coûtera pas un sou de plus au concessionnaire. La CdC de Haute Saintonge pourra assumer le gardiennage du parking gratuit ainsi que l'abri.

Quelle est votre conviction sur ce dossier ?

Ma conviction, c'est que cette gare à passagers, nous l'obtiendrons, au moins sur un train aller vers Paris le matin, un train retour le soir. C'est une question de bon sens et de raison pour un équipement dans lequel les collectivités publiques ont pris leur part. Il est question ici d'aménagement d'un territoire qui est dans la troisième



Claude Belot a calculé et chiffré son argumentaire en distances et en temps de trajets pour le grand bassin de vie

couronne de Bordeaux, pour la partie la plus éloignée.

Qu'est-ce qui pourrait peser dans la balance ?

Le simple constat que notre bassin de vie représente plus de 300 000 habitants avec 354 communes, 11 communautés de communes. Face à une RN 10 où circulent 20 000 voitures chaque jour, la gare à passagers a un sens. Ne serait-ce que pour les nombreux chefs d'entreprises et cadres qui vont à Paris pour leurs affaires, les 15 pépinières d'entreprises, une terre d'eau-de-vie de cognac la plus exportée au monde, le Blayais qui produit 40 millions de cols par an.

On est aussi là sur des terres touristiques qui connaissent un bel essor et ne demandent qu'à se développer encore. À titre d'exemple, les Antilles de Jonzac, ce sont 400 000 visiteurs par an ; les thermes, 254 000 journées de cure ; la Haute Saintonge, c'est 3 000 kilomètres de sentiers balisés...

Quel serait l'intérêt de la SNCF dans cette affaire ?

Placer Bordeaux à 2 h 05 de Paris, c'est vouloir singer l'avion. Mais on est ici dans une autre logique, le ferroviaire. Alors que la SNCF est déjà en difficulté, il n'est pas possible que cette infrastructure ne soit pas pleinement utilisée. Pour l'être,

il faudra qu'elle trouve des clients qui ne vivent pas seulement à Bordeaux. Donc il faudra que le train s'arrête.

Avez-vous le sentiment d'être entendu aujourd'hui ?

Guère plus qu'il y a six ans. Mais il faut se souvenir qu'avec l'ouverture du réseau ferré à la concurrence pour le transport des marchandises, la SNCF a déjà perdu le monopole sur le fret ferroviaire au profit de concurrents souvent étrangers, ce qui, paradoxalement, a développé le trafic des marchandises par le rail. Et en 2019, il va se passer exactement la même chose avec le transport des voyageurs. Si la SNCF prend notre projet d'un peu trop haut, nous avons aussi nos réseaux, pas ferroviaires ceux-là, pour examiner la possibilité d'un opérateur alternatif.

Vous ne lâchez pas l'affaire ?

Ce n'est pas mon genre. Ce que je sais, même si voir monter des passagers en « gare de Neuviq » n'est sans doute pas tout à fait pour demain, c'est que nous sommes au début d'un combat pour le triomphe de l'intérêt général. Comme ce fut le cas à Surgères avec le TGV voilà une vingtaine d'années. Et que ce combat, nous le mènerons jusqu'au bout.

Recueilli par M.-L. G.

Décryptage : en 1994, la bataille du rail entre les deux Charentes

Pour bien comprendre ce qui se joue aujourd'hui à Neuvicq - et pourquoi Claude Belot tient tant à ce projet de gare de secours -, il faut revenir à la difficile genèse du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Tours-Bordeaux. L'idée fut lancée en janvier 1994 par Édouard Balladur, alors Premier ministre, lors d'un voyage à Bordeaux...

Bien avant le débat préalable et les enquêtes d'utilité publique, ce « TGV 2 000 » (c'est ainsi que l'on appelait le projet à l'époque) suscita une très vive querelle entre les deux départements charentais. Le plus court chemin entre deux points étant la

ligne droite, la logique voulait que l'État privilégie un tracé rectiligne passant par Angoulême. Las ! En mai 1994, un certain Dominique Bussereau, alors député de Charente-Maritime, exigeait qu'un tracé alternatif privilégiant Niort et Saintes soit étudié. Cela fut perçu comme une déclaration de guerre dans une Charente meurtrie d'avoir perdu l'autoroute A 10 dans les années 70.

« Dans cette affaire-là, on se battra comme des chiffonniers s'il le faut », promettait Georges Chavanes, député-maire d'Angoulême. Pierre-Rémy Housin, président du Con-

seil général de Charente, était également vert de rage. Il remua ciel et terre pour se faire entendre à Paris. Il alla même jusqu'à reprocher à son collègue Claude Belot, président du Conseil général de Charente-Maritime, un « manque d'honnêteté intellectuelle ».

Juppé en arbitre

Sur les cartes des études financées par les élus d'Aunis et de Saintonge, Jonzac était en effet gros comme un ballon de football et Barbezieux petit comme une tête d'épingle. Ambiance !

Bref, la bataille fut âpre et l'issue

de la guerre négociée à Matignon, dont le nouveau locataire s'appelait Alain Juppé. L'audience avait été sollicitée par Pierre-Rémy Housin. Un témoin de la scène se souvient : « C'était l'hiver et Juppé nous reçut dans un salon. Il écouta nos arguments puis resta silencieux. Il se leva, se dirigea vers la cheminée et fit craquer une grande allumette. Lorsque le feu fut parti, il se tourna vers l'un de ses conseillers et dit : "Monsieur, vous veillerez à ce que les services de l'État ne s'égarent pas dans l'examen d'un tracé alternatif à celui de Charente." C'était gagné. »

Olivier Sarazin



Un train entrant à la gare d'Angoulême. En 1994, le tracé de ce que l'on appelait le « TGV 2 000 » divisait les Charentais. PH. T. K.

TEMPS DE TRAJETS

À moins de 45 minutes

Ce bassin de vie de 301 000 habitants s'étend de Jonzac et Barbezieux, les plus au nord, jusqu'au Fronsadais et Libourmais au sud, en passant par les parties ouest avec la Haute Gironde et le secteur est, composé par le nord de la Dordogne. Revue de détail sur les distances et les temps de trajets si, un jour, il fallait rejoindre, dans le sud Charente-Maritime, la gare de Neuvicq pour aller y prendre le train (sources IGN).

SUD CHARENTE-MARITIME. Jonzac, 34 km, 32 min ; Mirambeau, 41 km, 36 min ; Montendre, 24 km, 22 min.

CHARENTE. Aubeterre-sur-Dronne, 32 km, 34 min ; Chalais, 20,5 km, 21 min ; Barbezieux-Saint-Hilaire, 30,5 km, 26 min.

GIRONDE. Saint-Ciers-sur-Gironde, 42 km, 41 min ; Blaye, 50 km, 46 min ; Saint-Savin, 31,5 km, 27 min ; Bourg-sur-Gironde, 50 km, 43 min ; Saint-André-de-Cubzac, 44 km, 34 min ; Fronsac, 44 km, 46 min ; Libourne, 42 km, 45 min ; Coutras, 27 km, 25 min.

DORDOGNE. Montpon-Ménéstérol, 45 km, 45 min ; La Roche-Chalais, 22 km, 23 min.

La préfecture décroche deux labels

La préfecture de Charente vient de décrocher les labels Quali-pref 2.0 et Marianne, qui attestent de « l'amélioration de la qualité du service » et des « efforts en direction des usagers ». Ces deux labels - propres au ministère de l'Intérieur - ont été validés par un organisme indépendant : l'Afnor, qui a procédé à un audit à Angoulême le 26 novembre.

57 600 lycéens à l'horizon 2025

ACADÉMIE DE POITIERS Une étude de l'Insee prévoit une hausse de 4 % des lycéens. Sauf dans la zone de Cognac, en baisse

La population lycéenne devrait s'accroître de 4 % dans l'académie de Poitiers à l'horizon 2025. Voici les conclusions d'une étude publiée la semaine dernière par l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee).

La population lycéenne de Poitou-Charentes s'est accrue de 7 % entre 2012 et 2015. Selon les données collectées par l'Insee, cette hausse se poursuivra au moins jusqu'en 2019, mais à un rythme moins soutenu. Entre 2015 et 2025, ce sont plus de 2 000 lycéens supplémentaires qui devraient venir gonfler les effectifs des lycées picto-charentais.

En septembre dernier, 55 600 lycéens résidaient et étudiaient dans l'académie de Poitiers. En 2015, les 55 600 lycéens de Poitou-Charentes se répartissaient pour deux tiers en filière générale et technologique (37 100) et un tiers en filière professionnelle (18 500). L'augmentation des effectifs observée entre 2007 et 2015 provient essentiellement de la filière générale et technologique (+11 % entre 2007 et 2015), alors que la filière professionnelle recule légèrement (-1 % entre 2007 et 2015).

Des projections très diverses

À la rentrée 2015, la moitié des lycéens de Poitou-Charentes résidait



Le lycée Jean-Monnet à Cognac. Dans cette zone, l'Insee pointe une démographie déclinante. PHOTO ANNE LACAUD - ARCHIVES « SUD OUEST »

dans la zone d'attraction de l'une des quatre grandes agglomérations régionales : 9 100 dans celle de Poitiers, 7 400 dans celle d'Angoulême, 6 700 dans celle de La Rochelle, et 5 200 dans celle de Niort.

Selon les projections effectuées, le nombre de lycéens de Poitou-Charentes progresserait encore de 4 % entre 2015 et 2025, (avec une marge de plus ou moins deux points selon les hypothèses). Mais la hausse ne serait guère homogène. La zone de Poitiers confirmerait son dynamisme démographique et gagnerait encore

10 % de lycéens. Dans le même temps, les zones d'Angoulême, Thouars-Loudun, Parthenay, Jonzac-Barbezieux, Saint-Jean-d'Angély, La Rochelle et Royan seraient stables, avec un gain oscillant entre +0 % à +2 %. Cependant, les zones de Cognac ou Civray, Confolens et Montmorillon seraient en décroissance (avec une réduction de -4 % à -6 % du nombre de lycéens résidents).

Pourquoi une telle baisse à Cognac ? L'Insee met en avant la démographie moins dynamique mais aussi la part élevée de familles monoparentales.



La BA 709 attend la visite de 150 lycéens

Cet après-midi, la base aérienne 709 reçoit 150 élèves de première et de terminale. Objectif de l'opération : mieux faire connaître les métiers de l'armée de l'air. Les jeunes assisteront aux entraînements de la patrouille Cartouche doré (notre photo) et des commandos maîtres-chiens. PHOTO ARCHIVES

LE PIÉTON

A fait quelques emplettes, samedi, dans la zone commerciale du Fief-du-Roy, où il a été dérangé par le hurlement d'une alarme en boucle tout l'après-midi. Le bruit, insupportable, semblait provenir du parking des transports Poupeau ou des abords des silos du Grenier-du-Roy. Il paraît que chaque week-end c'est ainsi. Qu'un marchand de boules Quies s'installe vite : il va faire fortune !

Ça bouge enfin dans la zone du Fief-du-Roy

COMMERCE L'association que préside Stéphane Musseau tient son assemblée générale jeudi. Elle promet de « vraies annonces »

La vieille zone commerciale du Fief-du-Roy – montée de broc et de broc le long de la RN 141 –, va-t-elle dépérir puis mourir ? À l'heure où, juste en face, plus de 13 millions d'euros sont investis dans l'aménagement d'un espace de 40 hectares au Mas de la Cour et à Bellevue, la question est pertinente ; la réponse inconnue.

Au Fief-du-Roy, les commerçants n'ont pas retroussé leurs manches. Echaudés et inquiets par le départ de Mr Bricolage, King Jouet ou encore Feu Vert de l'autre côté de la route, ils ont décidé de se battre et s'unir.

La vieille association qui les fédérait – en sommeil depuis des lustres – a été relancée en janvier 2015. Depuis, Stéphane Musseau, le président, n'a pas chômé. Le cogérant de la jardinerie du Fief-fleuri a sollicité Grand-Cognac pour que la voirie de la zone soit améliorée. Avec le vice-président Jocelyn Belet (concession Peugeot) et les 27 autres adhérents, deux campagnes de communication ont été lancées, dont la distribution de bons de réduction.

Mais surtout, Stéphane Musseau est malin : il a tendu la main à ses collègues du Mas de la Cour et de Bellevue. Inutile d'entrer en guerre. « Nous sommes voisins, nos intérêts sont communs. Ce n'est pas un



Stéphane Musseau, devant le point de vente du producteur de pommes Tastet (basé à Reignac). PHOTO OLIVIER SARAZIN

hasard si Peugeot et Volkswagen sont avec nous », dit-il.

Tastet s'implante

Jeudi, à 19 h 15, l'association de la zone commerciale du Fief-du-Roy tiendra son assemblée générale dans une salle de réunion de la jardinerie. « Je vous promets de vraies annonces. Deux baux commerciaux vont être signés, mais nous ne pourrions en parler que le jour même », assure Stéphane Musseau. Une certitude : l'une de ces deux annonces concerne le local de 600 m² autrefois occupé par 1 000 Stocks. Autre information avérée : le pro-

ducteur de pommes Tastet, qui a ouvert des points de vente à Barbezieux et à Angoulême, s'implante au Fief-du-Roy. Le commerce de bouche (fruits et légumes) ouvre justement jeudi.

Quant à l'ancien bâtiment Feu Vert (où la rumeur veut qu'un fast-food s'installe), « ce n'est pas mûr, j'ai des contacts, cela avance doucement », répond Stéphane Musseau.

Le président de l'association ajoute que Thierry et Jean Blossé (Mr Bricolage) seront présents à la réunion. « Ils ont des informations à communiquer sur l'avenir de leur ancien grand local. »

MESNAC

L'intercommunalité s'invite au conseil

Une grande partie de la réunion du Conseil municipal, lundi dernier, a été animée par Dominique Ségalen, directeur général des services de Grand-Cognac. Invité par le maire Didier Gois à faire le point sur le plan local d'urbanisme intercommunal et de l'habitat (PLUI-H), il a rappelé que la collaboration entre les communes et la communauté de communes est primordiale pour la qualité du projet. Des groupes de travail, par thèmes et par territoires, seront mis en place, avec le comité de pilotage PLUI-H et la conférence intercommunale des maires, en attendant les nouvelles structures liées à la recomposition intercommunale à quatre ou cinq communautés de communes du Cognacais.

Mutualisation. Dominique Ségalen a également présenté le schéma de mutualisation des services, dont certains sont déjà en place : marchés publics, conseil juridique, recherche de financements, instruction du droit des sols. D'autres

seront créés en 2016: Mesnac va ainsi adhérer au service commun Hygiène et sécurité, et à celui du bureau d'étude technique.

Travaux en cours. Au gymnase de Vignolles, les employés communaux mettent la dernière main à la réfection de l'entrée, avec la pose de carrelage mural et de PVC au plafond. À la salle des fêtes, vont se poursuivre les travaux d'isolation phonique. Pour les vestiaires du personnel et le garage communal, les chantiers touchent à leur fin. La mairie doit encore relancer divers bureaux d'étude au sujet de l'assainissement collectif des fosses et de la lagune de Vignolles.

Divers. Mesnac n'a plus l'obligation de créer un budget propre pour le centre communal d'action sociale (CCAS). Le budget principal y pourvoira.

Le contrat de travail, CAE d'un an, de Gilles Feugnet, sera renouvelé à partir du 14 avril.

P. B.

« Voisins vigilants » mobilise

117 personnes venues des quatre coins de la commune se sont déplacées samedi 30 janvier pour entendre parler du dispositif « Voisins vigilants », présenté aussi comme « participation ou vigilance citoyenne ». Le commandant Equipé, responsable du groupement de gendarmerie, et le major Marchais, de la brigade de Cognac, ont animé une réunion publique particulièrement intense, en présence du maire Alain Riffaud et de plusieurs élus.

Observer et renseigner

Prévenir les actes de délinquance passe déjà par le respect de consignes simples en matière de sécurité, notamment face au démarchage à domicile ou par téléphone. Le dispositif « Voisins vigilants » se fonde sur des attitudes claires : « Observer et non surveiller », « renseigner sur des faits et non sur des personnes ».

À partir de voisins-référents répartis sur des secteurs définis, des informations peuvent ainsi remonter vers la gendarmerie et la mairie et



La salle des fêtes était bien garnie pour la réunion des « Voisins vigilants ». PHOTO PIERRE BARRETEAU

contribuer à la baisse des cambriolages. Système non répressif, mais qui permet de réduire le sentiment d'insécurité, le dispositif peut favoriser le lien social, la relation de voisinage, la solidarité et l'entraide de proximité.

À la suite de cette réunion publique, au cours de laquelle les questions-réponses ont été nombreuses, les élus seront amenés, dans les se-

maines à venir, à désigner les citoyens référents et leur secteur d'intervention. Une convention sera alors signée avec la préfecture et la gendarmerie. Puis seront installés les panneaux indiquant que la commune, et donc tous les habitants, sont partie prenante de ce processus de vigilance citoyenne de voisinage.

P. B.