

Commissaires enquêteurs :
Michel Badaire, Président de la commission.
Christian Brygier et Jean-Jacques Rousseau, membres de la commission.

Département du Loiret

« Orléans Métropole »

**Enquête publique unique relative au projet de révision du
Plan de Déplacements Urbains (PDU)**

PDU

**CONCLUSIONS et AVIS DE LA
COMMISSION d'ENQUETE**

La décision n° E18000166/45 du **12 octobre 2018** par Madame la Présidente du Tribunal Administratif a désigné une commission d'enquête composée de Monsieur Michel BADAIRE en qualité de Président, de Monsieur Christian Brygier en qualité de membre titulaire, de Monsieur Jean-Jacques ROUSSEAU en qualité de membre titulaire. Tous figurant sur les listes d'aptitude des Commissaires Enquêteurs du Loiret et du Loir et Cher.

La commission d'enquête a conduit l'enquête unique relative au projet de révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Orléans Métropole.

La procédure a duré 37 jours consécutifs, du **lundi 7 janvier 2019 au mardi 12 février 2019** inclus, en exécution de l'arrêté numéro A2018-033 en date du **19 décembre 2018**, de Monsieur le Président d'Orléans Métropole.

La publicité de l'enquête publique a été assurée, plus de quinze jours avant l'ouverture, et dans la première semaine de l'enquête par voie d'annonces légales dans deux journaux, départementaux et régionaux, habilités à recevoir ce type d'avis.

L'avis prescrivant l'enquête a bien été affiché, quinze jours avant et pendant celle-ci, sur des panneaux réservés à cet effet à l'extérieur des lieux d'enquête. 23 affiches sur fond jaune ont été disposées sur les points les plus pertinents, dans l'aire du projet, visibles et lisibles depuis la voie publique, le périmètre du projet a été ceinturé par ces panneaux.

La présence de l'affichage a été vérifiée lors des permanences des commissaires enquêteurs.

Des constats d'huissiers attestent de la présence de l'affichage le jour de l'ouverture, et pendant toute sa durée.

En complément de l'affichage officiel, l'information a été faite par divers moyens :

- Mobilier urbain pour l'information 15 au 28 janvier : 90 faces (100 affiches).
- Cadres Infos Clear Channel du 1 au 21 janvier : 115 affiches.
- Affiche A3 Réseau Tao du 7 au 17 janvier.

Signalétique sur site (permanences) :

- Display pour les accueils des mairies (28 ex par thématique) : 1 commun au SCOT et au PDU. Pas de grand display car pas simple à mettre en place.

Web et digital :

- Ordinateur à l'accueil de la métropole + tablettes pour le côté ludique.
- 1 tablette PDU + SCOT par lieu. 11 tablettes sur 11 lieux : Orléans mairie centrale + Métropole, Fleury, Olivet, Saint Jean de Braye, Chécy, Saint Jean de la Ruelle, Saran, Semoy, Saint Jean le Blanc, Saint Denis en Val.
- Tablette sur totem, habillé aux couleurs de chacun des docs de programmation.
- Diffusion de la vidéo doc de programmation sur tablette et ordi.
- Infos dédiée sur orleans-metropole.fr.
- Plusieurs postes sur Facebook + Twitter et Instagram Orléans Métropole

Edition :

- Flyer pour diffusion dans les lieux stratégiques mairie/métropole.
- Dépliant de présentation des différents documents de programmation.

Presse :

- La Tribune Hebdo 2 insertions.
- Mail presse envoyé le 9 janvier.
- Communiqué de presse envoyé le 11 janvier.
- Article dans le mag Orléans Métropole décembre / janvier.

Communication de proximité :

- Affichage mairies et mairies de proximité
- Ecran d'accueil de la Mairie d'Orléans + Mairies de proximité.
- Journaux électroniques d'information (textes à fournir aux communes).
- Mail d'info aux communicants + envoi vidéo pour relais (réseaux sociaux, sites, affichage, écrans...)

Sites internet des collectivités, panneaux lumineux dans certaines communes, bulletins d'informations municipaux.

Une réunion publique a eu lieu à Orléans le 17 janvier 2019 à l'Auditorium du Musée des Beaux-Arts d'Orléans en présence de 53 personnes.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public 28 permanences ont été tenues, réparties dans les lieux suivants :

1. Orléans Métropole, siège de l'enquête
2. Boigny-sur-Bionne
3. La Chapelle-Saint-Mesmin
4. Bou
5. Chécy
6. Saint-Denis-en-Val
7. Saint-Hilaire-Saint-Mesmin
8. Permanence à Marigny-les-Usages pour Marigny-les-Usages et Chateau
9. Orléans
10. Combleux
11. Fleury-les-Aubrais
12. Orléans - Saint Marceau
13. Orléans - La Source
14. Ormes
15. Saint-Cyr-en-Val
16. Mardié
17. Saran
18. Saint-Jean-de-Braye
19. Saint-Jean-de-la-Ruelle
20. Semoy
21. Orléans-Ouest
22. Saint-Jean-le-Blanc
23. Orléans-Est

24. Saint-Pryvé-Saint- Mesmin
25. Orléans- Nord
26. Ingré
27. Olivet
28. Orléans Métropole, siège de l'enquête

Lors de chaque permanence, les membres de la commission d'enquête ont reçu et entendu toutes personnes venues les rencontrer.

L'enquête s'est déroulée conformément au code et à l'arrêté d'ouverture de l'enquête, dans un climat calme, les conditions étaient satisfaisantes. Tout élu ou particulier pouvait, s'il le souhaitait, s'entretenir avec un membre de la Commission d'enquête en un local isolé.

A l'issue de l'enquête, les registres ont été clos à la date du **mardi 12 février 2019** à 18 heures.

Toutes les observations portées sur les registres papier, ou dématérialisées ont été prises en compte par la commission qui les a analysées.

L'avis au demandeur a été remis le **jeudi 21 février 2019**. La réponse aux questions a été reçue le **jeudi 7 mars 2019**.

La remise du rapport et des conclusions s'est effectuée au siège de la Métropole, à ORLEANS, le **mercredi 20 mars 2019**.

Pendant la durée de la procédure, les pièces du dossier d'enquête étaient consultables et téléchargeables sur les sites internet suivants :

<http://www.orleans-metropole.fr/1445/schema-de-coherence-territoriale-SCoT.htm> a été consultée 549 fois

<http://www.orleans-metropole.fr/1415/politique-de-deplacements.htm> a été consultée 436 fois.

Les observations pouvaient être envoyées aux adresses courriels suivantes :
scot@orleans-metropole.fr

Ou
pdu@orleans-metropole.fr

Tout courrier postal adressé au siège de l'enquête a été annexé au registre :
Monsieur le Président de la commission d'enquête
« Orléans Métropole »
5 place du 6 juin 1944
45000 Orléans

75 observations ont été déposées sur les registres reçus à la Métropole, l'ensemble des observations a été pris en compte. Une retranscription aussi fidèle que possible a été réalisée, surtout pour les manuscrites. Éventuellement, pour plus de précisions, se reporter aux observations présentes dans les registres.

Un accès gratuit était disponible sur un poste informatique au siège de l'enquête. Des tablettes informatives aux lieux suivants : Orléans mairie centrale et Métropole, Fleury les Aubrais, Olivet, Saint Jean de Braye, Chécy, Saint Jean de la Ruelle, Saran, Semoy, Saint Jean le Blanc, Saint Denis en Val.

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission a étudié l'ensemble des pièces du dossier et les observations liées au projet, en toute indépendance, sans a priori, écoutant et étudiant les avis de tous. En toute neutralité, la commission d'enquête s'attache à analyser les éléments en faveur et en défaveur du projet. La Commission d'Enquête a étudié le dossier du projet de PDU et l'ensemble des observations du public, ainsi que les avis des personnes publiques associées (PPA) et de la MRAE.

Un procès-verbal de synthèse des observations comportant ses propres remarques a été établi. Il a été transmis à la Métropole afin d'y apporter des éléments de réponse. La Métropole a répondu de manière précise et complète.

Le projet du PDU, présenté à l'enquête publique, a été initié en février 2016 par ORLEANS-METROPOLE afin de procéder à la révision de celui actuellement en cours couvrant la période 2008 - 2018. Le PDU est un document de planification sur la mobilité dont ORLEANS METROPOLE est Autorité Organisatrice de la Mobilité. Ce plan prévoit et organise la mobilité au sein du territoire concerné pour une période de 10 ans. Le premier PDU adopté sur la métropole date de l'année 2 000.

La révision du PDU doit organiser les déplacements à l'horizon 2028 et est menée conjointement avec la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Le PDU est un document obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants ayant pour objectif de :

- promouvoir les modes de déplacements les plus durables,
- organiser un territoire plus accessible et plus agréable à vivre,

Cela concerne sur l'ensemble des modes et solutions de déplacements.

Le PDU doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la métropole en cours de révision. En effet, l'urbanisation et les déplacements sont dépendants l'un de l'autre. L'aménagement d'une ville a un impact sur les modes de déplacements et sur le comportement de l'habitant dans ses mobilités. La cohérence entre le SCOT et le PDU de Orléans-Métropole est un enjeu fort pour la métropole orléanaise d'où une collaboration étroite entre ces deux documents de planification d'une durée de 20 ans pour le SCOT et de 10 ans pour le PDU. Ils doivent être adoptés au cours de l'année 2019. De part cette compatibilité au SCOT, le PDU prend en compte les documents de planification régionaux (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires - SRADETT) et de protection de l'environnement et des risques qui y sont liés : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire Bretagne et sa déclinaison (SAGE) pour le bassin versant du Val de D'huy Loiret, le Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement

(PPBE), le Plan de Protection du Risque Inondation (PPRI). Le PDU est également compatible avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) notamment en ce qui concerne les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Par contre, le PDU s'impose aux plans locaux d'urbanisme (PLU) et au futur plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) en particulier en matière de stationnement.

Le PDU doit s'appliquer sur l'ensemble du territoire de la métropole soit 22 communes. Lors de l'étude du dossier, la commission d'enquête a constaté la volonté des élus de la métropole d'amener les utilisateurs de véhicules individuels vers les transports collectifs afin de faire diminuer les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi les nuisances (polluants, bruit notamment) liées à l'utilisation du trafic routier que ce soit en véhicule personnel ou pour les poids-lourds dans le cadre de livraison de marchandises. La Métropole est réputée pour avoir des plates-formes logistiques importantes sur son territoire et parfois proches des zones urbaines.

Cependant les élus ont bien conscience qu'il ne sera pas possible que tous les usagers prennent un transport collectif. La volonté des élus s'exprime aussi dans leur souci de mettre en place des parcs de stationnement dans les zones les plus denses, près des lieux d'activité (travail - achat - loisir) en favorisant en outre le covoiturage ou le partage de véhicules, près des arrêts de lignes de transport collectif structurantes.

La Métropole aspire que les habitants de son territoire privilégient la pratique du vélo et de la marche à pied. Pour ce faire, les élus souhaitent améliorer les zones réservées aux cycles et piétons en les sécurisant davantage. Cela se traduit par un partage du réseau viaire actuel, par une sécurisation de ces zones devant être lisibles et continues pour les usagers, mais aussi par une protection de celles-ci en les séparant bien de la partie de la chaussée consacrée aux véhicules. La Métropole désire que les futurs projets d'aménagement de voirie prennent en compte cette problématique afin d'avoir des lieux bien délimités pour ces deux pratiques comme c'est le cas le long des quais de la Loire le long de la rive droite de ce fleuve.

La Métropole a bien pris en compte les problèmes liés au franchissement de la Loire aux modes doux qui doivent à l'heure actuelle partager la voirie avec les véhicules. La difficulté du choix est due par le caractère historique que représentent les édifices en bordure du fleuve la Loire, mais aussi les ponts actuels notamment le George V, par le partage délicat sur une même voirie de la voiture, du tramway et des modes doux (cycles) et piétons sans nuire à la sécurité de l'un ou l'autre des modes de déplacements.

Le dossier du PDU soumis à l'enquête publique se compose :

- du projet du Plan de Déplacements Urbains comportant le diagnostic succinct du PDU 2008-2018 et des fiches d'actions concernant 5 axes définis par les élus pour ce projet de PDU,
- de l'annexe 1 relative à l'accessibilité définissant la synthèse des actions pour permettre l'accessibilité à tous,
- de l'annexe 2 concernant le rapport environnemental comprenant le résumé non technique en CHAPITRE I et l'état initial de l'environnement ainsi que les incidences du plan d'actions,
- de l'avis des Personnes publiques Associées dans lequel la commission d'enquête retrouve l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe).

Les observations du public, au nombre de 75, ont été retranscrites dans le procès-verbal de synthèse. Elles ont donné lieu à des questions de la commission d'enquête auxquelles la Métropole a répondu.

La commission d'enquête note la volonté de dialogue et de transparence de la part de la métropole dans l'établissement de ce projet de PDU.

Malgré une très bonne publicité réalisée avant et pendant l'enquête par tous les moyens mis à la disposition de la métropole, le public a porté peu d'intérêt au projet de PDU en fonction du nombre d'habitants que compte la Métropole, près de 280 000. La commission d'enquête a cependant remarqué que le public a été plus intéressé par le projet de PDU que par celui du SCOT. Le projet de PDU concerne davantage la population, car plus concret.

Objectifs définis :

Le projet de PDU a défini 11 objectifs réglementaires décrits dans l'article L1214-2 du Code des Transports visant à assurer :

- l'équilibre durable entre besoins de mobilité et facilité d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part,
- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine,
- l'amélioration de la sécurité des déplacements,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes, les moins consommateurs d'énergie,
- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie de l'agglomération,
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement,
- l'organisation du transport et de la livraison de marchandises,
- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques,
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides.

Les élus de la Métropole ont exprimé leur volonté de :

- vouloir réduire l'usage de la voiture comme moyen de transport individuel en favorisant le covoiturage et le partage entre particuliers d'un véhicule,
- réduire les émissions de gaz à effet de serre pour améliorer la qualité de vie des habitants de la métropole,
- réduire les nuisances liées à l'usage de l'automobile : sonores, polluants, bruit, mauvaise qualité de l'air
- favoriser l'usage des transports collectifs,
- rendre ces transports plus performants et plus attractifs en agissant :
 - sur la durée du voyage, en installant les arrêts près des centres d'intérêt des résidents de la métropole (lieu de travail, d'achat, de loisir, de résidence, d'activités diverses) et près des secteurs les plus denses,
 - sur le prix du billet,
 - sur l'interconnexion entre les divers moyens de transports collectifs proposés sur la métropole (bus urbain, interurbain et voie ferrée),
 - sur les zones de stationnement en améliorant les parkings-relais actuels et en créant d'autres,

- renouveler les bus actuellement en service énergivores en énergie fossile par des bus électriques,
- inciter les habitants à faire usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture par utilisation du vélo en créant des pistes cyclables lisibles, continues et sécurisées et en améliorant au niveau sécurité et lisibilité celles existantes, et aussi en créant des zones piétons dans les mêmes conditions que pour le vélo.
- permettre l'accessibilité à tous, y compris les personnes à mobilité réduite, aux moyens de transport collectif,
- rechercher des solutions pour la traversée de la Loire, coupure naturelle entre la partie Nord et Sud du centre métropolitain,
- mener des actions pour diminuer la part des poids-lourds notamment en favorisant le transport de fret par voie ferroviaire,
- aménager les futurs quartiers en fonction des mobilités définies,
- améliorer le réseau viaire actuel pour augmenter la fluidité des véhicules personnels ou de transport collectif afin que ceux-ci ne restent dans les aléas de la circulation dans un temps minimum (éviter les bouchons),
- de rechercher des solutions pour un tarif plus compétitif permettant l'usage des divers transports collectifs.

ANALYSE DES AVANTAGES ET DES INCONVENIENTS DU PROJET.

La commission d'enquête fonde son avis en prenant en compte les avantages et inconvénients que peut présenter le projet en termes d'intérêt général, d'impact environnemental, de risques, de nuisances, d'impact économique et social.

Avantages :

- Le projet du PDU respecte les ambitions gouvernementales consistant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et des nuisances liées au trafic routier.
- L'ambition des élus de la Métropole est une diminution de l'usage du véhicule individuel par des transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs.
- Le projet prend en compte les problèmes d'accessibilités aux transports collectifs pour tous les usagers y compris les personnes à mobilité réduite. Le projet définit aussi l'accessibilité aux lieux des arrêts de transports collectifs.
- Le projet a pris en considération le renouvellement des transports collectifs consommateurs d'énergie fossile par des bus électriques.
- Dans le projet, les élus de la Métropole ont soulevé la nécessité de faire partager la voirie avec les modes doux que sont le vélo et la marche à pied en sécurisant ces zones et en les rendant plus lisibles et continues.

Inconvénients :

- A la lecture du dossier, la commission d'enquête constate que l'est de la Métropole est quelque peu négligé. En effet, il est bien décrit l'amélioration de la mobilité pour le centre métropolitain et les communes périphériques, mais pas suffisamment pour celles de l'Est que sont CHECY - MARDIE - BOU. Les habitants de ces communes ne bénéficient pas des moyens de transport collectif comme les autres localités proches du centre surtout depuis le report de l'ouverture de la ligne ORLEANS - CHATEAUNEUF SUR LOIRE.
- Le projet ne décrit pas de façon précise la continuité de son PDU avec les mobilités des secteurs limitrophes. Des habitants résidant hors du territoire de la métropole sont amenés à

se rendre sur le territoire de Orléans-Métropole pour achats - loisirs - activités - enseignement - soins médicaux.

- Le projet de ce PDU n'a pas envisagé de solution de renouvellement des transports collectifs autres que l'électrique. Même si cela n'est pas forcément de la compétence de la Métropole au niveau des recherches, et au-delà de l'horizon du projet, la commission d'enquête estime que d'autres solutions auraient pu être évoquées comme les bus à l'hydrogène.
- Bien que situés hors du territoire de la Métropole, l'aéroport du Loiret à Saint Denis de l'Hôtel et le futur lycée de Châteauneuf sur Loire n'ont pas été pris en compte dans le projet de PDU. La commission d'enquête remarque un manque d'anticipation. En effet, le futur lycée va probablement amener des scolaires de la Métropole à se transporter sur cet établissement scolaire, même s'il est ignoré pour le moment les matières étudiées. En ce qui concerne l'aéroport, des cadres ou dirigeants d'entreprise peuvent être amenés à se rendre sur le centre métropolitain ou vice-versa.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Afin d'avoir une opinion et donner un avis, la commission d'enquête a examiné le dossier de projet du PDU ainsi que l'ensemble des observations du public. Elle a aussi consulté les réponses fournies dans son mémoire par le maître d'ouvrage à la suite de l'envoi du procès-verbal de synthèse des observations.

Le bilan Avantages / Inconvénients du projet de PDU est en faveur des Avantages, car ils sont dans le respect de choix pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, à favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture et des modes doux, à améliorer la qualité de vie des résidents de la Métropole.

Le projet de PDU prend en compte la problématique de mobilité durable consistant à permettre l'accessibilité d'un territoire tout en répondant aux enjeux de développement durable : responsabilité environnementale, responsabilité sociale et efficacité économique.

Le projet a émis des solutions permettant de réduire les nuisances des déplacements, accessible à toutes les populations et en autorisant le développement économique du territoire de la Métropole.

Le dossier de PDU présenté à l'enquête publique est conforme à la réglementation en vigueur permettant aux membres de la commission d'enquête de répondre aux demandes d'information du public lors de la tenue des permanences dans chacune des communes composant le territoire métropolitain et dans les mairies annexes de la commune d'ORLEANS.

Le projet répond aux objectifs que le cadre législatif et réglementaire a fixés.

Le projet ce PDU soumis à l'enquête publique a été approuvé par Orléans-Métropole.

L'enquête publique, d'une durée de 37 jours, s'est déroulée dans de bonnes conditions permettant à la population de consulter le dossier de manière aisée. Tous les

moyens modernes actuels ont été utilisés par la Métropole pour permettre une consultation et une information large du public.

Les observations du public ont été toutes analysées et ont fait l'objet de réponse de la part des élus de la Métropole.

De manière non exhaustive, la Commission attire l'attention sur certains points :

- Elle a bien perçu les attentes de la population. Une attention particulière a été portée aux avis des PPA et de la MRAe. Il convient de noter que pour les PPA, la consultation s'est déroulée du 24 juillet au 24 octobre auprès de 62 structures dont les communes de la métropole et les communes et EPCI limitrophes, les SCoT voisins, les chambres consulaires, l'état, le département, la région. Sur l'ensemble il y a un seul avis défavorable.
- Le maillage des déplacements doux est impératif et doit desservir tout le territoire de la Métropole, proche ou éloigné, cela passe aussi par les passerelles de franchissement des voies d'eau.
- Il convient d'avoir une réflexion sur la durée de validité d'un billet de tram dans le cas d'une descente suivie d'une remontée.
- Aux feux tricolores, pour adapter le cycle à la circulation, les moyens de détection des véhicules sont adaptés aux voitures, mais pas aux deux roues dont ils ne détectent pas la présence, c'est anormal, il convient d'en modifier la sensibilité.
- Afin de sécuriser la circulation des piétons, il faut veiller à ce que les « divers » moyens individuels de locomotion qui empruntent les trottoirs, ne circulent pas plus vite que les piétons
- La réalisation des objectifs définis est impérative, la motivation et la forte participation des cyclistes sont importantes. Il faut donner une suite favorable à de nombreuses propositions présentes dans les registres, elles sont frappées de bon sens évident.
- Il y a une forte incompréhension sur la situation en suspend de la liaison ferrée vers Châteauneuf il est souhaitable que ce projet aboutisse, il concerne les déplacements vers et dans la Métropole.
- Il y a un fort ressentiment sur le manque de considération envers l'état des pistes cyclables, barrières de chantiers en place alors que les travaux sont terminés obstacles injustifiés au milieu de la voie, manque de remise en état de la bande de roulement il faut absolument changer les mentalités et remédier à cela.

La commission d'enquête recommande de prendre davantage en compte les difficultés de l'usage des transports collectifs sur le secteur Est de la Métropole, d'anticiper les déplacements liés aux deux infrastructures, situées hors de la Métropole (futur lycée de Châteauneuf sur Loire et aéroport du Loiret de Saint Denis de l'Hôtel), mais qui auront sans doute des conséquences sur les déplacements sur sa zone de compétence, de penser à des moyens de renouvellement des bus consommateurs d'énergie fossile autre que le tout électrique dont on ne connaît pas à l'heure actuelle la manière de se débarrasser des déchets après usage.

La commission d'enquête recommande particulièrement la nécessité de sécuriser les liaisons douces, non seulement celles à venir, mais surtout celles existantes afin d'atteindre l'objectif que s'est fixé la métropole pour faire en sorte que le vélo et la marche à pied deviennent l'un des modes de déplacement de plus en plus utilisés à la place de la voiture.

Le projet présenté répond à l'intérêt général. Il correspond aux objectifs définis par le demandeur. La commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE au projet de Plan de Déplacements Urbains d'Orléans-Métropole.

Remis au siège de la Métropole, à ORLEANS, le mercredi 20 mars 2019.

Le Président de la Commission



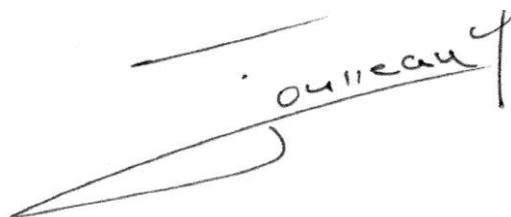
Michel BADAIRE

Le Commissaire enquêteur



Christian BRYGIER

Le Commissaire enquêteur



Jean-Jacques ROUSSEAU