

ALENÇON le - 9 JUIL. 2018



Pôle attractivité environnement

Service gestion du réseau routier
Hôtel du Département
27, boulevard de Strasbourg
CS 30528 - 61017 ALENÇON Cedex
☎ 02 33 81 60 55
📠 02 33 81 61 44
@ pae.sgr@orne.fr

Réf. SGR/sec-FF/oh-2018-286
Poste 1430 – affaire suivie par
F.FARIGOULE

Monsieur Jean-Marie VERCRUYSSÉ
Président du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
(PETR) Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche
Antenne de La Ferté-en-Ouche
41 Grande rue
LA FERTE-FRESNEL
61550 LA FERTE-en-OUCHE

Objet :
Projet SCOT arrêté au 25-04-2018

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu, par courrier du 27 avril 2018, m'adresser pour avis, le projet de SCOT du Pays d'Auge et d'Ouche arrêté le 25 avril 2018.

J'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas d'observation particulière sur ce projet.

Toutefois, mes services souhaitent apporter une correction au résumé non technique : le statut du SAGE Risle-Charentonne a été approuvé le 12 octobre 2016.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation
~~Le Directeur général des services~~

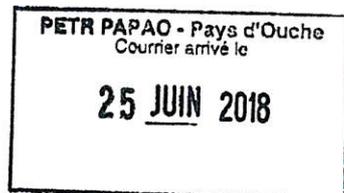
Gilles MORVAN

RECEIVED



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

APR 10 1954



MONSIEUR JEAN-MARIE VERCRUYSSÉ
PRÉSIDENT DU PAYS D'ARGENTAN
D'AUGE ET D'OUCHE
MAISON DES ENTREPRISES ET DES TERRITOIRES
12, ROUTE DE SEES
BP 40038
61202 ARGENTAN CEDEX

Objet du dossier : Projet de SCOT du Pays d'Argentan
d'Auge et d'Ouche
Votre dossier n° / D18-08857 est suivi par
Virginie GRENET/ Virginie.grenet@normandie.fr
Région NORMANDIE
Direction Aménagement des Territoires
Service Politique de la Ville et des Territoires vulnérables
5, rue Robert Schuman – CS 21129
76174 Rouen Cedex

CAEN, le 20 JUN 2018

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 27 avril 2018 reçu le 3 mai au siège du Conseil Régional, vous avez sollicité l'avis de la Région sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche arrêté le 25 avril 2018.

Je tiens à vous confirmer l'intérêt porté par la Région à l'élaboration de ces documents stratégiques de planification de l'aménagement du territoire.

A la lecture des éléments transmis, j'ai le plaisir de vous informer que la Région émet un avis favorable au projet de Schéma de Cohérence territoriale du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche assorti des remarques détaillées en annexe n°1.

Dans un souci de contextualisation de cet avis régional, vous trouverez également en annexe n°2 la carte « Gares et territoires » datée d'octobre 2017 qui répertorie les gares de Normandie.

Espérant que vous pourrez prendre en considération ces observations et remarques.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

POUR LE PRÉSIDENT ET PAR DELEGATION
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES SERVICES

Frédéric OLLIVIER

REGION NORMANDIE

ABBAYE AUX DAMES – PLACE REINE MATHILDE – CS 50523 – 14035 CAEN CEDEX 1
STANDARD - TEL: 02 31 06 98 98 – FAX: 02 31 06 95 95



Annexe n°1: Avis régional

Projet de SCOT du Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche arrêté le 25 avril 2018

En préambule de cet avis, la Région Normandie souhaite souligner qu'en tant que chef de file de l'Aménagement du Territoire, elle veille à la prise en compte dans les SCOT de l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'environnement, de mobilité et d'habitat et à leur mise en cohérence pour permettre un développement équilibré du territoire. La Région salue la démarche du Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche de s'être lancée dans cette démarche dès 2013, ce qui a permis de fédérer les 127 communes qui composent le PETR autour d'orientations de développement communes et une ambition commune de renforcer le poids démographique et économique du territoire et créer les conditions d'une nouvelle attractivité.

Au niveau régional, l'ensemble des problématiques de l'aménagement du territoire seront traitées par le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), en cours d'élaboration par la Région. A l'heure actuelle, les grandes orientations du SRADDET ont été présentées en CTAP du 14 novembre et adoptées en Assemblée plénière régionale le 18 décembre 2017. Ce nouvel outil d'aménagement doit fixer les objectifs et règles générales dans de nombreux domaines tels que l'équilibre et l'égalité des territoires, les infrastructures de transport et le désenclavement des territoires ruraux. Pour ce faire, le SRADDET intégrera dans un document unique plusieurs schémas sectoriels existants comme le Schéma régional de l'intermodalité (SRI), les Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE), les Schémas régionaux Climat-Air Énergie, ... Le lien entre planifications régionales et locales sera ainsi renforcé puisque les documents d'urbanisme locaux, à compter de l'approbation du SRADDET en 2019, devront tenir compte des objectifs et règles du SRADDET lors de leur élaboration ou révision.

Le Président de la Région Normandie, Hervé Morin a exprimé la volonté d'aller plus loin que ce qu'imposait la loi dans l'élaboration de ce schéma en associant les acteurs clés du territoire dont les établissements publics porteurs de SCOT à l'élaboration du SRADDET. La Région souhaite ainsi que lui soit remontées les recommandations et suggestions des territoires à l'adresse : sraddet@normandie.fr. Les rencontres SRADDET organisées début juillet constituent la prochaine étape de cette concertation. Ces ateliers organisés dans chaque département ont pour objet de présenter une première version du SRADDET et de recueillir l'avis des acteurs du territoire et notamment des PETR, porteurs de SCOT. Dans l'Orne, l'atelier aura lieu le 3 juillet à Alençon.

D'une manière générale, la Région prend note des constats effectués dans le diagnostic et partage l'analyse des enjeux identifiés sur le territoire tels que les besoins d'adaptation au vieillissement de la population et à la raréfaction des classes d'âges jeunes, la nécessité de préserver la richesse environnementale et paysagère du territoire, l'exigence d'équiper le territoire d'infrastructures de communication numérique et cellulaire plus importante ou encore l'optimisation du potentiel touristique du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche.

En matière d'organisation de l'espace,

La Région confirme le besoin de structurer le territoire et prend note de l'armature territoriale choisie sur 4 échelles de polarité principales: deux pôles urbains majeurs (Argentan et l'Aigle) qui constituent le moteur du développement du territoire, les deux polarités d'équilibre centrales de Vimoutiers et Gacé, les huit polarités d'irrigation rurales et enfin les communes rurales. La Région elle-même distingue les villes moyennes (22 à l'heure actuelle) dont fait partie la ville d'Argentan, les bourgs structurants (+ de 1500 habitants ou munis d'un collège) et les communes rurales. 44 communes répondent à ce critère de bourg structurant dans le département de l'Orne. Privilégier le développement sur les pôles principaux ou secondaires correspond donc aux orientations politiques régionales.

Le positionnement global adopté contre l'étalement urbain est jugé particulièrement intéressante. Les objectifs de concentrer 45% du développement résidentiel au sein des enveloppes urbaines existantes, de diviser par deux la consommation d'espaces à vocation résidentielle par rapport à la période précédente ainsi que de limiter la consommation d'espace pour le développement économique répondent à la volonté régionale. La volonté d'intégrer des enveloppes foncières précisément chiffrées selon leur vocation et d'adopter une position ferme vis-à-vis de l'urbanisation des hameaux nous paraît également particulièrement pertinente. Les positions adoptées en faveur d'une utilisation prioritaire du foncier à l'intérieur des enveloppes urbaines par la prise en compte du potentiel lié à la réhabilitation et la réduction de la vacance, les dents creuses ou encore les divisions parcellaires sont également fortement encouragées.

Enfin, le sujet de l'extension commerciale en périphérie préoccupe fortement la Région. Nous soutenons ainsi les orientations proactives notamment pour orienter le développement du commerce vers les centralités des bourgs équipés des pôles locaux puis dans un second temps vers les zones commerciales ou mixtes. En accord avec les orientations du SCOT, la Région préconise aussi la maîtrise de l'extension commerciale en périphérie (priorité à la préservation de l'enveloppe urbaine existante et à la densification quand cela est envisageable), l'intégration dans les documents d'urbanisme de cette perspective de préservation de l'enveloppe urbaine actuelle et de lutte contre l'évasion commerciale en périphérie, l'utilisation des outils qui permettent de définir les secteurs préférentiels pour le développement du commerce, pour inciter à sa polarisation dans les pôles de centre-ville et enfin la maîtrise du volume du foncier mobilisable.

En matière d'environnement et de développement durable,

Il convient de saluer la bonne identification des enjeux écologiques notamment au travers de la trame Verte et Bleue. Nous sommes attachés à la continuité écologique et il est rappelé qu'il est nécessaire que le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) soit pris en compte dans la réalisation du SCOT. Dans le PADD, les questions de préservation des sites sensibles, le maintien des perméabilités écologiques et l'intégration de la Trame Verte et Bleue dans les espaces urbanisés sont bien abordées. Dans le DOO, les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques et les milieux humides à préserver sont bien identifiés. La nécessité de préservation des espaces de productions agricoles ainsi que la limitation du prélèvement du foncier agricole sont également bien affirmés.

En matière de développement économique,

La Stratégie de développement économique doit se faire conformément au Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) approuvé le 15 décembre 2016. Le SCOT affiche bien la volonté de renforcer la structuration et la lisibilité des zones économiques via une hiérarchisation des zones économiques existantes (Structurantes, principales et secondaires) et une répartition des enveloppes foncières prioritairement sur les ZE structurantes. Cet objectif s'inscrit pleinement dans les objectifs du SRDEII qui définit la stratégie économique de la Région et organise les interventions des différentes collectivités pour accompagner leur développement. En complément, la région signale qu'elle participera au co-financement d'opérations intervenant dans le cadre des zones d'activités d'intérêt régional et que, dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, la politique de contrats avec les EPCI permet à la Région d'être un partenaire financier d'opérations d'investissements notamment pour l'aménagement économique des territoires (zones d'activités, immobilier d'entreprises notamment).

En matière d'habitat,

Le diagnostic fait par le SCOT est partagé par la Région en ce qui concerne la nécessité d'accroître le parc de logements notamment en direction des jeunes ménages/actifs. La perspective de croissance démographique à l'horizon 2038 estimée à 0,23%/an, bien que jugée très ambitieuse, explique en partie les choix faits en matière de création de logements neufs dans le SCOT. La politique d'offre mentionnée dans le PADD devra nécessairement s'appuyer également sur une dynamisation du marché de l'ancien via une politique en faveur de l'accession à la propriété et non pas seulement sur le logement neuf. Le choix d'axer la politique du logement également sur l'accompagnement des acteurs privés semble donc tout à fait pertinent. A cet effet, la Région mentionne son dispositif de soutien au renforcement de l'offre locative dans les centres (Cf Hélène Robert chargée de mission Habitat et revitalisation des centres). Par ailleurs, la Région partage la position du P2AO sur la nécessité de mobiliser l'ensemble des parcelles libres d'occupants dans les centres (dents creuses, division parcellaire, changements de destination des bâtiments existants mais aussi mobilisation des fiches d'activité/ îlots d'habitat dégradé). Le maintien des seniors dans leurs résidences constitue un vrai défi d'ampleur qui est bien traité dans le SCOT.

En matière d'infrastructures numériques,

Le projet met bien en avant le déploiement des infrastructures numériques fixes sur les sites prioritaires économiques, c'est-à-dire dans les espaces d'activité, les entreprises isolées et les services publics.

Le deuxième plan numérique ornaïen ne fait actuellement aucune distinction entre le raccordement des foyers des particuliers et des entreprises, le projet de déploiement de la fibre optique étant un projet d'ensemble pour tous les publics (logements, entreprises, collectivités) phasé sur certaines zones géographiques (première zone concernée : Argentan et l'Aigle, deuxième zone non encore désignée).

A ce stade, les modalités de couverture partielle du secteur du Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche en réseau FTTH sont donc connues et fixées à 2019. Parallèlement, des opérations de montée en débit sont prévues sur le territoire. Selon le projet actualisé, l'Orne devrait être entièrement raccordée en Très Haut Débit à compter de 2023. Pour la téléphonie mobile, l'accord récent signé entre les 4 grands opérateurs téléphoniques nationaux et le gouvernement devrait permettre de résorber toutes les zones blanches dans les prochaines années. La Région pourrait être amenée à participer à la désignation des zones prioritaires restantes à couvrir, aux côtés des autres collectivités.

La Région soutiendra financièrement l'accélération du projet ornaïen afin de couvrir l'ensemble du territoire départemental par de la fibre optique, dans les meilleurs délais. Les collectivités peuvent donc faciliter non seulement le déploiement de la 4G mobile, par leur action sur la mise à disposition de terrains destinés à l'implantation de pylônes pour les opérateurs téléphoniques, mais être également mises à contribution pour accorder plus rapidement les autorisations nécessaires pour l'occupation ou l'intervention sur leur voirie ou domaine public ou privé, dans le cadre des projets de déploiement de la fibre optique.

La mise en place de centres de télétravail peut être opportune, notamment en milieu rural. Il est cependant nécessaire d'y réfléchir en lien avec la création des tiers-lieux, en cohérence avec d'autres initiatives régionales. La pose de fourreaux en attente, et l'aménagement en amont des zones d'activités par de la fibre et la technologie 4G, sont des initiatives qui participent d'une même dynamique positive. Plus globalement, le projet est en adéquation avec la stratégie régionale numérique de la Région, qui vise les éléments essentiels suivants :

- l'accélération du déploiement du THD avec un objectif de couverture complète en 2025, en privilégiant la fibre optique ;
- la couverture en fibre optique des sites prioritaires publics et d'intérêt économique (zones d'activité, établissements d'enseignement et de recherche dont lycées et collèges, établissements de santé) ;
- l'arrêt du financement des opérations de montée en débit, notamment sur cuivre ; afin d'y parvenir plus vite, la Région a mis en place un mécanisme de financement des surcoûts représentés par le déploiement du FTTH par rapport à la montée en débit. Ainsi, les EPCI qui acceptent de passer tout de suite au FTTH, bien que cela soit plus cher, en abandonnant leur projet de montée en débit, voient leur apport financier complété par la Région.
- la bonne prise en compte de l'équité territoriale, par un appui aux territoires ruraux. Ainsi, la mise en œuvre d'une enveloppe de solidarité territoriale permet de déployer plus rapidement le FTTH dans les territoires dans lesquels la fibre aurait sans cela tardé à arriver (soit pour des raisons de phasage des travaux, soit pour des raisons de coûts): dotée d'une enveloppe fixée à l'échelle départementale, la Région y contribue financièrement.
- la mise en place d'un observatoire des déploiements THD complémentaire à ceux de l'Agence du Numérique/l'ARCEP.

En matière d'infrastructures routières,

L'objectif 1.1.1 « Maintenir et améliorer les connexions vers l'extérieur reliant le territoire au Grand Ouest et à l'Axe Seine » (p.12 du DOO) rejoint les objectifs de la Région. Le SCOT souligne par ailleurs l'intérêt de différents projets routiers notamment la mise à 2x2 voies de la RD Flers Argentan. La RD 924 entre Flers et Argentan a effectivement été qualifiée par la Région d'itinéraire Routier d'Intérêt Régional.

Pour information, depuis 2008, la Région a accompagné le département de l'Orne dans l'aménagement des premières sections de cet axe. En 2018, un nouveau partenariat entre la Région et le département de l'Orne permettra la réalisation d'une dernière section de 19 kms entre Briouze et Sevrai. Ces travaux d'un montant prévisionnel de 80M€ bénéficient d'une participation régionale à hauteur de 40M€. Ainsi, fin 2022, la totalité de l'axe Flers Argentan devrait être en service et faciliter les relations routières avec le territoire du SCOT. »

En matière d'offre de transport ferroviaire,

La Région souhaite tout d'abord rappeler le contexte actuel concernant les lignes ferroviaires Paris/ Granville et Caen/Le Mans/ Tours qui desservent le territoire du Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche. Les orientations du futur schéma ferroviaire normand 2020/2025 visent à conforter l'offre sur les deux points d'arrêt structurants du territoire, à savoir les gares de l'Aigle (129 000 voyageurs en 2016) et Argentan (277 000 voyageurs en 2016).

- Sur l'Axe Paris-Granville, la desserte est amenée à être confortée sur Paris-Argentan pour répondre aux besoins de type domicile-travail sur cette section sur laquelle sont observés en heure de pointe des trains chargés. De plus, la desserte ferroviaire Paris-Granville sera maintenue et adaptée aux besoins actuels. Il est également envisagé d'ajouter un aller-retour quotidien direct Paris-Le Mont Saint Michel. Par ailleurs, le cas des dessertes ferroviaires des gares de Sainte-Gauburge et Le Merlerault est à l'étude en raison de leur très faible fréquentation. Ainsi, à l'heure actuelle, la desserte actuelle en TER pour le Merlerault correspond à un aller-retour journalier par train et un aller-retour par car avec 500 voyageurs par an. Celle pour Sainte-Gauburge s'élève à 2 allers-retours par train et un par car avec 3 300 voyageurs par an
- Sur l'Axe Caen/Le Mans/(Tours), les atouts de cette ligne seront confortés avec le plan de transport 2020/2025 pour les liaisons entre pôles normands et leurs périurbains ainsi que les interconnexions respectives au Mans avec les TGV vers Paris et à Surdon avec l'axe Paris-Granville. Le constat a néanmoins été fait que cette desserte était complexe et peu lisible. La Région Normandie pilote ainsi l'élaboration du futur plan de transport qui associe les Régions Pays de Loire et Centre Val de Loire, lequel vise principalement à rendre la desserte plus lisible, et optimale depuis Argentan tant vers Caen que vers le Mans.

De manière générale, la Région Normandie partage le **diagnostic** fait par le SCOT. En ce qui concerne le lien vers Paris, les données des trains intercity font état du trafic suivant vers Paris avec respectivement 89 000 voyages annuels enregistrés entre Paris-l'Aigle et 70 000 entre Paris et Argentan avec une part de voyageurs abonnés de l'ordre de 25%

Dans le **PADD**, certaines remarques nécessitent d'être faites. En effet, l'objectif n°1 page 19 fait état d'une « infrastructure ferrée qui est appelée à être confortée à l'échelle des haltes ferroviaires d'Ecouché, Nonant-le-Pin, Le Merlerault, Sainte-Gauburge et Aube ». La Région souhaite signaler que certaines d'entre elles n'ont déjà plus de trains aujourd'hui et que la question du maintien des

dessertes citées qui restent en activité se pose. Ces décisions d'arrêt éventuelles résulteraient d'orientations de la Région de réduire ou de supprimer l'offre de trains à certains points d'arrêt si la fréquentation est trop faible pour justifier un train, a fortiori lorsque cela permet d'améliorer la qualité de service aux points d'arrêt structurants encadrants que sont l'Aigle et Argentan (politique d'arrêt unique, missions récurrentes et plus lisibles pour le plus grand nombre). Pour l'aménagement de ces deux points d'arrêt structurants, la Région accompagne leur modernisation puisque désormais les quais, le bâtiment voyageurs et le pôle d'échange sont accessibles.

Enfin, **dans le DOO**, au sujet de l'objectif 1.1.1 de « maintenir et améliorer les connexions vers l'extérieur », la Région effectue ce travail en termes de services ferroviaires avec son action sur l'offre de transport 2020/2025 autant sur Paris-Granville que Caen-Le Mans. Pour ce qui concerne l'intermodalité, c'est un objectif affirmé depuis la reprise de l'organisation des autocars interurbains (un schéma de transport nouveau 2020 multimodal avec une tarification unifiée est en cours d'élaboration au niveau régional).

En matière de patrimoine,

Dans le diagnostic transversal, la Région souhaite attirer votre attention sur la vision identitaire du territoire développée dans ce document qui soulève plusieurs interrogations. Certaines généralités exposées remettent en cause la cohérence du territoire et la Région juge opportun de travailler à partir d'études scientifiques déjà menées (atlas des paysages de Normandie, études sur le patrimoine...). La référence à des communes n'appartenant pas au département de l'Orne interpelle aussi.

L'étude du patrimoine dans le diagnostic révèle très justement les subtilités des transitions entre différents pays (ex : dans le canton de Vimoutiers, passage du pays d'Auge au pays d'Ouche visible dans le paysage et l'architecture).

En ce qui concerne la partie intitulée « *Un patrimoine bâti en voie de standardisation* », le contenu manque de clarté. Le patrimoine dans sa spécificité locale n'est pas évoqué et il est surtout déploré dans cette partie l'enlaidissement des entrées de ville par la construction de lotissements. Il n'est pas non plus fait mention d'opérations de réhabilitation, qui, elles, peuvent jouer un rôle dans le maintien et la valorisation du bâti traditionnel existant (savoir-faire, matériaux...)

Dans le PADD, dans le chapitre D « Révéler les richesses patrimoniales et paysagères pour mettre en lumière la qualité du cadre de vie » de l'objectif n°2 « Révéler les identités authentiques du territoire pour une expérimentation de sa normandité », le propos apparaît peu explicite. Ainsi, aucune précision n'est apportée sur les moyens de connaître le patrimoine de ces territoires ou les richesses déjà identifiées.

La Région veut rappeler que plusieurs études ont été menées sur ces territoires et pourraient largement enrichir le dossier et les axes de travail :

- Des inventaires topographiques ont été conduits pour le canton de Trun, le canton du Merlereault, le canton d'Exmes et le canton de Vimoutiers. Les dossiers sont accessibles sur Internet, ils signalent tant les éléments remarquables que ceux plus représentatifs de la production de bâti de ces différents territoires. Une Image du Patrimoine sur le patrimoine du canton de Vimoutiers a été publiée.
- Un inventaire thématique sur le patrimoine industriel de l'Orne a révélé de nombreuses richesses sur les territoires ruraux du pays d'Argentant, d'Auge et d'Ouche. Les dossiers

produits sont également accessibles sur Internet. Parmi les points forts touristiques, figure la forge d'Aube qui a fait l'objet d'un Parcours du Patrimoine.

- Enfin, un pré-inventaire sur le territoire du pays d'Ouche a permis de repérer dans chaque commune, les édifices les plus notables.

En termes de protection, il existe déjà de nombreux édifices protégés au titre des monuments historiques et une commune comme le Sap-en-Auge l'est au titre des Sites patrimoniaux remarquables (SPR). Ces protections « monuments historiques » génèrent des périmètres qui assurent une préservation visuelle et patrimoniale des abords. Elles constituent en outre des supports de valorisations.

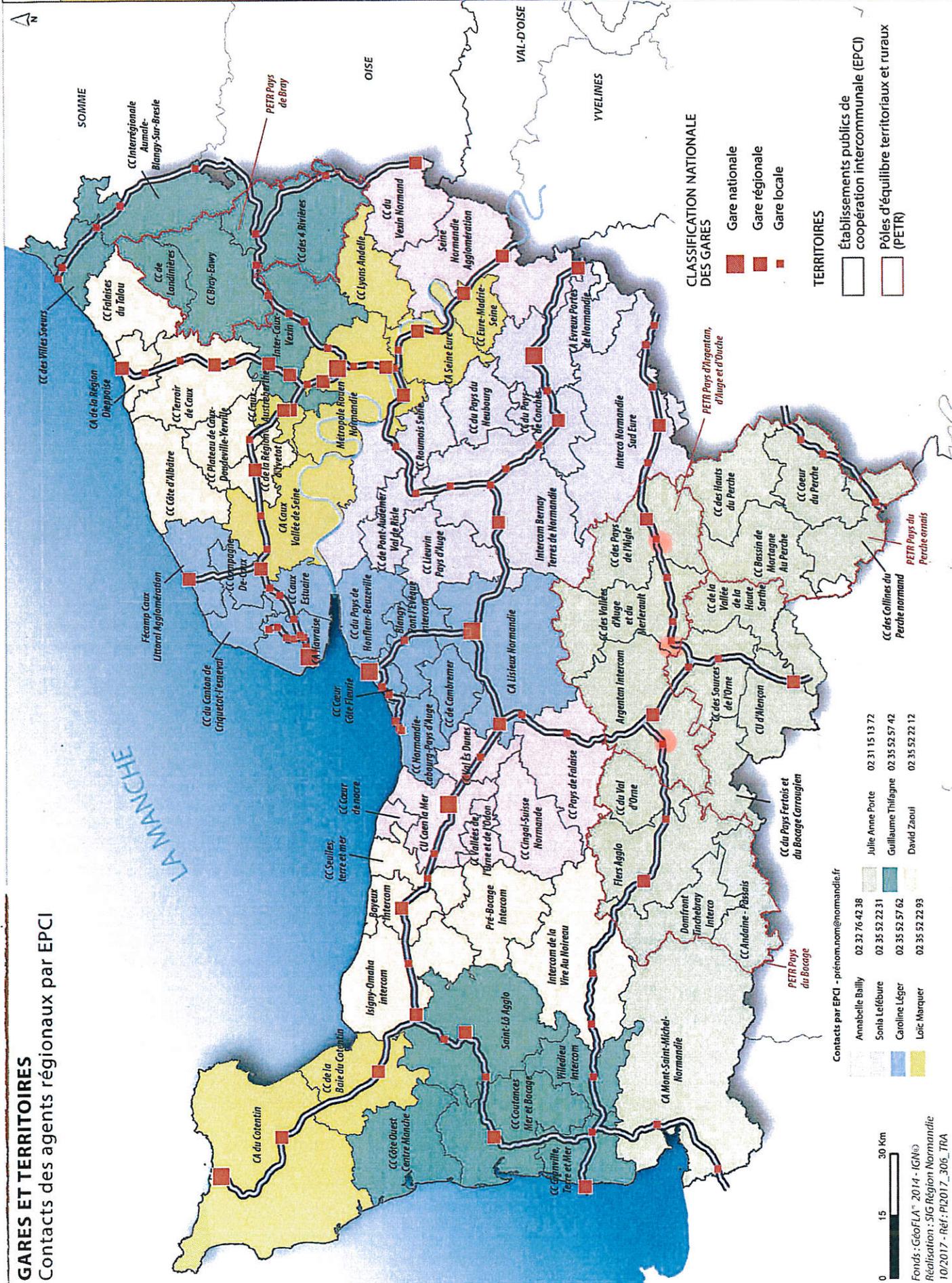
Dans le chapitre E « Affirmer comme destination touristique un arrière-pays normand naturellement généreux » de l'objectif n°2, il convient de ne pas énumérer l'ensemble des sites et des idées en rapport avec ce thème et davantage de mettre en perspective les enjeux que le riche patrimoine du territoire peut apporter en termes touristiques.

Enfin, le Document d'Orientation et d'Objectif semble manquer d'une connaissance fine du territoire en ce qui concerne le patrimoine, il conviendrait de traduire dans les documents tels que les PLUi des orientations plus précises qui permettront d'aider à la décision les élus et aménageurs.

Espérant que vous pourrez prendre en considération ces remarques, les services de la Région restent à votre disposition pour vous apporter des précisions ou éclairages sur cet avis.

GARES ET TERRITOIRES

Contacts des agents régionaux par EPCI



CLASSIFICATION NATIONALE DES GARES

- Gare nationale
 - Gare régionale
 - Gare locale
-
- ### TERRITOIRES
- Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)
 - Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR)

Contacts par EPCI - prénom.nom@normandie.fr

Annabelle Bailly	02 32 76 42 38	Julie Anne Porte	02 31 15 13 72
Sonia LeFebvre	02 35 52 22 31	Guillaume Thilagny	02 35 52 57 42
Caroline Léger	02 35 52 57 62	David Zaoui	02 35 52 22 12
Loïc Marquer	02 35 52 22 93		

0 15 30 Km

Fonds : GéoFLA[®] 2014 - IGINO

Réalisation : SIG Région Normand

10/2017 - Réf : PI2017_306_TRA

