



En route pour les premiers



LA RAME VICTOR HUGO, AUX HAUTS DU CHAZAL, TRACTÉE PAR LE VÉHICULE RAILS-ROUTE, LORS DE SON ARRIVÉE LE 6 JUIN DERNIER.

Avant sa mise en service, une ligne de tram passe par 3 grandes étapes: les études, les travaux et les essais. À l'occasion des premiers tests en ligne de cette rentrée, le projet du Grand Besançon franchit donc un nouveau palier majeur. Ces essais, qui se dérouleront tout d'abord aux Hauts du Chazal, permettront d'évaluer le fonctionnement des rames en situation réelle. Dans la foulée, la conformité de l'infrastructure sera contrôlée sur toute la ligne, au fur et à mesure de la finalisation du chantier.

Programme de rentrée chargé pour la rame «Victor Hugo» ! En effet, en cette mi-septembre, elle s'apprête à effectuer ses premiers essais en ligne, aux Hauts du Chazal. L'ensemble du matériel roulant sera soumis à ces tests qui s'achèveront, en avril prochain, avec l'arrivée du der-

nier tram en essai à Chalezeule. Afin d'assurer la sécurité de chacun durant les essais sur la première rame, les points fondamentaux – tels que le freinage – seront vérifiés dans une «zone de test» délimitée par des barrières. Cette section de 500 m sera comprise entre l'intersection «tram / rue Ambroise

Paré» et la station Pôle Santé, rue Ambroise Paré. Les essais seront ensuite peu à peu élargis aux 14,5 km de ligne, afin de contrôler tous les équipements de l'infrastructure (voir le *planning ci-contre*).

Des sacs de sable pour simuler le poids des passagers

Les tests en ligne s'inscrivent dans le droit fil des évaluations réalisées en atelier et auxquelles chaque rame est soumise depuis son assemblage. Mais cette fois, il s'agira d'examiner à la loupe le comportement du tram en situation réelle de circulation. Et pour cela, rien ne sera laissé au hasard puisque la liste complète des tests a été soumise aux services de contrôle du Ministère en charge des transports (STRMTG). «*Durant deux mois, des tests dits «prototypes» seront menés sur la rame «Victor*

sur plus de 12 km de tracé! **7** Un tram 100 % accessible! **8-9** La sécurité en première ligne
informer - Les plus belles photos du jour

essais!



Les 14,5 km de ligne intégralement testés à partir de mars 2014

Le calendrier des essais en ligne est étroitement calé sur celui de la finalisation des 14,5 km de voies. Cinq zones ont ainsi été définies pour réaliser les tests, en fonction de l'avancée des travaux. En provenance du centre de maintenance des Hauts du Chazal, les rames iront progressivement jusqu'à :

- la station Pôle Santé, à partir de mi-septembre;
- la station Polygone, à partir de mi-octobre;
- Chamars, à partir de mi-novembre;
- la gare Viotte, à partir de mi-janvier;
- le terminus Chalezeule, à partir de mi-mars.

La formation des «traminots» débutera en janvier 2014

La période des essais permettra à Besançon Mobilités (groupe Transdev), l'exploitant du réseau Ginko, d'engager la formation des futurs conducteurs de tram, à partir de janvier 2014. « Le début d'année sera donc marqué par la présence de nombreuses rames en circulation, souligne Bruno Baumgarten. Pour des raisons de sécurité, les tests en ligne se dérouleront alors en matinée, tandis que l'après-midi sera consacré à la formation. »

Recrutés parmi les conducteurs de bus Ginko, les 120 «traminots» vont alterner sessions théoriques et pratiques jusqu'au printemps. À l'issue de cette formation, en cas de succès aux examens, une habilitation à conduire le tram leur sera délivrée.

La circulation aux abords de la zone de test

La section comprise entre la rue Françoise Dolto et la station Pôle Santé sera sécurisée par des barrières, à partir de la mi-septembre. Il sera alors toujours possible de circuler sur toute la rue Dolto. En revanche, les conducteurs ne seront pas autorisés à franchir la plateforme «tram» au droit de la rue Paul Milleret, durant les journées d'essais.

Pour rejoindre la zone de test depuis le dépôt, la rame franchira la route de Franois via le carrefour désormais géré par une signalisation tricolore. Cette traversée sera supervisée par des personnels de terrain.

Sur la zone de test, les franchissements piétons seront canalisés par les barrières en place et feront l'objet d'une présence humaine, tant que les contrôles de sécurité n'auront pas été finalisés.

Hugo», afin de s'assurer de sa conformité, explique Bruno Baumgarten qui pilote l'équipe d'experts de Systra, bureau d'études assistant le Grand Besançon dans le suivi du projet. Parmi les principaux critères évalués, il y aura la traction, l'accélération, le freinage et ce, pour différentes charges: à vide, pour 4 personnes/m² ou 6 personnes/m². Pour cela, des sacs de sable simulant le poids des passagers seront placés dans le tram. Ces opérations nous permettront d'établir des modèles, en vue de tester les 18 autres rames au cours d'essais «de série», sans avoir à les lester.»

Des tests d'endurance

Une fois les évaluations de sécurité effectuées, les rames pourront sortir de la «zone de test» des Hauts du Chazal pour passer leur épreuve d'endurance. Là encore, la rame «Victor Hugo» sera soumise à un régime particulier, en devant parcourir 10000 km avant de pouvoir être jugée «apte au service», alors que 500 km suffiront pour évaluer les 18 autres. Au sortir de ces tests au long cours, le matériel roulant – jusqu'alors resté sous la responsabilité du constructeur CAF – pourra être réceptionné par le Grand Besançon, à partir du printemps prochain.

De son côté, l'infrastructure sera contrôlée avec les rames en circulation, en articulation avec la progression des travaux. Toutes ses composantes seront alors passées au peigne fin: voies ferrées, alimentation électrique, signalisation, accessibilité des personnes à mobilité réduite en station, etc.

Une dernière répétition générale avant la mise en service

Une fois la conformité du matériel roulant et de l'infrastructure attestée, il faudra encore un peu patienter avant de pouvoir emprunter le tramway. En effet, une période de «marche à blanc» devra être observée, avant la mise en service du tramway. Comme pour un spectacle, il s'agit là d'une répétition générale avant la représentation publique. Durant cette ultime période d'essais, tous les services prévus sur une journée, soit entre 5h30 et 0h30, seront assurés mais sans voyageur. La marche à blanc constituera ainsi l'occasion de tester l'exploitation du tram au sein du réseau Ginko, mais elle permettra surtout aux usagers de l'espace public de s'habituer progressivement à ce nouveau venu dans les rues de l'agglomération (voir pages 8 et 9).

Les rails sont posés sur plus de 12 km de tracé !

En cette rentrée, les travaux d'infrastructure sont d'ores et déjà achevés sur une grande partie du tracé, avec la voie ferrée posée sur plus de 12 des 14,5 km de tracé. La plupart des revêtements de plateforme et de voirie sont également en place. Les gros chantiers font ainsi place aux opérations de finition sur toute la moitié « ouest » du tracé, sur la branche « Viotte », aux Vaïtes ou encore à Palente-Orchamps. Petit tour d'horizon des travaux en cours...



1 Des Hauts du Chazal à Fleming

L'aménagement de l'infrastructure du tram est totalement achevé, entre le terminus « ouest » et le boulevard Fleming. Le secteur est donc prêt à accueillir les premiers essais en ligne (voir pages 2 et 3). En parallèle à ces tests, le mobilier des stations est progressivement mis en place. Le parc-relais « Île-de-France », offrant 70 places à l'angle de la rue de Dole et du boulevard, sera complètement aménagé en novembre.

1 Planoise

Depuis la rue du Luxembourg jusqu'au boulevard Allende, les travaux d'infrastructure du tram et de voiries sont à présent achevés. En cette rentrée, seuls les plateaux surélevés aménagés au niveau des stations restent à finaliser, la circulation sera donc très ponctuellement perturbée à ces endroits.

Micropolis

Le giratoire fonctionne dans sa configuration définitive à trois voies, depuis le mois dernier. Le parc-relais du pôle d'échanges, porté à 200 places, sera totalement aménagé, fin septembre.

2 La Malcombe

Les travaux d'infrastructure sont désormais terminés sur le secteur, tout comme les cheminements « piétons/cyclistes ». La plantation des semis sur la plateforme végétalisée commence cet automne.

3 La Grette

Les travaux d'infrastructure sont achevés et font place, en cette rentrée, aux plantations d'arbres et à la végétalisation de la plateforme et des talus contigus.

4 Pont de Gaulle / Chamars

Sur le pont de Gaulle, l'infrastructure du tram est en place. À Chamars, les travaux d'aménagement (plateforme, dallage du parvis piéton, revêtement de voirie, pôle d'échanges) sont également finalisés. Le béton désactivé du couloir bus, situé entre la station Chamars et les voies de circulation générale, a été coulé en août et doit encore sécher, ce mois-ci.

Info trafic: en lien avec la finalisation de l'aménagement du pont Canot, les modifications de circulation en cours sur le périmètre « Chamars - De Gaulle - Plançon - Canot » sont maintenues jusqu'à mi-octobre.

(Suite page 6) ►



Pont Canot

Le pont a été fermé à la circulation afin de réaliser les travaux de pose des voies ferrées et l'aménagement du carrefour Plançon-Veil Picard. Il sera remis en circulation à la mi-octobre 2013.

Quai Veil Picard

Sur le quai, la voie ferrée est en place. Les opérations de pose des LAC et de la signalisation, ainsi que le pavage de la plateforme et des trottoirs, peuvent à présent débuter.

Pont Battant

Démarrée en juillet, la mise en œuvre de la dalle en béton sur le tablier vient d'aborder sa seconde phase: il s'agit de couler une deuxième couche, sur laquelle la voie ferrée sera posée. Une fois les rails installés avec précision, ils sont momentanément retirés, le temps d'appliquer une résine de calage. Après le retour définitif des rails, la pose du revêtement de plateforme peut commencer, pour s'achever en octobre.

En lien avec la finition des cheminements « modes doux » sur le pont, la passerelle provisoire est démontée en septembre.

Révolution / Cusenier

Sur la rue des Boucheries (entre la place de la Révolution et la Grande Rue), les travaux de décaissement et d'assainissement de la plateforme s'achèvent, fin septembre, avant de se prolonger vers le pont Battant.

L'aménagement global du secteur sera rapide: la voie ferrée et les pavés seront en place, d'ici la fin de l'année.

Sur l'avenue Cusenier, le pavage et la pose des rails s'achèvent dans les semaines à venir; la circulation y est rouverte, depuis début septembre.

5 Branche « Gare Viotte »

La plateforme du tram est en place et les équipes attaquent les finitions de voirie. Les LAC vont pouvoir être mises en place dans la foulée.

Info trafic: la rue de Belfort est rouverte à la circulation depuis le mois dernier, après avoir été temporairement fermée, entre ses intersections avec Carnot et Foch.



Fontaine Argent / Tristan Bernard

Dans la rue Tristan Bernard, la mise en œuvre des rails – démarrée en mai sur une première voie – bascule sur la seconde voie, ce mois-ci. Avenue Fontaine Argent, cette bascule se fera en novembre.

Info trafic: pour soulager le trafic dans le secteur, la circulation se fait à double sens dans la rue des Deux Princesses.

6 Les Vaïtes / Schweitzer

Aux Vaïtes et sur la rue Schweitzer, la pose des longrines en béton (qui permettront la végétalisation de la plateforme) et l'installation des rails sont en voie d'achèvement. L'aménagement des trois stations du secteur débute. La voirie entre les rues Schweitzer et de Belfort est désormais aménagée. En conséquence, l'intersection avec l'avenue de la Vaïte est rouverte ce mois-ci.

7 Palente / Orchamps

L'infrastructure est entièrement réalisée entre la station Croix de Palente et le pôle d'échanges Orchamps, lui-même opérationnel depuis la rentrée des élèves du secteur. Seuls les travaux de finition restent à réaliser. Toutes les déviations de circulation sont donc levées sur le secteur. Le long du boulevard Blum, l'aménagement de l'infrastructure s'achève ce mois-ci.

Fort Benoît

L'infrastructure du tram est achevée et les travaux du parc-relais, qui offrira 120 places à 50 m de la station, se termineront à la fin de l'année.

Marnières / Chalezeule

Les machines qui ont servi à la pose des longrines aux Vaïtes sont déployées aux Marnières, mi-septembre, et la pose des rails débutera en octobre, pour s'achever à la fin de l'année.



Durant les travaux qui se déroulent dans des rues étroites, il est rappelé à tous les conducteurs que les accès des services de secours ne doivent en aucun cas être entravés: la voie des pompiers libérée, c'est une vie gagnée!

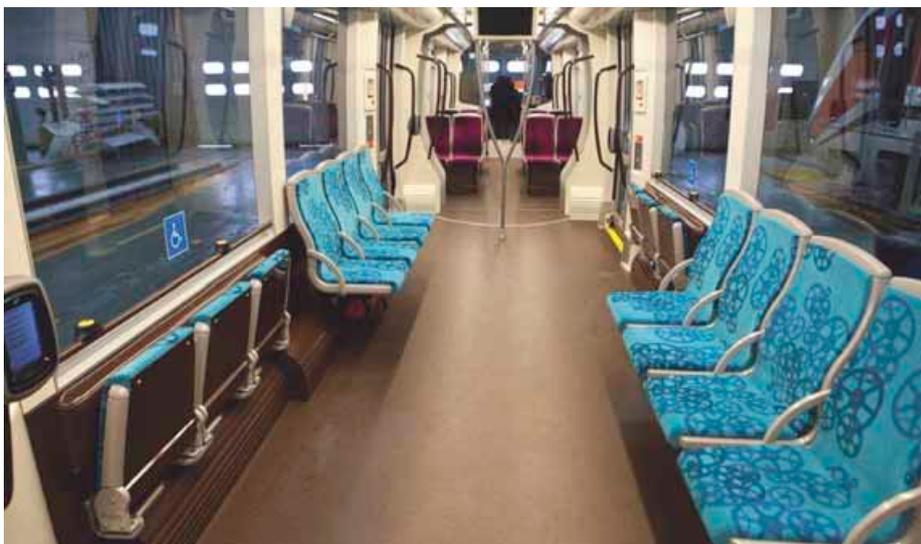
Un tram 100% accessible!

Le tramway ne sera pas seulement un moyen de déplacement rapide et confortable, il facilitera aussi le quotidien des personnes à mobilité réduite, grâce à la mise en accessibilité des rames et de tous les espaces publics autour des stations.

Il est difficile de connaître le nombre exact des personnes à mobilité réduite (PMR) – elles seraient plus de 5 millions, en France – mais une chose est certaine: elles désirent toutes vivre de façon autonome, comme tout citoyen. Cette aspiration implique notamment de pouvoir se déplacer sans obstacle. «*Dans ce domaine, la mise en service du tramway représentera une évolution notable, avec la mise en accessibilité, pour tous les types de handicap, des rames et de l'espace public autour des stations, souligne Jean-Jacques Demonet, élu communautaire en charge de l'accessibilité. Le tram constituera ainsi la nouvelle colonne vertébrale d'un réseau Ginko, dont 60% des bus sont accessibles, et qui offre aussi avec Ginko Access un service adapté et spécifique pour les PMR non desservies.*»

Des aménagements conçus en concertation avec la Commission Intercommunale d'Accessibilité

Pour répondre aux objectifs d'accessibilité, la conception du projet de tram s'est faite en partenariat avec la Commission Intercommunale d'Accessibilité, une instance regroupant l'Agglomération, la Ville de Besançon et les associations mobilisées autour des grands types de handicap (moteur, visuel, auditif, psychique, mental). «*Tous les plans d'aménagement ont été validés par la Commission, en sachant que des compromis ont parfois dû être trouvés, car les divers handicaps peuvent présenter des besoins divergents, explique Jean-Baptiste Bouyer, responsable du pôle*



↑ **LES DEUX EMPLACEMENTS RÉSERVÉS AUX FAUTEUILS ROULANTS SE SITUENT AU CENTRE DE LA RAME.**



↑ **38 PLACES ASSISES DONT CERTAINES SONT RÉSERVÉES POUR LES PERSONNES PRIORITAIRES TELLES QUE LES PERSONNES ÂGÉES, LES FEMMES ENCEINTEES...**

Architecture au sein de l'équipe de maîtrise d'œuvre. C'est en partie grâce à ce travail de concertation que le tram répondra en tout point aux exigences de l'arrêté du 13 juillet 2009, relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public.»

L'enjeu est de taille puisque les difficultés à se

déplacer concernent autant les personnes en situation de handicap que les voyageurs transportant des bagages, les personnes âgées, les femmes enceintes ou encore les parents avec une poussette. Autant dire que tout le monde est, ou sera un jour, une «PMR» qui pourra bénéficier de l'accessibilité du tram.

Des exigences techniques

L'accessibilité des transports repose sur une liste complète d'exigences techniques et le tram y répondra d'autant mieux que sa maquette en taille réelle avait permis aux associations de PMR de formuler des remarques, avant la production des rames. Voici les principales dispositions qui rendront le tram accessible à tous:

- Deux emplacements réservés aux personnes en fauteuil roulant sont prévus dans chaque rame;
- Les annonces «voyageurs» dans les rames et en station

seront à la fois visuelles et sonores (informations sur l'itinéraire, les temps d'attente...);

- Le plancher des rames, intégralement plat, est à hauteur des quais de station pour un embarquement facilité (la lacune entre le quai et la rame n'excédera pas 5 cm en hauteur et en largeur);
- Une information sonore et un grand lettrage seront disponibles sur les distributeurs de billets;
- Des rampes d'accès à 5% sur 6 m sont aménagées en station, de part et d'autre des quais.

La sécurité en 1^{ère} ligne!

Dans quelques jours, les rames vont commencer à circuler sur l'ouest de la ville et avanceront progressivement par tronçon pour arriver aux Marnières à Chalezeule en mars 2014. Même si les premiers voyageurs ne sont attendus qu'en décembre 2014, commençons dès à présent à

prendre de nouvelles habitudes, que nous soyons cyclistes, piétons ou automobilistes.

Adoptons les bons réflexes!

Le tramway est un nouveau venu dans le paysage urbain auquel il faut s'habituer. Il va imposer de nouvelles règles de circulation et de

sécurité. Il a sa voie propre et est toujours prioritaire, mais dans certaines rues, les riverains partageront la voie du tram. C'est pourquoi il est important d'apprendre à cohabiter avec ce nouveau mode de transport. Regardons ensemble comment sera organisée la circulation avec le tram.



↑ RUE AMBROISE PARÉ, LE PASSAGE AMÉNAGÉ POUR LES PIÉTONS ET CYCLISTES EST RÉALISÉ. LES PASSAGES VOUS PERMETTANT DE TRAVERSER LES VOIES DU TRAM AURONT CE REVÊTEMENT BLEUTÉ. LES PLAQUES AVEC LES RONDS, FACILEMENT RECONNAISSABLES PAR LES MALVOYANTS, SONT APPELÉES "BANDES PODOTACTILES".



↑ LA CARREFOUR FLEMING, AMÉNAGÉ AVEC LES NOUVEAUX PANNEAUX DE SIGNALISATION. VOUS POUVEZ DÉJÀ APERCEVOIR LE PANNEAU CARRÉ VOUS INDIQUANT QUE LA VOIE DU TRAM EST RÉSERVÉE UNIQUEMENT AU TRAM. AINSI QUE LE PANNEAU ROND VOUS INFORMANT QUE VOUS ALLEZ TRAVERSER UN CARREFOUR OÙ LE TRAM EST PRIORITAIRE.



La voie est réservée au tram
Circulation et stationnement interdits, quel que soit le véhicule (voiture, deux roues, trottinette...)

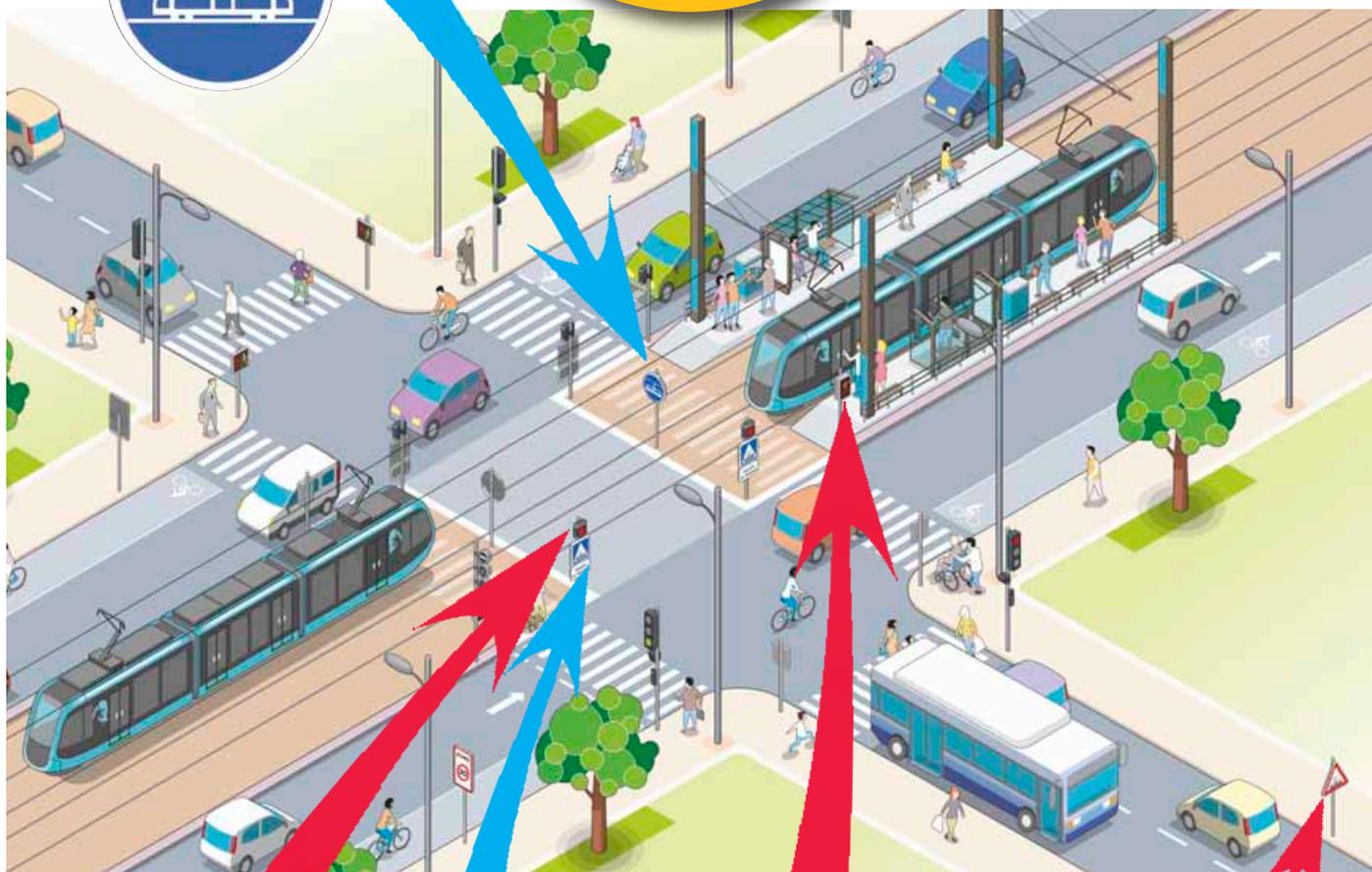


Un tram ne freine pas comme un bus !

À 20 km/h, il ne faut pas moins de 40 mètres au tram pour s'arrêter ! De plus, il ne peut pas se déporter pour éviter un obstacle. Adaptez votre vitesse pour ne pas gêner la circulation des rames et ne franchissez pas les voies si vous n'êtes pas absolument sûr de les traverser en entier avant le passage du tram.

Un tram peut en cacher un autre !

Avant de traverser la plateforme aux endroits autorisés, vérifiez des deux côtés qu'aucune rame n'est en approche, et contrôlez les angles morts.



Arrivée imminente du tramway
Clignotant = Arrêtez-vous
Éteint = Restez prudents !



Le tram est prioritaire !
Vous allez traverser un carrefour où le tram est prioritaire. Vérifiez avant de vous engager que le feu est éteint.



Feu piéton
Clignotant = Arrêtez-vous
Éteint = Restez vigilants !



Ralentissez !
Vous allez croiser une voie de tram.

Retrouvez toutes les infos sur la sécurité avec le tram, dans la brochure jointe, ainsi que sur le site internet www.lettram-grandbesancon.fr

OBJECTIF SÉCURITÉ !



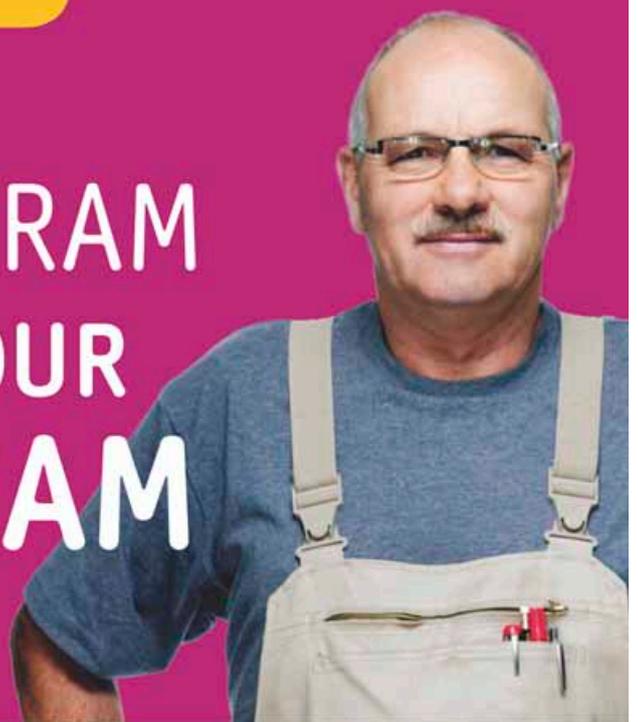
LE TRAM A
TOUJOURS
LA
PRIORITÉ



OBJECTIF SÉCURITÉ !

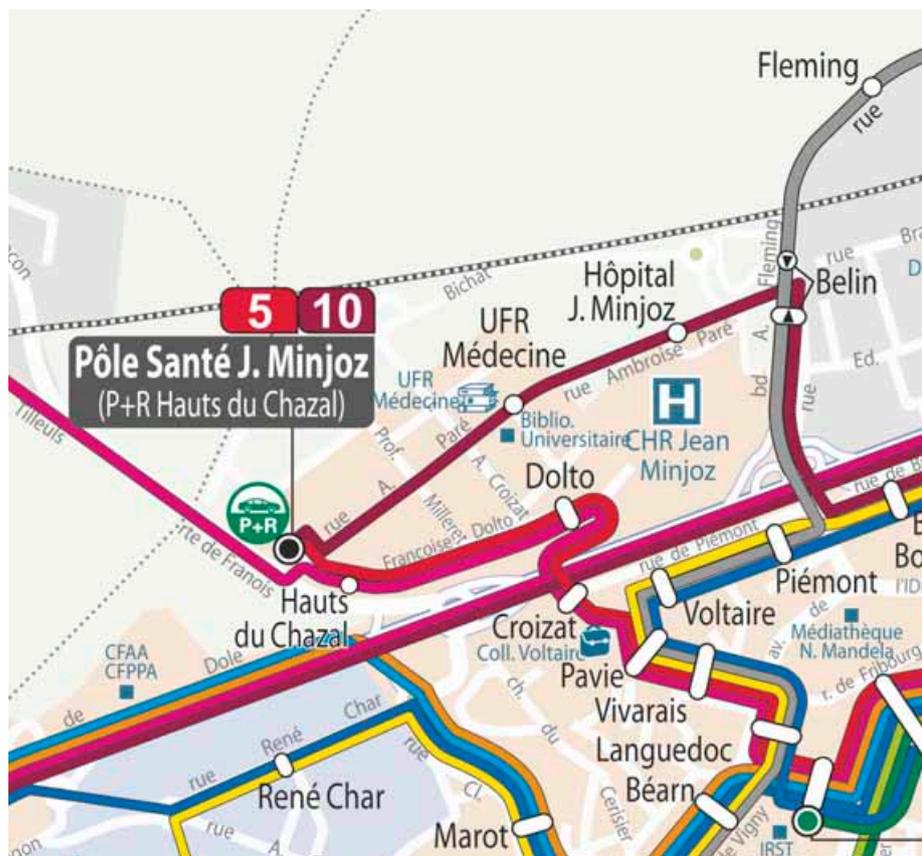


LA VOIE
DU TRAM
C'EST POUR
LE TRAM



Les nouveautés de la rentrée

Depuis le 2 septembre, le réseau Ginko a été adapté pour faciliter les déplacements de chacun. La desserte du parc-relais des Hauts du Chazal est améliorée grâce aux lignes 5 et 10 qui effectuent leur terminus au niveau du parc-relais du lundi au samedi. Le dimanche, le parc-relais est desservi par la ligne D.



La ligne 3 passe dans les deux sens dans la rue Plançon et dessert ainsi les arrêts Plançon, Les Vignes et la City.

La nouvelle halte ferroviaire d'École Valentin sera reliée à Besançon Viotte et au pôle d'échanges de Temis grâce à la ligne 66. La ligne 65 passera également à proximité immédiate de la halte ferroviaire (arrêt Vallon).

Les correspondances avec le TER ont été améliorées sur les lignes 57 et 58 : pour se rendre plus rapidement sur l'ouest de Besançon (Pôle Micropolis, hôpital).

Et toujours : la desserte de la clinique Saint-Vincent avec la ligne B en soirée et le dimanche est maintenue afin de relier l'entrée du quartier des Tilleroyes au centre-ville en complément de la ligne 6 de journée.

Un nouveau plan du réseau Ginko est disponible depuis fin août, avec l'ensemble des lignes desservant les 59 communes de l'agglomération. Les plans des pôles d'échanges ont également été retravaillés pour faciliter le repérage des lignes en correspondance.

À retenir dès maintenant

Abonnés Ginko, soyez prévoyants ! Si vous passez à la boutique Ginko centre Saint-Pierre, apportez dès maintenant votre photo d'identité. Elle sera nécessaire pour confectionner votre nouvelle carte d'abonnement sans contact et vous sera rendue après numérisation. N'attendez pas le dernier moment !

Printemps 2014 : la billettique arrive sur votre réseau Ginko

Dès le printemps prochain, adieu cartes, coupons d'abonnements et tickets actuels. De nouvelles cartes sans contact remplaceront les titres d'aujourd'hui.

La billettique, c'est facile !

Ces nouvelles cartes rechargeables contiendront soit un abonnement, soit un des tickets pour voyager sur toutes les lignes Ginko, bus aujourd'hui, bus + tram demain.



Pour valider son titre à bord c'est simple : il suffira de passer sa carte devant un valideur équipant tous les bus (photo ci-dessus) pour confirmer son voyage et le résultat sera lisible tout de suite à l'écran ou par l'émission d'un son pour les malvoyants.



La billettique, c'est pratique !

Pour recharger aisément vos titres, vous aurez le choix : le rechargement des cartes sera disponible en ligne sur www.ginkobus.com, à la boutique Ginko et dans tous les relais ainsi qu'aux futures stations tramway.

MIEUX VOUS INFORMER



Pour vous informer sur le tram et sur l'avancée des travaux:

La Maison du tram

24 rue de la République à Besançon - ouvert du mardi au samedi de 14h à 18h.

Visites de groupes sur rendez-vous les mardis, jeudis et vendredis de 10h à 12h.

- Le site Internet du tram : www.lettram-grandbesancon.fr et le courriel : contact@lettram-grandbesancon.fr
- La newsletter : abonnez-vous et recevez chaque semaine l'actualité du tram et l'info travaux.
- L'application smartphone : suivez les chantiers et les déviations en temps réel.

Les écrans Info'tram installés dans une vingtaine de lieux publics (l'accueil du Grand Besançon à la City et de la Mairie de Besançon, les maisons de quartiers de Besançon...).

Le numéro vert Info'tram (gratuit depuis un poste fixe) : **N°Vert 0 800 71 24 25**



MÉDIATEURS DE COMMERCES:

- **Myriam Gasperment** 06 75 96 41 86 - myriam.gasperment@grandbesancon.fr
- **Arnaud Favier** 06 25 93 35 28 - arnaud.favier@grandbesancon.fr

MÉDIATEURS DE TRAVAUX:

- **Didier Piquard** 06 72 47 74 88 - didier.piquard@besancon.fr
- **José Moreira** 06 76 69 82 21 - jose.moreira@grandbesancon.fr
- **Laurent Willemin** 06 84 77 53 74 - laurent.willemin@besancon.fr

Les secteurs d'intervention des médiateurs de travaux



VOS PLUS BELLES PHOTOS DU TRAM

Chaque jour, nous mettons à l'honneur sur le site internet du tram les photos que vous nous envoyez. Retour sur vos plus belles photos du jour :



6 JUIN 2013 : LA RAME VICTOR HUGO
REMRQUÉE JUSQU'AU CENTRE DE MAINTENANCE.
PIERRE HOSCH



22 JUILLET 2013 : LA STATION UFR
MÉDECINE INDIQUÉE SUR LE POTEAU LAC.
PHILIPPE MIROUDOT



29 MAI 2013 : LE BÉTON EST COULÉ
SUR LE PONT DE GAULLE.
EMILE JOLY



Tramway, suivez le guide est une publication du Grand Besançon.

Directeur de publication: Jean-Louis Fousseret - **Directeur de la communication:** Thomas Roussez - **Rédactrice en chef:** Anne Rey - **Rédaction:** Fakt, Thomas Roussez, Anne Rey - **Conception et réalisation:** MCM. **Impression:** Maury Imprimeur - **Diffusion:** 91 500 exemplaires - **Crédits photos:** Ville de Besançon, Jean-Charles Sexe, Emile Joly, Olivier Perrenoud, Bernard Roussel, CAF - Dépôt légal : septembre 2013.