

# LE CLIMAT, **LA MOBILITÉ**

## ET NOUS



Document édité par **France Nature Environnement** – 81-83 bd de Port-Royal 75013 Paris

**SIÈGE SOCIAL :** 57 rue Cuvier - 75231 Paris cedex 05

**RÉDACTION :** Mayalen Chevrey, Demba Diedhiou, Anaïs Godard, Geneviève Laferrère, Jean-Baptiste Poncelet (France Nature Environnement, réseau Transports et mobilités durables), Jean Thévenon, Marion Vernon, Patrice-Henry Duchêne (Fondation PSA), Bénédicte Barbry-Feltz (Mobivia Groupe).

**COORDINATION :** Bénédicte de Badereau

**CRÉATION GRAPHIQUE :** Delo.

**IMPRESSION:** Imprimerie Nory – 75012 Paris

Imprimé sur du papier recyclé avec des encres à base végétale, par une imprimerie labellisée Imprim'Vert.

**DÉPÔT LÉGAL :** septembre 2016

## AVANT-PROPOS

Bouleversements météorologiques, hausse du niveau de la mer, disparition de 20 à 30 % des espèces : le dérèglement du climat a des répercussions sur toute la planète. Si aucune mesure n'est prise, si nous continuons à vivre comme si de rien n'était, nos climats locaux, nos écosystèmes, nos sociétés et nos économies connaîtront des modifications profondes et dangereuses. Cette situation est directement liée à la consommation effrénée d'énergies fossiles (pétrole, charbon, gaz), qui libère d'énormes quantités de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, et à une surexploitation des ressources naturelles. Premier des contributeurs, le secteur des transports était responsable de 28,2 % des émissions françaises de GES en 2014<sup>1</sup>. Le transport routier représente à lui seul près de 93 % des émissions du secteur des transports, dont la moitié provient des véhicules particuliers. Lutter contre le réchauffement planétaire, c'est donc repenser notre façon de nous déplacer et de transporter nos marchandises.

Mais dans la pratique, les Français comptent-ils changer leurs habitudes en matière de transport ? Comment aider la société à évoluer ? Quelles initiatives mettre en place à l'échelle d'un individu, d'une entreprise, d'une ville ou d'un pays pour faire face aux changements climatiques ?

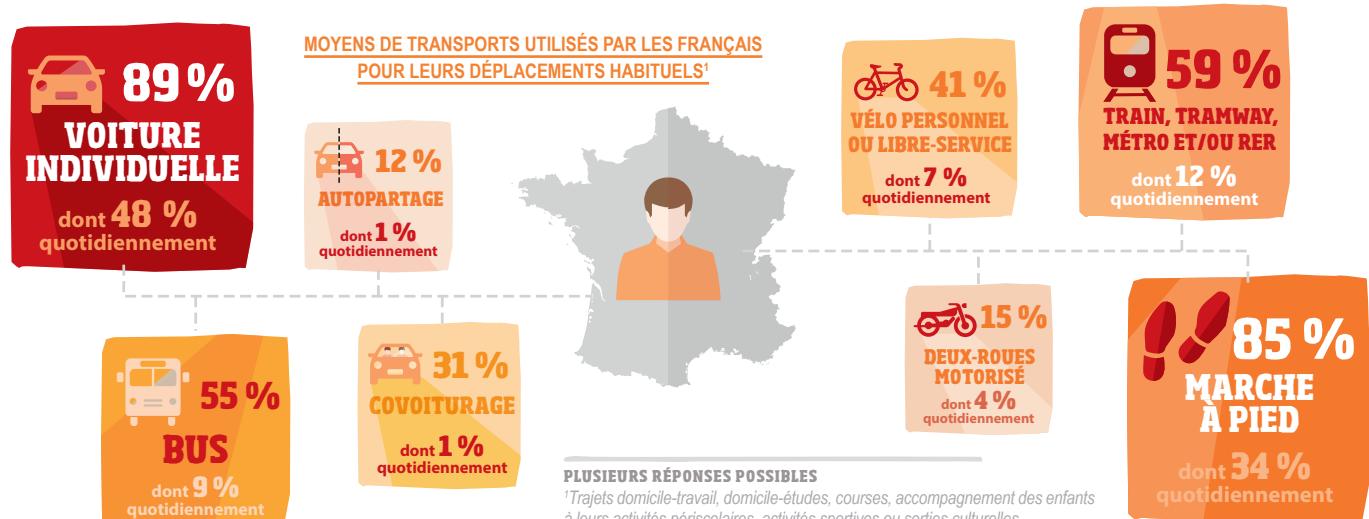
Pour répondre à ces questions, **France Nature Environnement**, fédération de 3500 associations de protection de la nature et de l'environnement, **Mobivia Groupe**, leader européen de l'entretien et de l'équipement de véhicules multimarques et la **Fondation PSA**, acteur engagé de la mobilité solidaire, ont mis en commun leurs expertises et expériences et recueilli plusieurs témoignages. Avec comme objectif de trouver des pistes pour construire ensemble un modèle de mobilité durable.

1 — Source : Rapport SECTEN 2016

# LES HABITUDES DES FRANÇAIS

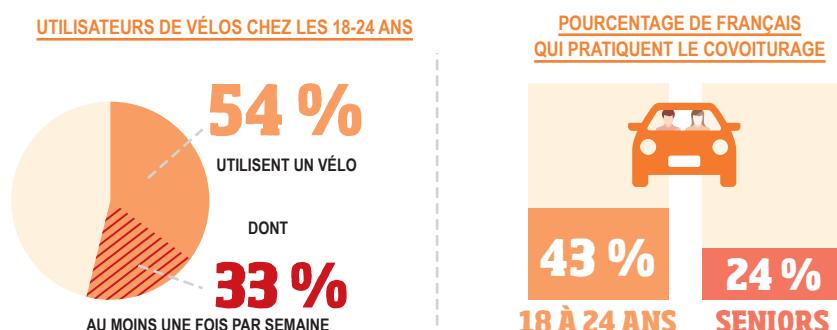
Comment les Français se déplacent-ils au quotidien ? Comment vont-ils travailler ? Quelles sont leurs habitudes ? Comment envisagent-ils leurs trajets dans les années à venir ? Voilà les questions auxquelles s'est attaché à répondre le sondage réalisé par Opinion Way pour France Nature Environnement, Mobivia Groupe et la Fondation PSA\*. En voici les principaux enseignements.

## LA VOITURE INDIVIDUELLE RESTE LE MOYEN DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉ PAR LES FRANÇAIS



Ce recours à la voiture individuelle, avec la plupart du temps un seul occupant, s'explique aisément dans les zones peu densément peuplées à faible maillage de transport en commun, mais notre sondage révèle que cette pratique reste fortement ancrée dans les comportements. Cette situation est le résultat de dizaines d'années de politiques du « tout automobile », aggravées par le phénomène d'étalement urbain et avec les conséquences sur notre santé, notre environnement et le climat que l'on connaît.

## LES JEUNES UTILISENT PLUS VOLONTIERS DES TRANSPORTS ALTERNATIFS



Les jeunes âgés de 18 à 24 ans utilisent plus volontiers des moyens de transports alternatifs ou les modes doux que les autres catégories d'âge.

## LES FRANÇAIS COMBENT SOUVENT PLUSIEURS MODES DE TRANSPORT



ENTRE LEUR DOMICILE  
ET LEUR LIEU DE TRAVAIL OU D'ÉTUDE...

**MARCHE ET/OU VÉLO +  
VÉHICULE INDIVIDUEL** = **52 %**  
dont **19 %** quotidiennement

**MARCHE ET/OU VÉLO +  
TRANSPORTS EN COMMUN** = **52 %**  
dont **27 %** quotidiennement



**MARCHE ET/OU VÉLO +  
VÉHICULE INDIVIDUEL** = **64 %**

**MARCHE ET/OU VÉLO +  
TRANSPORTS EN COMMUN** = **57 %**

Promouvoir une mobilité durable nécessite non seulement le développement d'un mix d'alternatives à la voiture solo, mais surtout leur articulation et mise en cohérence, les Français recherchant les solutions les moins contraignantes pour se déplacer.

## LES FRANÇAIS PRÊTS À CHANGER LEURS HABITUDES EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Bien qu'ils aient le sentiment que les coûts de leurs déplacements ont plutôt stagné par rapport à 2015, les Français cherchent des alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

**74 %** DES FRANÇAIS VEULENT DIVERSIFIER LEURS MODES DE TRANSPORTS D'ICI 2019

**51 %** ENVISAGENT DE MARCHER OU D'ENFOURCHER LEUR VÉLO PLUS SOUVENT

**38 %** POURRAIENT ACHETER UNE VOITURE MOINS POLLUANTE

**31 %** SONT PRÊTS À UTILISER DAVANTAGE LES TRANSPORTS EN COMMUN

**25 %** SONT PRÊTS À COMBINER LES MODES DE DÉPLACEMENT POUR UN MÊME TRAJET

**22 %** ENVISAGENT DE RECOURIR AU COVOITURAGE

**19 %** SERAIENT PRÊTS À INVESTIR DANS UN VÉLO

**13 %** SONT PRÊTS À LIMITER LEURS DÉPLACEMENTS EN AYANT DAVANTAGE RECOURS AU TÉLÉTRAVAIL

**10 %** ENVISAGENT DE RECOURIR AU COVOITURAGE OU À L'AUTOPARTAGE

**8 %** SONT PRÊTS À INVESTIR DANS UN DEUX-ROUES

PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES

### POURQUOI ?

**55 %** POUR FAIRE DES ÉCONOMIES



**42 %** SE MAINTENIR EN FORME



**26 %** MOINS POLLUER



**13 %** LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE



PLUSIEURS RÉPONSES POSSIBLES

Même si les motivations sont avant tout financières, les raisons de santé ainsi que les préoccupations environnementales sont citées par une part non négligeable de la population.

### EN RÉSUMÉ

Malgré la prédominance de l'utilisation de la voiture individuelle, la grande majorité des Français semble prête à changer ses habitudes de déplacements à court terme. En effet, l'utilisation de la voiture individuelle est souvent décriée, notamment à cause de son coût et de la pollution qu'elle engendre. Conscients de ces enjeux, les Français sont prêts à adopter des comportements plus vertueux en matière de déplacements, en recourant plus souvent aux transports en communs et en empruntant des modes actifs, les modes partagés tels que le covoiturage ou l'autopartage ayant du mal à s'imposer comme mode de transport quotidien. Ceux qui s'engagent dans cette démarche espèrent réaliser des économies, améliorer leur santé et diminuer leur impact sur l'environnement.

\*Sondage Opinionway pour France Nature Environnement, réalisé auprès d'un échantillon de 1006 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus, les 24 et 25 août 2016, selon la méthode des quotas, sur Internet. Retrouvez les résultats détaillés de ce sondage sur fne.asso.fr

## NOS RECOMMANDATIONS

Les transports occupent une place très importante dans la lutte contre réchauffement planétaire, c'est pourquoi il revient à chacun de repenser ses déplacements à l'échelle individuelle comme à l'échelle collective.

### 1. | RÉDUIRE NOS DÉPLACEMENTS

Sous nos latitudes, la lutte contre le réchauffement global passe par l'adoption d'un mode de vie plus sobre. Cela signifie réduire nos déplacements autant en fréquence qu'en distance, dont les trajets contraints, par exemple entre travail et domicile. Ce changement d'habitudes ne dépend pas bien sûr uniquement d'un effort individuel. Il doit s'appuyer sur le développement des technologies de l'information et de la communication dédiées au transport mais aussi sur la dématérialisation (télé-travail, démarche administrative en ligne).



Aujourd'hui  
**45%**



Réduire nos déplacements, c'est aussi limiter le transport des marchandises, en consommant moins et en préférant les produits locaux. Aujourd'hui, en France, 90 % des marchandises sont transportées par la route !

des vols domestiques en France ont un motif professionnel, un chiffre qui pourrait être atténué en évitant les déplacements « inutiles ». Toutes les entreprises et les collectivités locales ont donc un rôle important à jouer dans ce domaine, en optimisant les trajets de leurs salariés et en facilitant le télétravail.



**Yann Marteil,**

directeur général de Via ID, accélérateur d'entreprises (Groupe Mobivia)

« À Paris 20 %, du trafic urbain est généré par des voitures en recherche d'une place de stationnement. La réduction de ces distances parcourues contraintes aurait un impact indéniable sur les émissions de GES. Ainsi, la société Ector développe une optimisation du stationnement souterrain grâce à un service de voituriers et au développement un système d'information. »

### 2. | REPENSER NOS VILLES ET NOS ROUTES

Repenser notre mobilité passe par un aménagement du territoire plus durable qui rompe avec le développement constant du réseau routier et l'inexorable étalement de nos villes. Ce qui implique de privilégier le développement d'un modèle de villes plus compactes, la promotion d'un tissu économique de proximité dynamique accompagné d'une relocation de la production et une articulation plus fine entre politiques de transport et d'aménagement qui privilégie une restructuration des villes autour des gares et des points d'accès aux transports publics. Le partage de la voirie doit également être redéfini.

### 3. | ENCOURAGER LES ALTERNATIVES À LA VOITURE SOLO

En France, l'utilisation de la voiture reste majoritaire dans nos déplacements. Le modèle de la voiture solo nuit à notre environnement en général et au climat en particulier. La voiture est très facilement substituable par un autre mode de transport. Il n'existe cependant pas une alternative unique au modèle « tout voiture » mais plutôt un mix d'offres complémentaires et adaptables aux besoins de chaque usager, qui peut choisir entre déplacements actifs (marche, vélo...) n'émettant pas un gramme de GES, partagés (covoiturage, autopartage) et transports en commun.



Pour les plus petits trajets, **marcher** est le mode le moins cher, le plus écologique. L'OMS recommande ainsi 30 minutes de marche par jour. Le vélo est lui aussi bénéfique pour la santé. Le vélo à assistance électrique (VAE) est la solution la plus adaptée pour les côtes et les plus grands trajets. Le développement d'un mode ou le changement des comportements s'obtiennent grâce à des incitations et à un bouquet de services de déplacements.



**Geneviève Laferrère,**  
spécialiste écomobilité de France Nature Environnement

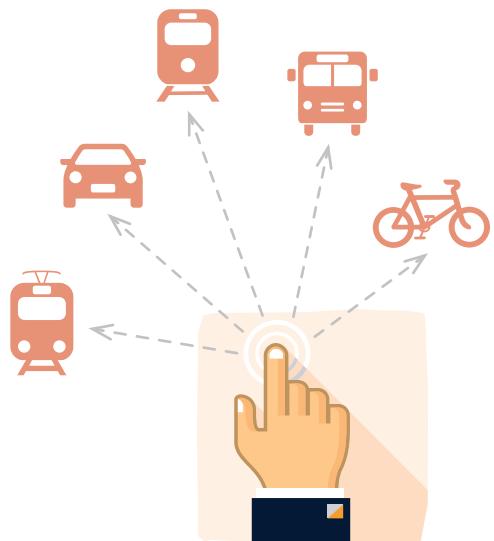
« L'entrée en vigueur, depuis le 12 février 2016, de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) pour les trajets domicile-travail est une opportunité pour développer l'usage du vélo. Pour que cette mesure soit réellement incitative pour les employeurs et les salariés et favorise la multi et l'intermodalité, elle doit être rendue obligatoire, cumulable, moins plafonnée et ouverte à tous, notamment aux fonctionnaires. »

**Les transports en commun** (bus, bus à haut niveau de service, tramway, métro, tram-train, RER, TER, autocar...) sont adaptés aux trajets les plus longs. Pour le même trajet, on consomme en bus 40 % d'énergie de moins qu'en voiture et on émet 14 fois moins de CO<sub>2</sub> en tramway tout en dépensant moins d'argent. Les transports publics forment le socle d'une politique de transports alternative permettant à chacun de poursuivre ses activités avec une moindre dépendance à la voiture, notamment dans les villes et les grandes agglomérations.



**Alain Fontanel**, premier adjoint au maire de Strasbourg et président de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)

« Avec le premier réseau de tramway de France, Strasbourg a stabilisé la part modale de la voiture à moins de 50 %. Le centre-ville connaît une baisse de la circulation de 30 % grâce à l'augmentation des usages des transports en commun mais aussi à des mesures contraignantes et incitatives comme la piétonisation et la réduction des places de stationnement pour les voitures, souvent au profit d'emplacements réservés aux vélos. »



Dans les territoires ruraux, où l'offre de transports en commun est trop faible, **des transports à la demande** peuvent être proposés aux personnes dépourvues de moyens de transport.

Pour certains déplacements, la voiture reste indispensable, mais des solutions de **mobilités partagées**, plus rationnelles, au service des usagers, restent à privilégier. L'objectif : passer d'une logique de propriété à une logique de partage, pour répondre aux besoins de mobilité variés et réduire les émissions.



**Patrice-Henry Duchêne**,  
Délégué Général de la Fondation PSA

« La voiture de demain sera propre, partagée et connectée. 32 % des Français ont déjà eu recours aujourd'hui au covoiturage et 17 % à l'autopartage. Dans la mesure où les distances domicile-travail ont été multipliées par dix en trente ans, que le prix de l'immobilier en centre-ville de Paris et dans les grandes agglomérations exige des niveaux de revenus très importants, que la population vieillit et a tendance à s'éloigner des centres-villes, la mobilité partagée jouera un rôle fondamental pour un grand nombre de publics ».

**L'intermodalité**, soit la mise en réseau de toutes ces offres, avec des interfaces et des pôles d'échange, est la clé d'un modèle durable de mobilité. Informés sur le trajet le plus court, le plus rapide et le plus économique, les usagers peuvent passer d'un mode à un autre.

1 — Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED107.pdf>

## 4. | TRANSPORTER DIFFÉREMMENT NOS MARCHANDISES



Dans le domaine du transport de marchandises, nous devons privilégier les modes ferroviaires et fluviaux. Les derniers kilomètres de livraison ne doivent pas être négligés : péniches, véhicules électriques et triporteurs, peuvent être encouragés. Pour que ce dispositif soit opérationnel, des espaces de stockage de marchandises doivent exister en ville, points d'aboutissement de ces modes de transport. Le développement des modes ferroviaires doit également être considéré comme substitut au transport aérien. En effet, 1/4 des émissions dans le secteur aérien résultent de voyages de moins de 1 500 km.

## 5. | PRÉFÉRER LES ÉNERGIES DÉCARBONÉES

Dans notre pays, le secteur des transports dépend à 92 %<sup>2</sup> des énergies fossiles. Afin de réduire les émissions de GES du secteur des transports, il est également indispensable d'accroître la part des carburants non fossiles tels que l'hydrogène, le biogaz issu de la méthanisation et l'électricité d'origine renouvelable notamment pour les flottes captives.



Rolf Einar Fife,  
ambassadeur de Norvège en France

« La Norvège a pris des mesures pour faire évoluer les comportements et les pratiques de mobilité. Cette évolution passe notamment par la promotion de la voiture électrique, qui s'appuie sur une production électrique majoritairement d'origine hydroélectrique. Avec 5 millions d'habitants, la Norvège dispose aujourd'hui d'un parc de 66 000 voitures électriques ; en septembre 2015, le parc automobile était constitué à 19 % de véhicules électriques et à 29 % de véhicules électriques et hybrides. Oslo compte 30 % de voitures électriques « récentes ». »



## 6. | AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DE NOS VÉHICULES

En parallèle du développement des nouvelles technologies sur les moteurs et des énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, couplée à une indispensable sobriété énergétique, est un levier important et performant pour réduire les émissions de GES. La conception et le développement de nouvelles architectures de moteurs permettront de maximiser le rendement énergétique et d'assurer la combustion la plus complète possible des hydrocarbures. De plus, la consommation de carburant étant proportionnelle à la masse des véhicules, l'allègement des véhicules représente un vrai levier d'efficacité énergétique. Enfin, l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans l'industrie automobile doit être renforcée afin de faciliter une conduite plus économique et une optimisation des performances du véhicule.

## 7. AGIR SUR LE PARC AUTOMOBILE EXISTANT

Aujourd'hui, le parc automobile français progresse encore très légèrement, mais il vieillit. Avec un total de 38 millions de véhicules en circulation en 2013 (véhicules légers et véhicules utilitaires légers), dont 31,6 millions de voitures particulières, l'âge moyen des voitures particulières est estimé à 8,5 ans pour plus de 100 000 km parcourus, et elles sont 78 % à avoir plus de 4 ans. Or un véhicule vieillissant émet davantage de GES qu'au moment de sa mise en circulation. En un an, la totalité du parc roulant parcourt 496 milliards de kilomètres (VP et VUL)<sup>3</sup> et 121 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> (Citepa 2010).

Au-delà des mesures déjà adoptées en faveur du renouvellement du parc et d'alternatives à la « voiture solo », deux mesures permettant d'atténuer les émissions de GES des véhicules doivent être misent en œuvre : le déploiement de la démarche Éco Entretien® et la promotion de l'éco-conduite.

L'objectif de la démarche Éco Entretien® est de déceler les anomalies en termes d'émissions de particules, d'oxydes d'azote et de CO<sub>2</sub>, de les corriger en traitant la cause du dysfonctionnement pour ramener le moteur à un fonctionnement normal.



Bénédicte Barbry-Feltz, Directrice des Relations Extérieures et Affaires Publiques de Mobivia Groupe

« Développée par Mobivia Groupe, l'Ademe, l'Inrets et la Feda, la démarche Éco Entretien® permet de diminuer en moyenne de 12 % les émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi de diminuer par 4 le niveau de NOx, moyennant une intervention sur le véhicule parfois très légère, comme un simple nettoyage d'injecteurs par exemple. Un article de la loi sur la transition énergétique votée en août 2015 rend obligatoire cet éco-diagnostic 5 gaz et l'éco-entretien à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017.»

En complément de l'Éco Entretien®, l'**éco-conduite** limite les effets environnementaux du parc automobile existant. L'éco-conduite consiste à adapter sa conduite pour réduire sa consommation de carburant (jusqu'à 15 % d'économie), de limiter l'émission de gaz à effet de serre, et de réduire le risque d'accident (de 10 à 15 %).



Pour une réelle efficacité, des formations spécifiques à l'éco-conduite devraient être généralisées pour l'ensemble des conducteurs de véhicules utilitaires légers et les véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes. De nombreux organismes proposent des modules de formation à l'éco-conduite. Ils sont organisés selon un format inter-entreprise ou un format intra-entreprise, c'est-à-dire sur le site et avec les véhicules de l'entreprise ou du personnel.

## 8. METTRE EN PLACE UNE FISCALITÉ ÉGALITAIRE

Tous les modes de transport doivent supporter les coûts qu'ils engendrent, qu'ils soient directs (dégradation des routes par exemple) ou indirects (gaz à effet de serre, pollution, bruit...). Voilà pourquoi nous défendons l'application du principe pollueur-payeur et d'utilisateur-payeur. À ce titre, nous soutenons la mise en œuvre d'une éco-redevance poids lourds et veillons au renforcement de la contribution climat-énergie - appliquée aujourd'hui via l'introduction d'une composante carbone dans les taxes sur l'énergie mais dont la valeur est bien trop faible pour modifier les comportements et dégager des ressources pour financer les alternatives plus durables - et demandons une fiscalité égale entre le diesel et l'essence.

# AGIR ENSEMBLE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT PLANÉTAIRE

Chacun, à son échelle, peut être acteur de la lutte contre le réchauffement planétaire.  
Voici quelques initiatives en faveur d'une mobilité durable.

## L'ÉTAT DOIT ...



- tenir ses engagements pris durant la COP21, revoir à la hausse son ambition et mettre en pratique l'Accord de Paris pour atteindre l'objectif de 1,5°C ;
- veiller à l'application de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, promulguée en août 2015, ainsi que les plans d'action qui l'accompagnent ;
- apporter un soutien technique et organisationnel aux structures qui mettent en place des plans de mobilité ;
- promouvoir le développement des énergies renouvelables et renforcer leur part dans le mix énergétique français ;
- mettre en place une fiscalité égalitaire basée sur le principe du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur ;
- rendre obligatoire l'indemnité kilométrique vélo, sans plafonnement et cumulable avec le remboursement des abonnements transports.

## LES COLLECTIVITÉS PEUVENT ...



- lutter contre l'étalement urbain en aménageant des villes plus compactes où se mêlent habitat, commerces, services et transports ;
- réduire la place des véhicules individuels sur la voirie afin d'en donner davantage aux mobilités actives et aux transports en commun ;
- mettre en place des Plans de Déplacement Administration, Campus et Etablissement scolaire.

## LES ENTREPRISES PEUVENT ...



- mettre en place des plans de déplacements entreprises ou inter-entreprises ;
- faciliter la pratique du vélo en mettant à disposition des abris vélos sécurisés et abrités, des flottes de vélos ou vélos à assistance électrique partagés, en prenant en charge une indemnité kilométrique vélo cumulable avec le remboursement des abonnements transports ;
- faciliter le télétravail ;
- développer les technologies de l'information et de la communication pour faciliter la multi et l'intermodalité ;
- améliorer l'efficacité des nouveaux véhicules.

## LES CITOYENS PEUVENT ...



- se déplacer à pied ou en vélo pour les petits trajets ;
- choisir les transports en commun ou les modes partagés pour les trajets plus longs ;
- lorsque l'utilisation d'une voiture est indispensable, choisir le véhicule le moins polluant possible, adopter une éco-conduite et pratiquer l'Éco Entretien® régulièrement ;
- privilégier la consommation de produits locaux et de saison.



**France Nature Environnement** est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. C'est la porte-parole d'un mouvement de 3500 associations, regroupées au sein de 74 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. France Nature Environnement, partout où la nature a besoin de nous. [www.fne.asso.fr](http://www.fne.asso.fr)



**Mobivia Groupe** est le leader européen de l'entretien et de l'équipement de véhicules multimarques (avec Norauto, Midas, Carter-Cash, Auto 5, Synchro Diffusion, Bythjul et Skruvat) et un acteur majeur des nouvelles mobilités avec Via-ID, accélérateur de business centré sur les nouvelles mobilités (urbaine, partagée, connectée et tous les services d'Easy Mobility en général). Mobivia Groupe réunit plus de 11 000 collaborateurs répartis dans 16 pays, 6 activités et 18 entreprises fédérées par une même mission : Making mobility easier - rendre la mobilité plus facile.  
En savoir plus : [www.mobiviagroupe.com](http://www.mobiviagroupe.com)  
Nous suivre sur twitter : [@Mobiviagroupe](https://twitter.com/Mobiviagroupe)



**La Fondation PSA**, créée en juin 2011, est née d'une volonté du Groupe de contribuer activement au développement de la solidarité autour du thème central de la mobilité inclusive. Elle est un élément fort de sa politique de responsabilité sociale, et s'exprime par le soutien à des initiatives locales innovantes. En 5 ans d'activité, la Fondation a accompagné plus de 400 projets portés par des associations, ONG et structures d'intérêt général, au service de l'insertion des publics les plus fragiles et de l'accès à l'éducation.

75 avenue de la Grande Armée - 75 116 Paris  
[www.fondation-psa-peugeot-citroen.org](http://www.fondation-psa-peugeot-citroen.org)

## À LIRE AUSSI

### **La juste place de la voiture dans la mobilité de demain,**

France Nature Environnement, Fondation PSA Peugeot-Citroën, Keolis, Mobivia Groupe  
Septembre 2014, 114 p.

› À retrouver sur **fne.asso.fr**



**FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT**

**RÉSEAU TRANSPORTS ET MOBILITÉS DURABLES :**

**81-83, boulevard de Port-Royal 75 013 Paris - Tél. 01 44 08 02 50**

**Siège administratif : 3, rue de la Lionne 45 000 Orléans - Tél. 02 38 62 44 48**

**AGISSEZ AVEC NOUS. REJOIGNEZ-NOUS SUR FNE.ASSO.FR**