

DECISION DU PRESIDENT N : 2024-013

Objet : ASSISTANCE TECHNIQUE POUR UNE ETUDE DE SECURITE ET CIRCULATION EN VUE DE LA REQUALIFICATION DE L'AVENUE DU POTEAU, LA GESTION DES ECHANGES AU CARREFOUR AVEC LA CHAUSSEE PONTPONT, L'ACCES AUX ENSEIGNES WAFU ET NORAUTO ET LA REDACTION D'UN PROGRAMME POUR RECRUTEMENT D'UN MOE CONCEPTION REALISATION – COMMUNES CHAMANT ET DE SENLIS

NOUS, Guillaume MARECHAL, Président de la Communauté de Communes Senlis Sud Oise, représentant du pouvoir adjudicateur ;

Vu le Code de la commande publique,

Vu les articles L.2122.21, L.5211.9 et L.5211.10 du Code Général des collectivités Territoriales,

Vu la délibération du Conseil Communautaire n°2020-CC-07-157 du 17 décembre 2020 relative aux délégations d'attribution du Président,

Vu le résultat de la consultation sur devis en date du 30 janvier 2024,

Vu la proposition financière pour la mission d'assistance technique en date du 8 février 2024 établie par la société Jardin décor paysagistes conseil,

Considérant la nécessité de s'octroyer les services d'une assistance technique pour assurer la définition du besoin, rédiger un programme et préparer la consultation et le choix d'un bureau de maîtrise d'œuvre pour une mission de conception réalisation pour des travaux de requalification de l'avenue du poteau, la gestion des échanges au carrefour avec la chaussée Ponpoint, l'accès aux enseignes WAFFU et Norauto et la mise en œuvre de la prolongation d'une circulation douce jusqu'à la ZAE de Villevert communes de Chamant et de Senlis,

DECIDONS

- ARTICLE 1** d'accepter la proposition du bureau d'études Ingénierie Sécurité Routière et de signer la proposition financière portant sur les prestations d'une assistance technique pour assurer les interventions de comptage de trafic et directionnels, le diagnostic sécurité routière, l'élaboration des différents scénarios, l'esquisse des aménagements proposés, la rédaction d'un document de synthèse, la rédaction d'un programme en vue du recrutement d'un maître d'œuvre pour la conception réalisation des travaux et les réunions de présentation du projet pour un montant de 10 100,00 € HT soit 12 120,00 € TTC.
- ARTICLE 2** Information en sera faite au Conseil Communautaire dès la plus proche réunion.
- ARTICLE 3** La présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir ou de plein contentieux devant le tribunal administratif d'Amiens dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.
- ARTICLE 4** Le Président de la Communauté de Communes Senlis Sud Oise est chargé de l'application de la présente décision qui sera publiée au registre des décisions, affichée et dont ampliation sera transmise à :
- Monsieur le Sous-préfet de l'Arrondissement de Senlis (Oise),
 - Monsieur le Trésorier Principal de la Trésorerie de Senlis (Oise).

Certifié exécutoire compte tenu
de la transmission en Sous-Préfecture
le: 02 AVR. 2024
de l'affichage le: 02 AVR. 2024

Guillaume **MARÉCHAL**
Président de la Communauté de Communes Senlis Sud Oise
Maire de Fleurines

Fait à Senlis,

le, 27 mars 2024

Envoyé en préfecture le 02/04/2024

Reçu en préfecture le 02/04/2024

Publié le 02/04/2024

ID : 060-200066975-20240327-2024_013-AR



BON DE COMMANDE	COMMUNAUTE DE COMMUNES SENLIS SUD OISE 30 avenue Eugène Gazeau 60300 Senlis	
Réf commande : CCS-2024-000079		
Date de la commande : 27/03/2024		
	Ref. Client	

Adresse de livraison

COMMUNAUTE DE COMMUNES SENLIS SUD OISE
 30 avenue Eugène Gazeau
 60300 Senlis

Contact :
 Tél : Fax :
 Mél :

Fournisseur

SARL INGENIERIE SECURITE ROUTIERE
 29 RUE SAINT GERMAIN
 60200 Compiègne

Contact :
 Tél : Fax :
 Mél :

Objet : ETUDE DE SECURITE ET DE CIRCULATION DE L AVENUE POTEAU A UNE CIRCULATION JUSQU A LA ZAE DE VILLEVERT

Référence devis : 27-03-2024

Demandeur : ZONE D ACTIVITES ECONOMIQUES

Références obligatoires à rappeler

Budget : CCSSO

N° SIRET du budget : 20006697500018

N° d'engagement : CCS-2024-000079

Code Service Gestionnaire : ZAE

Réf. fournisseur	Désignation	Quantité	P.U.	Remise		Taux TVA	Montant HT
				%	Montant		
	COMPTAGES AUTOMATIQUES 3 POINTS	3.000	450.000 €	0,00	0.00 €	20,00	1 350.00 €
	COMPTAGES DIRECTIONNELS 3 POINTS	3.000	600.000 €	0,00	0.00 €	20,00	1 800.00 €
	DIAGNOSTIC DE SECURITE ROUTIERE	5.000	650.000 €	0,00	0.00 €	20,00	3 250.00 €
	REDACTION D UN PROGRAMME	1.000	2 500.000 €	0,00	0.00 €	20,00	2 500.00 €
	PRESENTATION DE L ETUDE A LA CCSSO ET SES PARTENAIRES	1.000	1 200.000 €	0,00	0.00 €	20,00	1 200.00 €

Observations

Total H.T.	10 100.00 €
Total T.V.A.	2 020.00 €
Total T.T.C.	12 120.00 €



Visa

Collectivité ou établissement	Exercice	Service	Réf. Commande N° engagement	Code fournisseur	Date
COMMUNAUTE DE COMMUNES SENLIS SUD CCSSO 20006697500018		ZAE	CCS-2024-000079	INGENIERIE SECU	27/03/2024

Communauté de Communes Senlis Sud Oise



***Etude de sécurité et de circulation
pour la requalification de l'Avenue du Poteau et de la mise
en œuvre d'une circulation douce jusqu'à la ZAE de Villevert***

Offre de prestations



Ingénierie Sécurité Routière

Sommaire

Contexte et objet de la mission	3
Contexte	3
Objet de la mission	3
Présentation du bureau d'études ISR	4
Une équipe opérationnelle.....	5
Phase 1 : Diagnostic de circulation et de sécurité.....	6
Comptages automatiques	7
Carte des comptages proposés	10
Restitution des données.....	11
Relevé des vitesses pratiquées par suivi de véhicules	12
Cartographie et analyse des accidents corporels.....	13
Phase 2 : Esquisses des aménagements proposés.....	14
Coût des prestations proposées	15

Contexte et objet de la mission

Contexte

Située à la limite des communes de Senlis et de Chamant, l'Avenue du Poteau est le support d'une offre commerciale de moyennes surfaces, jusqu'à la ZAE de Villevert.

Connectée à la RD1017, l'Avenue du Poteau l'est également aux liaisons douces qui longent cette RD1017 et qui sont des liaisons importantes du schéma directeur cyclable de la CCSSO.



Les élus et les services de la CCSSO souhaitent requalifier cette Avenue du Poteau et y intégrer une liaison douce de qualité, assurant une sécurité optimale aux modes actifs, jusqu'à l'hypermarché Intermarché.

Objet de la mission

Dans ce contexte, la présente mission vise à réaliser une pré-étude de requalification de l'Avenue du Poteau, de la RD1017 à la ZAE de Villevert, sur la base d'un diagnostic de circulation et de sécurité, tous modes.

Cette étude sera basée sur un diagnostic complet, pour chaque mode de déplacement, fondé sur un travail de terrain et des comptages (automatiques et par vidéo) et s'intéressera particulièrement aux vitesses pratiquées, aux modes de déplacements actifs, au stationnement et aux véhicules lourds (cars scolaires, poids-lourds, engins agricoles).

La réflexion portera également sur les carrefours de l'Avenue du Poteau et plus globalement sur le fonctionnement de l'avenue et son raccordement à la RD1017. Des vidéos seront réalisées aux heures de pointe du matin et du soir, afin de repérer les comportements des usagers.

L'étude portera également sur les connexions de l'avenue avec les itinéraires cyclables du schéma directeur de la CCSSO. L'objectif sera de proposer une avenue desservant cette zone commerciale qui ne soit pas accessible qu'en voiture, dans des conditions optimales de sécurité.

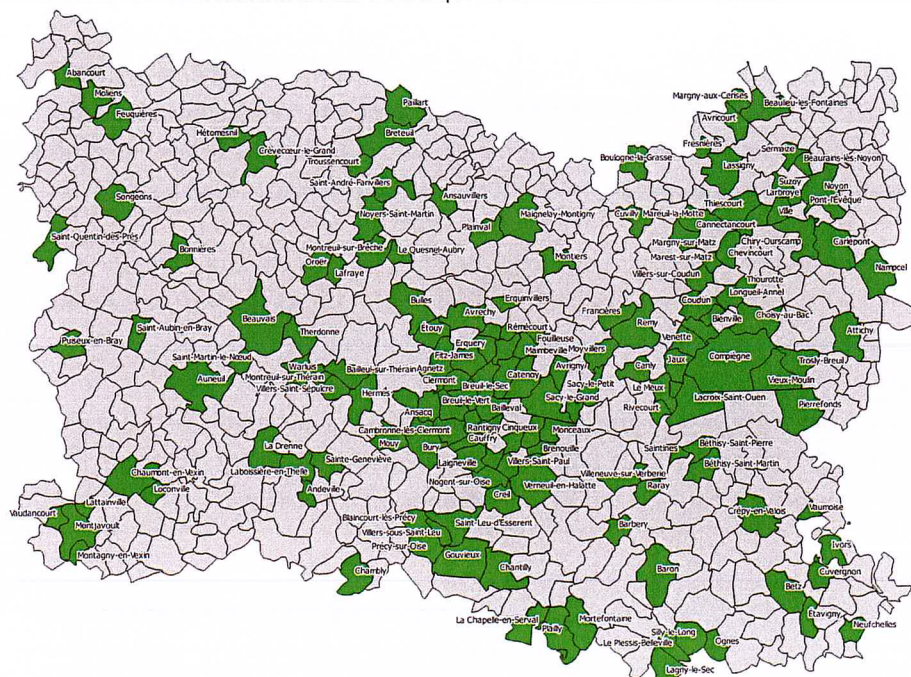
Présentation du bureau d'études ISR

Implanté à Compiègne, **Ingénierie Sécurité Routière** est un bureau d'études spécialisé en sécurité routière, circulation, stationnement et signalisation routière, bénéficiant d'une expérience de plus de 30 ans. Nous assistons les Maîtres d'Ouvrages dans leurs projets d'aménagements, de la conception à la réalisation, quelle que soit l'ampleur de ces projets.

Ingénierie Sécurité Routière pratique depuis de nombreuses années les études opérationnelles d'analyse des déplacements. Notre expérience permet d'apporter à la fois une analyse fine des problèmes de circulation et une acuité particulière en matière de sécurité routière. Depuis quelques années, **Ingénierie Sécurité Routière** réalise des études de ce type au rythme d'une étude par semaine, principalement dans le département de l'Oise. Quelques exemples d'études récentes :

- Viefvillers - Etude de circulation et de sécurité sur la traversée de la commune – 2024
- Canly – Etude de circulation et de sécurité sur la traversée par la RD10 – 2024
- Suzoy – Etude de sécurité et de circulation sur les traversées de la commune - 2024
- Margny-sur-Matz - Etude de circulation et de sécurité sur les traversées de la commune – 2023
- Région Hauts de France - Etude d'impact des Ports Intérieurs du Canal Seine Nord Europe - 2023
- Agglomération de Creil - requalification de la Rue de la République avec ARVAL – 2023
- Sartilly-Baie-Bocage, Agglo du Mont-Saint-Michel - Schéma Directeur de liaisons douces - 2023
- Chiry-Ourscamp - Etude de sécurité et de circulation avec ARVAL - 2023
- Ville - Etude de circulation et de sécurité sur la commune - 2023
- Rémy - Etude de sécurité et de circulation dans la traversée de la commune - 2023
- Béthisy-Saint-Martin - Etude de circulation sur la commune - 2023
- Ansaucillers - Etude de circulation sur la commune - 2023
- Feuquières - Etude de circulation et de sécurité sur les traversées de la commune - 2022
- Margny-lès-Compiègne - Réalisation d'un schéma directeur des mobilités actives - 2022
- Gouvieux - Etude sur la mise en zone 30 de l'ensemble du centre-ville - 2022
- Songeons - Etude de circulation et de sécurité sur les traversées de la commune - 2022
- Sainte-Geneviève - Aménagement de la Rue du Placeau - 2022

Communes de l'Oise qui nous ont fait confiance



Une équipe opérationnelle

Armand GOSDA - 60 ans - Chef de projet senior - 2^{ème} cycle Université de Pau et des Pays de l'Adour

Compétences :

- ✓ Sécurité Routière (Etudes d'enjeux, diagnostics, préconisations)
- ✓ Aménagements urbains
- ✓ Etudes de trafic
- ✓ Insertion urbaine des TC (tramways, BHNS, bus)
- ✓ Analyse de trafics routiers – modélisation
- ✓ Signalisation routière (verticale, horizontale, lumineuse, directionnelle)
- ✓ Formateur CNFPT (+ de 20 ans)

Expérience :

- ✓ Diagnostics de sécurité routière (25 ans)
- ✓ Schémas Directeurs d'Aménagements Cyclables (+ de 15)
- ✓ Plans de circulation et de stationnement (15 ans)
- ✓ Mise en conformité de la signalisation
- ✓ Insertion TC (10 ans) insertion urbaine des tramways
- ✓ Expertise de sécurité routière sur l'insertion des TC dans les carrefours complexes

Références : SNCF, Systra, Ingérop, SNC Lavalin, Egis, Safege, Artelia, Citec.

Omar KARAMA - 30 ans - Ingénieur diplômé de l'EHTP de Casablanca

Compétences :

- ✓ Modélisation
- ✓ Analyses statistiques
- ✓ SIG
- ✓ Mobilités douces

Expérience :

- ✓ Etude de circulation sur les 4 ports intérieurs dans le cadre du Canal Seine Nord Europe
- ✓ Etude de modélisation des flux sur le territoire de Kawéni – Ville de Mamoudzou
- ✓ Requalification du boulevard Yves Farge à Lyon

Monique GOSDA - 63 ans - Gérante ISR - DESS Université de Pau et des Pays de l'Adour

Compétences :

- ✓ Enquêtes de circulation et de stationnement
- ✓ Enquêtes TC embarquées
- ✓ Recrutement et formation des personnels intérimaires pour les enquêtes
- ✓ Encadrement des enquêtes de terrain
- ✓ Retranscription des enquêtes - encadrement - vérification
- ✓ Gestion des plannings
- ✓ Organisation des déplacements - voyages d'études
- ✓ Gestion et comptabilité

Expérience :

- ✓ ISR 25 ans
- ✓ Schémas Directeurs d'Aménagements Cyclables

Phase 1 : Diagnostic de circulation et de sécurité

Un diagnostic de sécurité routière sera réalisé sur l'ensemble de l'avenue, de la RD1017 à la ZAE de Villevert, il sera basé sur une analyse des comportements au moyen de la vidéo (caméras fixes et embarquées). Le diagnostic de sécurité portera sur tous les modes de déplacement.

Une analyse des trafics et de leur composition sera menée, ainsi qu'une analyse des vitesses pratiquées par modes. Pour cela, des comptages automatiques seront positionnés sur plusieurs points de l'avenue. Nous réaliserons notamment un comptage de vélos.

Le diagnostic de sécurité portera notamment sur les points suivants :

- Réalisation de vidéos embarquées avec affichage de la vitesse en temps réel (en suivant à la même vitesse les usagers qui traversent la zone d'étude),
- Comptages automatiques et mesure des vitesses pratiquées sur une semaine complète,
- Identification et analyse des pratiques des usagers en tant que riverains, agriculteurs, transporteurs, commerçants, cyclistes et piétons,
- Les mouvements directionnels par modes dans les principales intersections (comptages directionnels aux heures de pointe du matin et du soir).
- Réalisation d'une cartographie et d'une analyse des accidents corporels qui se sont produits sur la zone d'étude.

Un travail de terrain avec reportages photographique et vidéo permettra de compléter éventuellement la liste ci-dessus, en fonction des observations.

Nous pratiquerons également la zone d'étude à vélo, avec caméra embarquée, pour ressentir et caractériser le niveau de sécurité des cyclistes qui empruntent cette avenue et la RD1017.

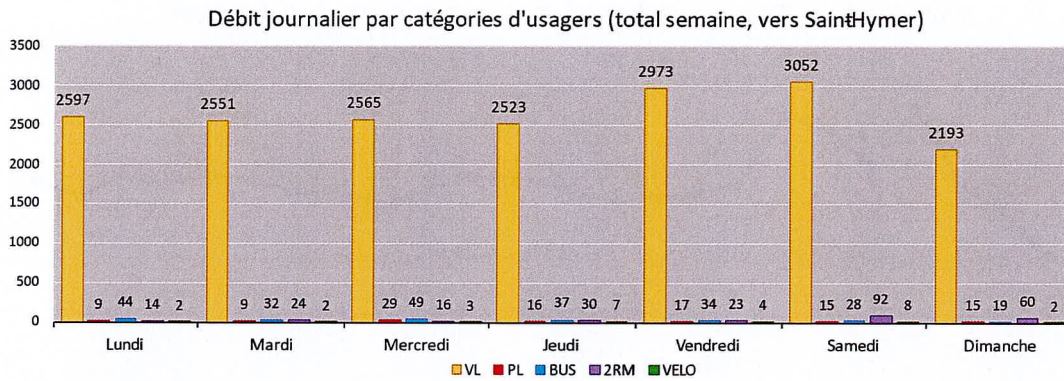
Les comptages automatiques (et mesure des vitesses) seront réalisés sur une semaine complète et les comptages par vidéo seront réalisés sur une journée (de préférence un mardi ou un jeudi) aux heures de pointe du matin et du soir (2x1h30).

Ces comptages par vidéo apporteront des éléments factuels sur les comportements observables dans les principaux carrefours ainsi que sur les catégories de véhicules qui empruntent la zone d'étude.

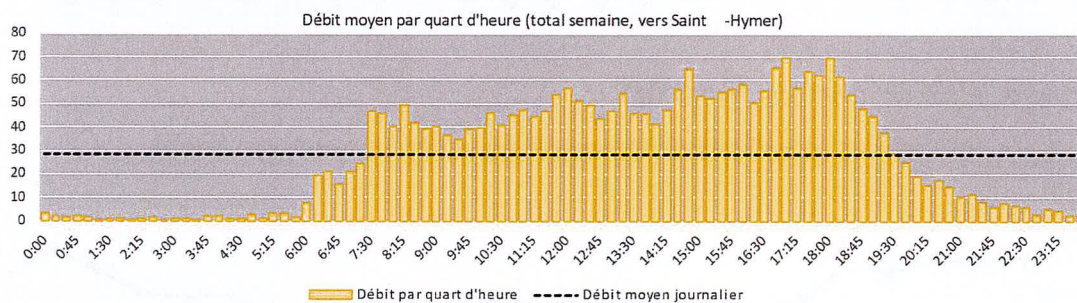
Comptages automatiques

Les comptages automatiques seront réalisés sur une semaine complète, incluant la journée où seront réalisés les comptages directionnels. Ces comptages permettent de distinguer 15 catégories différentes de véhicules, notamment les cyclistes, les deux-roues motorisés, les VL, tous les types de PL, les bus, les engins agricoles, etc. En outre, ces comptages automatiques permettent de mesurer les vitesses pratiquées pour chaque catégorie d'utilisateurs comptabilisée.

Quelques exemples ci-dessous des restitutions des comptages qui seront produites.



Les résultats ci-dessus correspondent aux trafics moyens journaliers pour les principales catégories d'utilisateurs, chaque journée de la semaine enquêtée.



Le graphique ci-dessus montre les débits mesurés par quart d'heure, tout au long de la journée (et de la nuit).

km/h	0-10		10-20		20-30		30-40		40-50		50-60		60-70		70-80		80-90		90-100		100-110		110-120		120-130	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Lundi	0	0	0	0	2	0	30	1	37	8	136	10	660	16	829	17	409	7	115	1	38	0	8	0	4	0
Mardi	0	0	0	0	0	0	5	2	28	5	105	4	521	7	823	22	486	9	160	2	49	0	13	0	3	0
Mercredi	2	0	0	1	3	0	18	0	50	10	151	3	689	16	860	13	386	10	141	1	26	0	19	0	4	0
Jeudi	0	0	2	0	3	0	9	3	19	8	90	6	494	13	770	9	511	6	201	1	53	0	16	0	4	0
Vendredi	0	0	0	0	4	0	14	2	31	8	163	6	865	20	873	8	396	2	136	1	30	0	7	0	1	0
Samedi	0	0	0	0	0	0	10	1	48	2	257	6	1188	16	925	13	344	3	81	0	18	0	9	0	0	0
Dimanche	0	0	0	0	0	0	9	2	46	2	211	3	1002	22	790	6	264	3	66	0	20	3	9	0	2	0

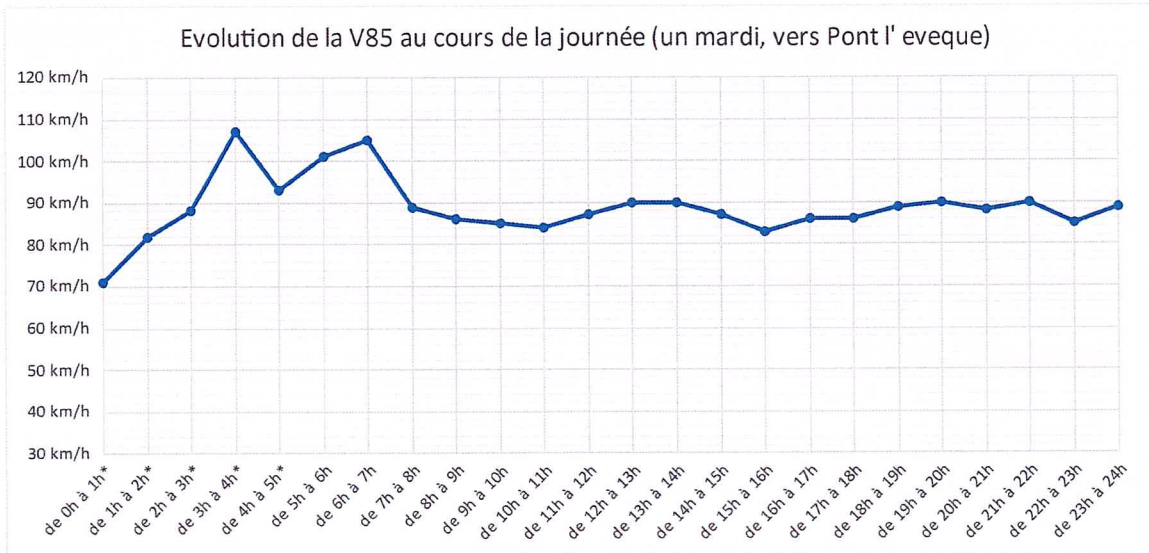
Ce tableau montre pour chaque journée (lignes), le nombre d'utilisateurs par tranches de vitesse de 10 km/h (colonnes).

L'analyse de la vitesse (V85) est un élément important de la compréhension des usages et des risques associés. La V85 est analysée dans chaque sens de circulation, pour chaque mode de déplacement, tout au long de la journée et de la semaine.

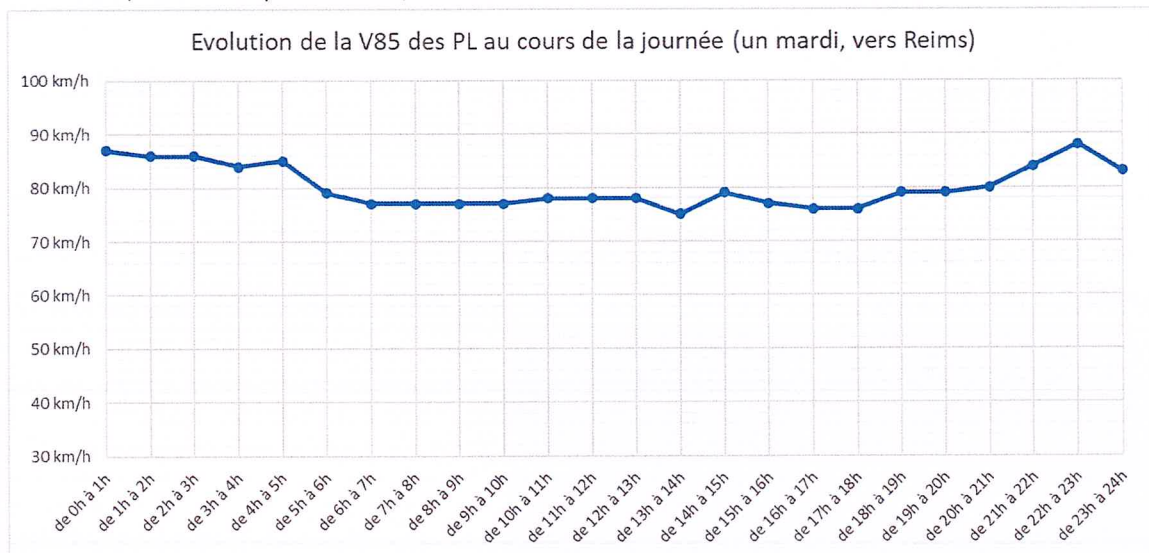
Quelques exemples :

Ci-dessous la vitesse des véhicules légers et des véhicules lourds

Une étoile (*) signifie que moins de 10 véhicules de ce type sont passés en une heure

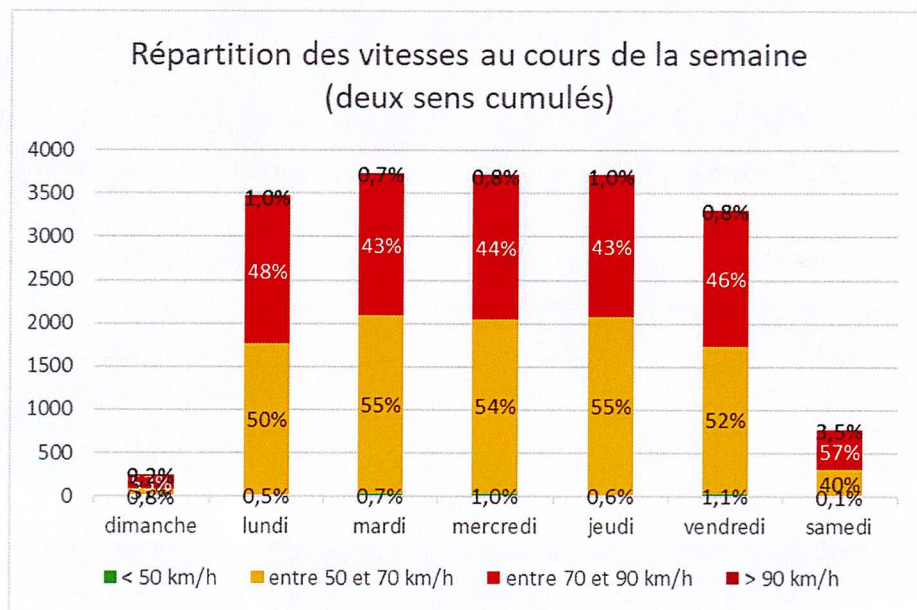
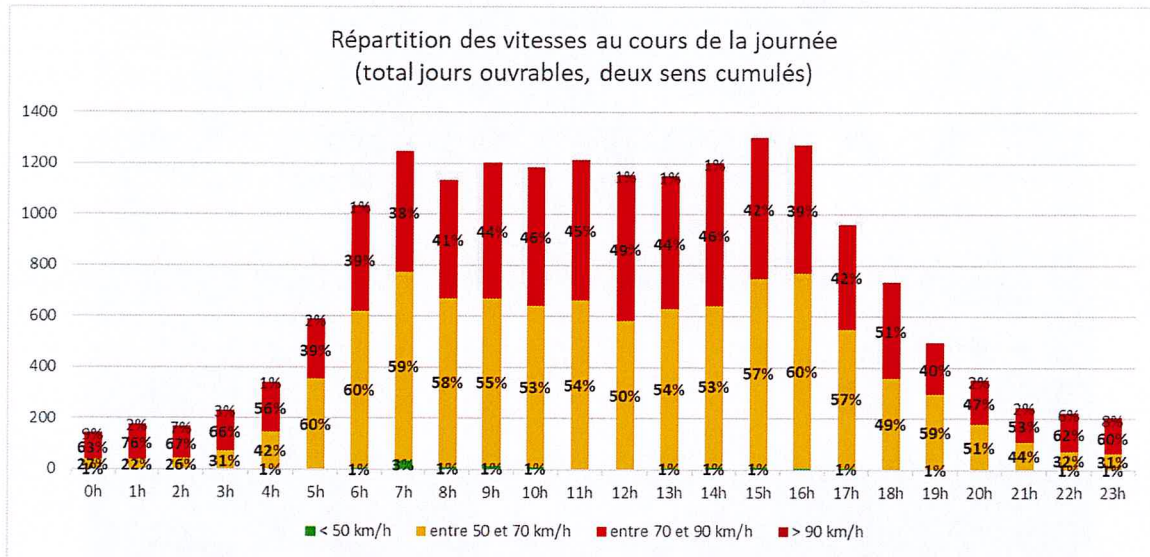


Ci-dessous, la V85 des poids lourds, un mardi.



Différentes analyses peuvent être réalisées pour caractériser les pratiques en termes de vitesse et rechercher les solutions d'aménagements les plus sécuritaires.

Le graphe ci-dessous montre la répartition des vitesses pratiquées par tranche de vitesse de 20 km/h. On y voit que les taux d'infractions sont particulièrement importants aux heures de pointe du matin et du soir.



On observe parfois que la vitesse est aussi élevée le week-end qu'en semaine, ce qui peut s'expliquer par un tracé de la voie incitant les usagers à pratiquer une vitesse inadaptée.

Carte des comptages proposés



Les doubles traits noirs correspondent aux comptages automatiques qui seront réalisés sur une semaine complète, avec les mesures des vitesses pratiquées. Le double trait rouge correspond à un comptage de vélos et trottinettes, avec un compteur spécifique.

Les ronds jaunes correspondent aux carrefours qui seront filmés aux heures de pointe du matin et du soir, un mardi ou un jeudi, qui sont des jours moyens de la semaine.

Restitution des données

Nous pouvons ainsi identifier tous les types de véhicules (notamment les véhicules lourds) qui empruntent l'avenue, en vue de propositions d'aménagements adaptées à ces usages. Les résultats des comptages automatiques et des mesures des vitesses seront détaillés pour chaque point de mesure, par sens de circulation, pour les véhicules lourds et les véhicules légers.

La vidéo apporte des informations très intéressantes sur le comportement des usagers et les différentes catégories d'usagers qui doivent cohabiter. Les comportements aux intersections seront révélateurs des dysfonctionnements possibles en termes de signalisation et des modifications à y apporter. Les séquences vidéo les plus intéressantes seront regroupées dans la présentation du diagnostic.



A l'intersection de plusieurs routes départementales, le carrefour ci-dessus fonctionne sous le régime de la priorité à droite, avec de nombreux dysfonctionnements observés. Les élus et le Département de l'Oise ont validé le principe de le transformer en mini-giratoire (esquisse présentée plus bas).

Relevé des vitesses pratiquées par suivi de véhicules

Des relevés des vitesses pratiquées seront également réalisés au moyen de la vidéo embarquée, à différents moments de la journée. En plus des comptages automatiques qui donneront des informations très précises sur les vitesses pratiquées, des vidéos embarquées seront réalisées en suivant les usagers dans la traversée de la zone d'étude.

Ces vidéos seront réalisées au moyen de caméras équipées de GPS et permettant de visionner en temps réel la vitesse des usagers sur la vidéo. Ces vidéos seront réalisées pendant les heures de pointe du matin et du soir (comptages directionnels par vidéo), mais également en heures creuses.



Plusieurs catégories d'usagers feront l'objet de ces suivis en caméra embarquée, notamment les chauffeurs de poids lourds ou de transports en commun. Ces vidéos seront particulièrement utiles pour comprendre comment ces usagers lisent et perçoivent la traversée de la zone d'étude.



La photo ci-dessus montre un usager entrant dans la commune de Saintines à plus de 100 km/h (vitesse chrono), pour échapper au feu sanction (asservi à la vitesse). Il maintiendra sa vitesse dans une grande partie de la traversée de la commune.

Cartographie et analyse des accidents corporels

Nous réaliserons également une cartographie et une analyse des accidents corporels qui se sont produits sur la zone d'étude.

Les données disponibles de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISER), nous permettent actuellement de cartographier les accidents corporels qui se sont produits entre 2012 et 2021.

Les données de 2022 sont désormais disponibles, sous forme de bases de données en ligne mises à jour par l'ONISER. Pour des accidents très récents, nous rechercherons leur trace éventuelle sur internet.



Le 3 juillet 2018, de jour, par temps clair, sur route sèche, un conducteur de deux roues >125cm³ de 25 ans percute un automobiliste qui effectuait un changement de file à gauche, le conducteur du deux roues percute ensuite un véhicule stationné, il est hospitalisé.

Le 21 septembre 2013, de jour, par temps clair, sur route sèche, un conducteur de deux roues >125cm³ de 20 ans, percute un automobiliste qui tournait à gauche, le conducteur du deux roues est hospitalisé.

Le 28 mars 2017, de jour, par temps clair, sur route sèche, un automobiliste percute un jeune piéton en train de traverser la chaussée à -50m du passage piéton. Le piéton âgé de 7 ans est hospitalisé.

Le 22 mai 2014, de jour, par temps clair sur route sèche, un véhicule utilitaire (1,5T<PTAC<3,5T) percute un piéton en s'insérant dans la circulation. Le piéton était sur une contre allée et amorçait sa traversée de chaussée. Le piéton de 82 ans est décédé.

Le 19 mars 2012, de jour par temps clair sur route sèche, un tracteur effectuant une manœuvre pour tourner à gauche percute un piéton de 46 ans sur le trottoir qui marchait en sens inverse de la marche du tracteur. Le piéton est hospitalisé.

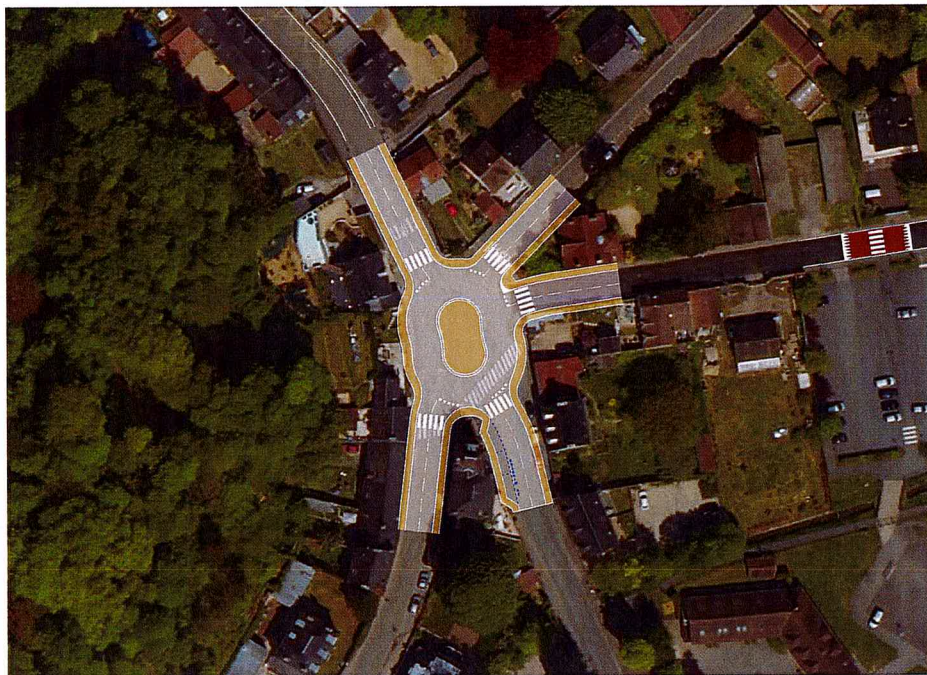
Le 16 février 2012, de jour par temps clair sur route sèche, un véhicule utilitaire (1,5T<PTAC<3,5T) percute un piéton en effectuant une marche arrière sur le parking du LIDL. Le piéton âgé de 88 ans est hospitalisé

Le 7 février 2015, de jour par temps éblouissant, sur route sèche, un automobiliste percute un piéton sur le trottoir qui aller amorcer sa traversée de chaussée, le piéton âgé de 75 ans est légèrement blessé.

En fonction de la typologie des accidents recensés sur ce secteur, des enjeux particuliers de sécurité routière pourront être proposés.

Phase 2 : Esquisses des aménagements proposés

Des esquisses des aménagements proposés seront réalisées, pour répondre aux enjeux de sécurité et de maîtrise des vitesses identifiés.



L'esquisse ci-dessus correspond à la transformation du carrefour à priorité à droite à Pierrefonds. Celle ci-dessous montre comment on peut « récupérer » de l'espace public en sécurisant des carrefours un peu trop vastes.



Coût des prestations proposées

Enquête de terrain :

Comptages automatiques 3 points à 450,00 €	1350,00 €
Comptages directionnels 3 points à 600,00 €	1800,00 €

Travail en bureau d'études :

Diagnostic de sécurité routière, élaboration des différents scénarios, esquisse des aménagements proposés, réalisation d'un document de synthèse

5 journées à 650,00 €	3250,00 €
-----------------------------	-----------

Rédaction d'un programme, en vue de la consultation d'un maître d'œuvre

Montant forfaitaire	2500,00 €
---------------------------	-----------

Présentations de l'étude à la CCSSO et ses partenaires (3 réunions*)

Montant forfaitaire	1200,00 €
---------------------------	-----------

TOTAL H.T.	10100,00 €
TVA à 20%	2020,00 €
TOTALT.T.C.	12120,00 €

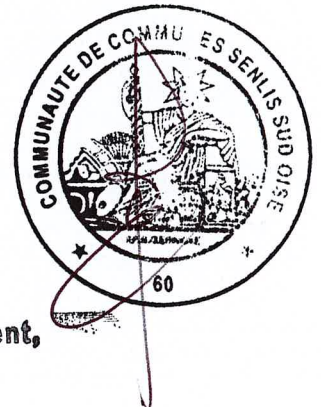
Douze mille cent vingt euros.

Le 8 mars 2024

Délai : 8 semaines à partir des comptages automatiques

Ingénierie Sécurité Routière
INGÉNIERIE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SARL au Capital de 50000 €
29 Rue Saint-Germain 60200 Compiègne
Tél. 07 82 60 88 31
Email : m.gosda@be-isr.fr
SIRET : 530 434 687 00055



Le Président,

Guillaume MARECHAL

* des réunions supplémentaires en visio-conférence pourront être réalisées sans surcoût.

