

Extension de Roland-Garros

Le Conseil de Paris relance de nouvelles études sur les projets

Le jardin botanique des serres d'Auteuil va peut-être résister au projet de la fédération française de tennis (FFT) et de la Ville de Paris d'y implanter un nouveau stade de tennis et des boutiques dans le cadre de l'extension du stade Roland-Garros.

Le Conseil de Paris a adopté à l'unanimité, le 18 mars dernier, le vœu soutenu par l'exécutif et présenté par Yves Contassot (EELV) « *qu'une étude complémentaire soit réalisée par un organisme indépendant* » missionné par la FFT, dont les conclusions seront discutées au Conseil de Paris fin mai. En soutien à cette décision, 700 personnes sont venues à l'appel des associations Île-de-France Environnement, la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France et Vieilles maisons françaises, samedi 21 mars, manifester leur refus de l'annexion du Jardin par la FFT.

Ce vote fait écho au communiqué de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages (CSSPP) consultée le 10 mars dernier par la ministre de l'Écologie, autorité sur les sites. La commission y affirme sa volonté de « *mener un débat contradictoire complet en donnant son avis sur l'ensemble des composantes du projet et de ses alternatives* » et de respecter les réserves émises en 2011 par l'État de réduire l'emprise concédée à la FFT dans le jardin.

Ces exigences font suite au récent rapport des experts du Conseil général de l'environnement et du développement durable saisi par la ministre



Agnès Popelin haranguant un million de personnes (selon la police).

de l'Écologie. Celui-ci établit la faisabilité technique et juridique du projet de couverture partielle de l'autoroute A13 et préconise *des études des différentes options d'extension « pour pouvoir être comparées objectivement et en toute transparence¹ »*.

Le choix de l'extension du stade Roland-Garros dépendra ensuite de l'avis exprès du ministère de l'Écologie sur les permis après une nouvelle consultation de la CSSPP.

Agnès Popelin

Vice-présidente IDFE

Présidente du CAP - Collectif Auteuil les Princes

www.cap-auteuil-lesprinces.com

1. Rapport publié en février 2015 et mis en ligne sur www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/010118-01_rapport_cle268b2e.pdf

ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE
de l'association
VAL DE SEINE VERT
Samedi 13 juin
2015
de 14h30 à 17h30
Centre Georges Gorse
• Salle 6 •
22, rue de la Belle-Feuille
Boulogne-Billancourt

Surprises à la Commission de l'héliport de Paris !

Michel Riottot succède à l'ancien maire de Sèvres à la présidence de la commission héliport.

Certains ont décrié la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'héliport de Paris comme étant une énième structure administrative sans influence ni pouvoir. Sa réunion du 27 janvier a tout fait pour démentir cette allégation. Tout d'abord, l'objectif de baisse du trafic des hélicoptères, soi-disant impossible à obtenir, a été réalisé puisque 9 651 vols ont été relevés en 2014 contre les 10 305 de 2013.

Ensuite, la commission ne devait pas survivre au départ pour raison de santé de son président, François Kosciusko-Morizet, d'autant plus que le nouveau maire de Sèvres avait refusé de lui succéder. Et



pourtant, elle existe toujours. En effet, Michel Riottot, membre de notre conseil d'administration et de celui d'Environnement 92 et président d'honneur d'Île-de-France Environnement, a été élu à

l'unanimité comme nouveau président. Ce choix est d'autant plus remarquable que c'est la première fois qu'un associatif occupe ce type de fonction dans une commission préfectorale.

Enfin, il était impossible que les représentants de l'Etat et des associations puissent s'entendre sur le devenir de l'héliport. Cette idée préconçue a vécu puisque ces deux parties sont d'accord pour que cet endroit ne devienne pas un espace réservé à la promotion immobilière comme des élus parisiens le souhaiteraient.

L'épilogue de tout ceci : la CCE fait preuve d'utilité et d'originalité!

Alain Mathioudakis

Issy-les-Moulineaux

2

Une tour de moins au Pont d'Issy

Le permis de construire de la tour Imefa 52 au pont d'Issy-les-Moulineaux sur les terrains du Crédit Agricole a été retiré par la mairie le 9 janvier 2015. Cette tour de 39 étages, haute de 189 m, 5 niveaux d'infrastructures et 60 000 m² de planchers avait fait l'objet d'un concours architectural et c'était le projet du cabinet JP Viguière qui avait été retenu.

Les associations de protection de l'environnement du secteur : ACTEVI, collectif contre les tours du pont d'Issy, VDSV... étaient farouchement opposées à ces objets incongrus dans le ciel parisien. En dépit d'un avis favorable du commissaire enquêteur, l'avis de l'autorité environnementale, sous la houlette du préfet de région, avait été plus nuancé, préconisant notamment une meilleure prise en compte de l'environnement, de l'intégration paysagère et du transport.

Objet phallique et emblématique d'une crise de l'urbanisme et de l'architecture francilienne, la tour ne répond ni à la crise économique ni à la crise climatique et encore



moins à la crise sociale. Immeuble de bureaux dans une offre actuellement pléthorique, avec surtout un taux de vacance de bureaux jamais encore atteint (près de 6 millions de m² libres), la tour ne peut répondre aux normes thermiques actuellement en vigueur, elle coûte cher à la construction mais surtout à l'usage (3 fois plus qu'un immeuble standard de bureaux).

On peut souligner le réalisme municipal qui pour une fois ne s'entête pas dans un projet pharamineux. Rappelons tout de même que le blog du maire en décembre 2014 démentait formellement les papiers du journal Le Parisien annonçant un abandon futur de la tour et demandait un droit de réponse.

**Michel Riottot,
Alain Mathioudakis**

Notre lettre à Carlos Ghosn

Inquiet par l'attitude de la société Renault face à la préservation des symboles de son activité, nous avons adressé un courrier à son président Carlos GHOSN dont voici la substance :

« **B**oulogne-Billancourt a été le berceau de la société que vous dirigez. Pendant des décennies, la vie de cette commune et celle de l'entreprise Renault ont été intimement liées. [...]

Actuellement, la présence de la société Renault se voit encore à travers le premier atelier de Louis Renault, le bâtiment Pierre-Dreyfus, anciennement connu sous le nom de bâtiment X, avec son pendant le bâtiment plus actuel dit Square com ou

57 Métal, le mur de l'Artillerie, la façade blanche de l'entrée des usines place Jules Guesde, l'ancienne piste d'essai de l'Île Seguin et les ponts Daydé et Seibert.

Cette liste peut sembler importante, en réalité au regard des centaines de milliers de salariés qui ont travaillé tant sur l'île Seguin que sur les terrains dits du Trapèze, elle ne l'est pas. [...]

Votre groupe a cédé le 57 Métal à un promoteur anglais qui souhaite désormais sa destruction.

Que pensez-vous de ce projet, acceptez-vous de voir disparaître ce bâtiment? Comment concevez-vous la préservation du mur de l'Artillerie et de la façade de l'entrée Jules Guesde? Quels sont vos projets pour le bâtiment X? [...] Qu'en est-il de la création d'un espace dédié à la mémoire de l'ensemble des personnes qui ont travaillé sur ce site? [...] La mémoire du groupe Renault ne peut se résumer à des noms de rue ou de pont. »

Val de Seine Vert

FACEBOOK

www.valdeseinevert.org

Boulogne-Billancourt

« Nos chers voisins » sur l'île Seguin

Que va-t-il advenir du cirque Bouglione de l'Île Seguin? sera-t-il à nouveau le voisin du R4¹? Rien n'est moins sûr. Nelly Wenger, directrice de ce projet emblématique de « micro-ville artistique », est très intéressée, voire inquiète, de connaître ses futurs voisins.

L'idée la plus cohérente serait de prolonger la ligne artistique du site, au moins pour le proche voisinage. On pourrait donc imaginer un pôle de cinémas, une cité universitaire d'art, un pôle sportif artistique. Ou encore un cirque en dur et une école académique Bouglione. Ces derniers sauraient être des voisins tout à fait respectables. D'autant qu'ils ont déjà été rési-



dents de l'Île. En effet, le « cirque en chantier » Bouglione a été pendant plusieurs années une partie vivante et très attractive de l'île Seguin, rayonnant sur tous les commerçants environnants. Mais la famille Bouglione, après avoir été délogée (aujourd'hui à Puteaux) pour cause de dépollution des sols, semble être très ennuyée pour y revenir. La négociation en cours avec la mairie de Boulogne, propriétaire du foncier, est dure, très dure. Dissuasive?

C'est une question importante qui en sous-entend au moins une autre: quels seront demain les voisins du R4 si le prix du foncier est inabordable? Des promoteurs privés, seuls à pouvoir absorber cette charge? Ceux-là même qui construiront des grands immeubles de bureaux administratifs ou d'entreprises privées, totalement déconnectés de la « micro-ville artistique », mais qui eux sauront répondre à un

impératif financier plus global, celui du projet urbain de l'île Seguin?

Nous avons permis à l'emblématique et ambitieux R4 d'être le pionnier de cet interminable aménagement. Sans oublier la cité musicale du conseil général des Hauts-de-Seine, à l'opposé de l'île. Aussi il est grand temps d'achever ce projet urbain, en concertation et

transparence, avec les anciennes contraintes du PLU de 2004, mais aussi avec les nouvelles du contexte actuel, en l'occurrence celle des exigences de l'existant...

Naïk Guezal

¹ Le R4 est un projet de pôle international d'art contemporain porté par Yves Bouvier, investisseur suisse, patron de Natural Le Coultre, et dessiné par Jean Nouvel. Nelly Wenger, représentante principale du projet, est la directrice de la SCI R4.

L'hippodrome de Saint-Cloud dans le collimateur

Construire 6 000 logements à la place de l'hippodrome de Saint-Cloud, tel est le projet présenté en mars par l'État.

Le gouvernement a présenté, début mars, une liste de sites sur lesquels pourraient être réalisées vingt opérations d'intérêt national (OIN) qui doivent permettre d'implanter un million de logements dans la métropole du Grand Paris d'ici 2030. Six OIN sont listées dans les Hauts-de-Seine. L'une d'elles cible l'hippodrome de Saint-Cloud et projette d'y construire 6 000 logements.

Levée de bouclier

« Un espace vert majeur peu utilisé » résume la fiche consacrée à l'hippodrome. Il est vrai qu'avec, en gros, une course tous les 15 jours on arrive tout juste à 28 jours d'utilisation par an ! Par ailleurs certains se demandent s'il s'agit encore d'un espace naturel compte tenu des tonnes de produits phytosanitaires qui y ont été déversées. Sans parler des énormes quantités d'eau nécessaires pour garantir que le gazon soit toujours vert...

La réaction a pourtant été immédiate : Éric Berdoati, maire de Saint-Cloud, a lancé une pétition sur Internet et, avec les maires des communes voisines, a organisé une conférence de presse dès le 14 mars. L'association pour la sauvegarde des espaces verts et de l'environnement (Aseve) a amplifié le mouvement et, en un mois, 15 000 signatures d'opposants au projet ont été réunies. L'hippodrome de Saint-Cloud a été classé en 1998 et fait partie du Parc naturel urbain qui regroupe, depuis 2007, Garches, Rueil, Saint-Cloud et Vaucresson. Autre « détail », il est la propriété de l'association France-Galop qui, comme les élus et les citoyens, à aucun moment n'a été consultée.

Un problème de méthode

C'est bien là que le bât blesse. Tout laisse à penser à une démarche purement technocratique : il y a sur la carte un espace non bâti... j'y colle



15 000 à 18 000 nouveaux habitants, une ville dans la ville, et j'attends de voir si ça passe...

Ce n'est pas de cette façon qu'il faut traiter le problème, bien réel, du manque de logements sociaux. Nous avons également besoin de pouvoir respirer et l'hippodrome contribue à notre qualité de vie. Bien sûr il faut le renaturer et l'ouvrir au public mais ce n'est pas là qu'il faut construire.

Il faut reconstruire la ville sur la ville sans chercher à égaler la

densité parisienne et en préservant la trame verte. Il faut ensuite remettre sur le marché les milliers de logements vides que l'on trouve dans nos villes. Enfin, il faut penser aménagement du territoire et se demander s'il est judicieux de concentrer toute la richesse en Ile-de-France au détriment des autres régions françaises.

Nous saurons en septembre prochain quels sont les sites définitivement retenus.

Luc Blanchard



Larzac, Plogoff, Creys-Malville, mais aussi Faucheurs volontaires ou Notre-Dame-des-Landes... Ces noms résonnent à nos oreilles comme autant de jalons de luttes citoyennes et politiques autour des grands enjeux de l'écologie depuis plus de 40 ans en France.

Les 150 affiches réunies dans cet ouvrage nous racontent à leur façon ces engagements, de façon joyeuse, agressive, ou simplement informative.

Auteur Dominique Bourg,

144 pages, format 25,5 x 33,5 cm, 34 €

www.plumedecarotte.com

Le territoire des coteaux et du Val de Seine

Dans quelques mois les intercommunalités vont disparaître et laisser place à des Territoires. Dans le centre des Hauts-de-Seine la logique voudrait qu'un même territoire englobe Grand Paris Seine Ouest et Cœur de Seine. Ces deux intercommunalités constituent un bassin de vie.

La loi Maptam prévoit qu'avec la création de la métropole du Grand Paris, le 1^{er} janvier 2016, les intercommunalités de première couronne disparaissent. Elles sont remplacées par des territoires qui doivent compter au moins 300 000 habitants. Dans le centre des Hauts-de-Seine, GPSO a déjà la taille critique mais il serait souhaitable que le futur territoire englobe les trois communes de Cœur de Seine, les deux agglomérations ont l'habitude de travailler ensemble.

Le périmètre du SCOT

En 1991, déjà, six communes décident de créer le syndicat mixte du Val de Seine. Avec les communautés d'agglomération le périmètre s'élargit à onze communes et, en 2005, le syndicat est rebaptisé « des Coteaux et du Val de Seine ». Ensemble, les communes revisitent le schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui sert de cadre de



référence pour différentes politiques, notamment sur l'habitat, les déplacements, le développement commercial, l'environnement et l'organisation de l'espace.

Demain le SCOT sera géré à

l'échelle de la métropole mais l'expérience acquise devrait permettre d'initier, sur onze communes, un véritable projet de territoire.

Luc Blanchard

Hauts-de-Seine

Le conseil général est mort, vive le conseil départemental !

Les élections des 22 et 29 mars derniers auront été synonymes de changement : nouvelle dénomination : passage de conseil général à conseil départemental, application de la parité en nombre d'élu(e)s : 23 femmes pour 23 hommes et renouvellement aux deux-tiers des élus, 30 nouveaux élus pour 16 anciens. Par contre, la majorité reste à l'alliance UMP-UDI.

Dans la liste des délégations accordées à 13 vice-présidents et 10 conseillers départementaux

délégués, le développement durable cède sa place à un terme plus classique, celui de « l'environnement » qui se retrouve lié au domaine « patrimoine non scolaire » ; le tout étant confié à Yves Révillon, également maire de Bois-Colombes.

La communauté d'agglomération GPSO est bien représentée puisque son président et également maire de Boulogne-Billancourt devient vice-président en charge des finances et du budget et que le maire de Sèvres, Grégoire

de la Roncière, occupe le poste de Conseiller départemental délégué à l'eau et à l'assainissement.

Une surprise à relever, la création d'une vice-présidence en charge de l'économie collaborative qui a été confiée à Marie-Pierre Limoge, également première adjointe au maire de Courbevoie.

À noter, enfin, que selon les termes actuels de la loi les nouveaux élus devront prononcer la disparition du département des Hauts-de-Seine d'ici 2020.

VDSV

Un autre pont de Sèvres est possible

Suite à une enquête publique sur le projet de réaménagement des ouvrages routiers du Pont de Sèvres rive gauche, le collectif « Val de Seine » animé par Daniel Mouranche et dont Val de Seine Vert est membre, a confié une étude à Yan Le Gal et Christian Collin, spécialistes de la voirie et de l'urbanisme.

Le projet du département a le mérite de réduire l'emprise routière avec des voies mieux équipées pour les piétons et cyclistes, mais on peut aller plus loin et quatre options sont évoquées par le collectif.

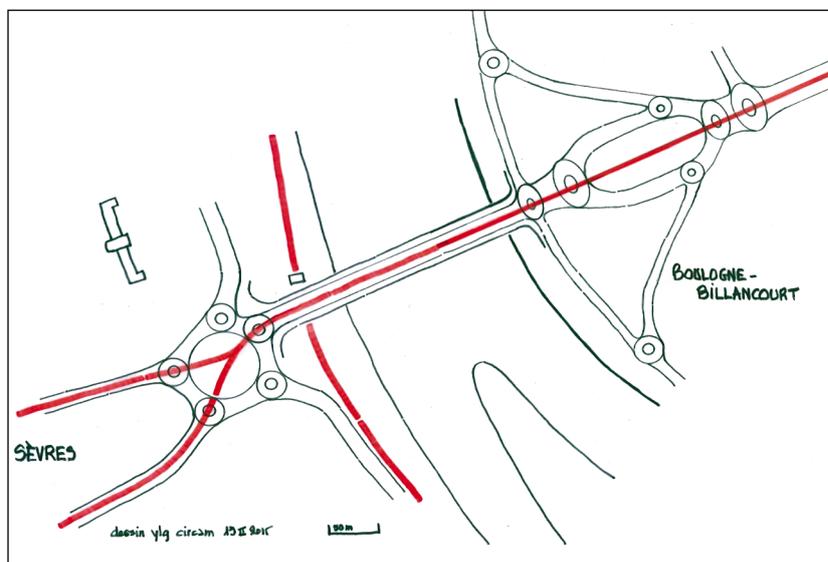
- **La plus économique**, ce serait une amélioration à minima de l'échangeur rive gauche au profit des piétons, vélos, bus et tram. L'important n'est pas de supprimer un viaduc et un tunnel, c'est de se conformer aux exigences de la loi Laure (sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie). Cette option correspond aux orientations proposées par le collectif à l'enquête publique. Sans démolition d'ouvrages, le devis serait loin des 42 M € devisés par le département.

- **La plus institutionnelle**, ce serait de respecter la loi Laure en anticipant les effets des politiques publiques actuelles. En 2030, il y aura eu un fort report modal de la voiture vers les transports collectifs, et les vitesses seront réduites. Sur les 150 000 personnes qui traversent chaque jour le pont de Sèvres, 100 000 le font aujourd'hui au volant d'une voiture, elles ne seront plus que 60 000 en 2030. Les 40 000 autres préférant les transports en commun, le vélo ou le covoiturage. Réduction de trafic et réduction de vitesse répondent à l'impérieuse nécessité de réduire

l'accidentologie sur l'axe boulonnais qui prolonge le pont. Un pont où les piétons peuvent traverser la chaussée, avec un site propre bus et vélos, et sa gare transfor-

consiste à faciliter la circulation des 60 000 véhicules de 2030 et, en rive droite, des bus de la gare routière. Côté Sèvres le « ring » implique une légère montée vers le Pont. Le devis serait probablement plus élevé, ce que l'importance de la finalité urbaine des travaux justifie.

- **Une quatrième option plus métropolitaine** part du principe d'un arrêt de la N118 à Vélizy. L'axe de la D910 dans Boulogne ne servirait plus de « pénétrante » à Paris ni de bretelle de



mée en brasserie. Cette seconde option supprime les feux des carrefours giratoires. Son devis serait similaire.

- **La troisième option serait encore plus urbaine** et s'applique aussi côté Boulogne. C'est l'option tout à plat. En adoptant le principe du « ring anglais » qui combine des giratoires classiques en sens unique et un anneau à double sens, pour assurer les croisements de véhicules de chaque côté du pont, et simplifie tous les échanges avec un apaisement généralisé de la circulation. Elle livre des itinéraires directs et prioritaires aux bus (trait rouge sur le dessin) et dégage l'espace au profit d'équipements urbains et des berges. Elle devra aussi supprimer le transit des poids lourds. Son originalité

transit aux poids lourds. Le bois de Meudon, ainsi délivré de sa balafre, retrouverait sa fonction régulatrice pour la biodiversité et la qualité de l'air. La circulation de transit nord/sud serait reportée dans le tunnel de la A86 à l'ouest, qui aujourd'hui est sous-utilisé du fait du péage, ou encore plus à l'ouest pour les poids lourds. Ce ne sont plus 60 000 véhicules par jour qu'il faudrait faire circuler sur le pont de Sèvres mais seulement 30 ou 40 000, ce qui rend la formule des « rings » encore plus efficace pour les bus et les déplacements de proximité. Les deux villes pourraient alors développer pleinement leurs liens à la Seine.

Gil Leparmentier,
Remi Lescœur

Un petit voyage dans l'univers impitoyable de l'échangeur :

www.dailymotion.com/video/x2k2112_pont-de-sevres-rive-gauche-mars-2015_travel

La végétalisation des terrasses

À Sèvres, l'association Espaces a conclu avec la mairie une convention d'occupation et d'usages pour la gestion d'un jardin potager de 700 m² sur la toiture-terrasse du gymnase des Cent-Gardes.



FACEBOOK

www.valdeseinevert.org

Le principe d'installer des jardins sur les toits n'est pas nouveau, nous connaissons tous les jardins suspendus de Babylone et de certains immeubles de riches quartiers parisiens¹. Dans les sociétés traditionnelles, la présence voulue ou acceptée de végétaux sur les toitures est utilitaire, elle contribue au rafraîchissement des espaces intérieurs en été. Aujourd'hui, la végétalisation des terrasses répond également au souci de prendre en compte un cadre de vie à la fois plus humain et plus respectueux de l'environnement. Cela devient un élément qu'architectes et urbanistes doivent intégrer dans leurs projets.

C'est avec l'arrivée de nouvelles techniques d'étanchéité légère et résistante à la pénétration racinaire que l'on a vu apparaître des terrasses-jardins au cours des années 70. Au milieu des années 80, l'Allemagne fut à l'origine de la mise à jour d'une solution novatrice dite végétalisation des toitures qui se développa largement. Ce mouvement fut suivi par tous les pays limitrophes, notamment la Suisse mais à l'exception de la France et de la Belgique. C'est ainsi qu'à partir du milieu des années

90, près de 15 % des toitures-terrasses nouvellement créées en Allemagne sont végétalisées et, qu'en Suisse, Bâle a la plus grande superficie de toits végétalisés par habitant dans le monde !

La France s'y met

En France, le concept de végétalisation extensive des toitures n'est apparu qu'au début des années 90 et a été porté essentiellement par les industriels de l'étanchéité qui ont évidemment trouvé dans ce nouveau concept un fort potentiel de développement économique. L'ADIVET, association des toitures et façades végétales, publie chaque année une photographie du marché français. Actuellement, la France a plus d'un million de mètres carrés de terrasses végétalisées et s'affirme parmi les leaders mondiaux de la végétalisation des bâtiments. Elle n'est plus réservée à une élite capable financièrement de créer de magnifiques et luxueux espaces, on trouve par exemple à Ivry un bâtiment HLM, « les Étoiles », construit et réalisé par J. Renaudie, où chaque logement dispose d'une terrasse en herbe.

Les paysagistes se sont également emparés de ces projets mais le

choix des végétaux qui peut être fait par les habitants en fonction de leur sensibilité est également largement déterminé par des contraintes techniques. Il s'agit d'abord des conditions de culture, tant au niveau des techniques d'étanchéité et de reconstitution du sol mis en œuvre, qu'à celui des types d'entretien et d'irrigation qui peuvent être envisagées.

L'école d'ingénieurs AgroParis-Tech (Institut des sciences et industries du vivant et de l'environnement), dans le Quartier latin, a transformé son toit en potager laboratoire « pour tester des solutions innovantes destinées à cultiver de façon durable en milieu urbain » : des potagers pourraient ainsi verdifier plusieurs hectares de toitures parisiennes. C'est un des emplois des toits végétalisés que Paris veut doubler d'ici 2020.

Il faut croire dans ce regain d'intérêt pour les terrasses-jardins. C'est une nouvelle architecture qui mêle encore plus étroitement, et de manière utilitaire, le végétal et la construction.

Danielle Vermot

1. Terrasse Helena Rubinstein, le siège de la BNP, terrasse du siège social de Moët Hennessy.

Mobilisons-nous pour la gare Lisch à Asnières

FACEBOOK

www.valdeseinevert.org

8

La lettre de VAL DE SEINE VERT n° 75 • Mai 2015

La France fut la première nation à employer le ferroviaire pour permettre la mobilité des personnes. La Gare Lisch à Asnières fait partie de cette histoire, elle accueillait les visiteurs du monde entier lors des expositions universelles de 1878 et 1900 et fut surtout le terminus de la première ligne électrique de train de voyageurs, la ligne Paris-Champs de Mars à Versailles-Rive Gauche en 1900. Récemment, les derniers ouvrages sur cette ligne mythique, à savoir les gares ferroviaires à architecture métallique de Versailles-Rive Gauche et Villennes-sur-Seine (copie de l'ancienne gare de Clamart) ont fait l'objet de campagne de restauration. Triste contraste avec la Gare Lisch à Asnières, figure de proue de cette aventure, qui se meurt sur un îlot ferroviaire. Pour lutter contre cet abandon, le collectif « Gare Lisch: opération renaissance » se bat depuis 2012 pour qu'elle opère une reconversion à l'image d'autres lieux atypiques tels que la Recyclerie, Mains d'Oeuvre ou le 6B, pouvant accueillir une multitude d'activités sociales et culturelles.

180 portraits de citoyens mobilisés

C'était samedi 28 mars, l'accrochage du Inside Out Project by JR Artist



pour dire OUI à un nouveau visage pour la Gare Lisch! 180 portraits furent accrochés au petit matin... la rencontre avec des habitants, des élus, des journalistes permit au collectif d'expliquer son projet afin d'empêcher le démontage de la gare et son remontage en tant que musée à Paris par la SNCF, ou un déplacement pour une gare du Grand Paris à Gennevilliers; projets que les amis de la gare Lisch jugent peu réalistes.

L'ensemble des documents relatifs à des politiques publiques nationales et territoriales soulignent la cohérence du projet associatif (PLU, CDT, SDRIF): « l'édifice, menacé de ruines, doit être réhabilité ». En effet, une volonté de réinvestir la gare Lisch

« par le champ culturel » est mise en avant en appuyant le fait que l'édifice est un « élément d'identification relativement fort » de notre territoire. Après nos visages, mettons nos noms sur notre mobilisation! Signons la pétition et envoyons un nouveau message fort aux acteurs institutionnels du projet: Guillaume Pepy, président de la SNCF, Manuel Aeschlimann, maire d'Asnières et Fleur Pellerin, ministre de la Culture. **Signez, partagez, et ensemble, sauvons la Gare Lisch!**

Antoine Monnet

Nous avons besoin de vous tous pour nous faire entendre, signez, partagez!
<http://bit.ly/garelischpetition>
 Sur Facebook: Gare Lisch Opération Renaissance www.garelisch.fr

Adhésion • abonnement

À retourner à VAL DE SEINE VERT • 2, rue Dr Gabriel Ledermann • 92310 Sèvres

Nom Prénom

Adresse

Courriel

J'adhère à l'association VAL DE SEINE VERT

- Adhésion simple (20 €) + abonnement à La lettre (10 €) = 30 €
- Adhésion de soutien (25 € ou plus) + abonnement à La lettre (10 €) = 35 € ou plus
- Adhésion pour chômeur ou étudiant (2 €) + abonnement à La lettre (10 €) = 12 €
- Adhésion sans abonnement = 20 €

Je m'abonne à LA LETTRE DE VAL DE SEINE VERT sans adhérer à l'association

- Abonnement annuel (4 numéros) = 12 €

Tous les versements sont déductibles fiscalement.

**LA LETTRE DE VAL DE SEINE VERT
 2, RUE DR GABRIEL LEDERMANN
 92310 SÈVRES**

• vdsv@valdeseinevert.net
Éditeur : Ass. Val de Seine Vert
Directeur de la publication : Alain Mathioudakis • **Comité de rédaction** : Luc Blanchard, Béatrice Buguet, Lionel Favier, François Gouesse, Naïk Guezel, Michel Riottot, Odile Siary
 • Mise en page : Al éditions
 • Imprimé sur papier recyclé par Alliance, Courbevoie • ISSN 1165-7124 • N° de commission paritaire 0616 G 84983
 • SIRET 404 151 243 00031
 • Numéro tiré à 500 exemplaires