

LA LETTRE D'ENVIRONNEMENT 92

Sommaire

- P1. Editorial.
- P2 Alerte à la pollution de la Seine.
- P3. Projet d'une route des jardins à Sèvres .
- P4. Bourg la Reine, une commune verte !
- P5. La future gare de la Défense.
- P6. Projet piste cyclable Sceaux Versailles.
- P7. Le port Le-grand sur la Seine.
- P8. Aménagement de l'île Seguin.

La nature en ville a-t-elle une valeur économique ?

La nature comme patrimoine naturel n'a pas a priori de valeur économique chiffrable et ne se réfère à aucun marché économique existant. On constate que quels que soient les projets, les espaces de nature en ville sont très souvent considérés par une municipalité comme une réserve



foncière et source de dépenses pour leur création, et, un manque à gagner comparativement aux revenus directs potentiels de constructions et d'habitations.

- Tous les jours, des centaines d'arbres d'alignement font les frais notamment d'opérations d'aménagement des rues, de places de stationnement. Les prétextes de l'état sanitaire de ces arbres ne sont pas toujours justifiés.
- Les menaces sur les espaces boisés hors forêts domaniales, les cités jardins comme la Butte Rouge à Chatenay-Malabry sont emblématiques de l'appétit de construction de certains élus.
- Les espaces verts en ville sont régulièrement considérés comme des espaces vacants pour de grands projets immobiliers, des centres commerciaux ou autres. 22 communes sur les 36 des Hauts de Seine sont carencées au sens de l'OMS (moins de 10 m² par habitant)
- Les infrastructures de transport et les dépendances induisent des destructions de forêts urbaines, mitant encore et encore ces zones naturelles.

Nous pensons tous que la vie humaine n'a pas de prix et pourtant des économistes parmi les plus réputés évaluent le coût économique d'une année de vie en bonne santé. Ce coût varie selon la volonté des pays à payer pour protéger et soigner leurs citoyens dans nos pays de l'OCDE de

100 000 €/an en Hollande à 300 000 €/an en Suède, la France comme l'Allemagne la chiffrant à 240 000 €/an.

La nature en ville **a pourtant une valeur économique**, généralement inconnue mais qui comme pour l'homme devrait être évaluée. Or elle est un rempart pour protéger la santé et le bien-être des citoyens, dont le fait de se sentir bien et avoir un environnement physique sain (air, eau potable, nourriture) et de disposer d'îlots de fraîcheurs en cas de canicule. Elle rend d'autres services sur le long terme, les produits forestiers, les ressources naturelles, la protection contre les crues, de conserver les écosystèmes ou d'en faire une utilisation durable.

Mais nous dépensons des sommes colossales liées aux conséquences de la destruction de la nature en ville et à la dégradation de la santé et du bien-être des citoyens. Des économistes reconnus, ceux de l'OCDE, de la Commission Européenne, de la banque mondiale et de Joseph Stiglitz (prix Nobel d'économie) ont fait des projections comme suit :

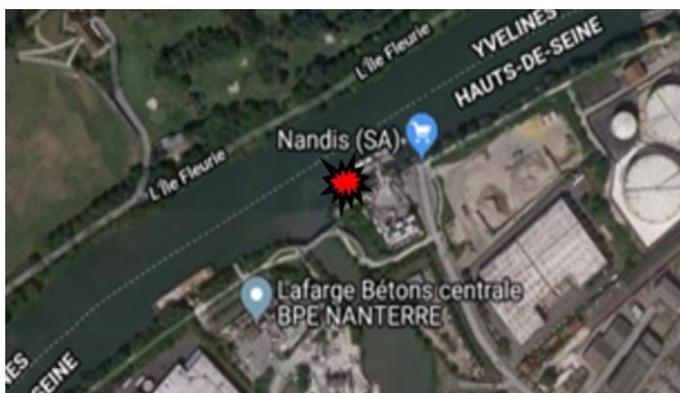
- La pollution de l'air par les particules fines et autres polluants coûtera pour l'OCDE, une augmentation des soins de santé de 8 fois (150 milliards d'€) de 3 fois plus pour les pertes de jours de travail (3,7 milliards d'€), et un coût énorme (1900 milliards d'€) pour améliorer le bien-être des citoyens quoiqu'en baisse de 27 % par rapport à 2015. En France, les dépenses de santé (soins et hospitalisations) liés à la qualité de l'air sont évaluées à 1 à 2 milliards d'euros par an soit 15 à 30 % du déficit de la Sécurité Sociale
- Ces chiffres extrêmement importants sont encore amplifiés avec la lutte contre le réchauffement climatique : Cela affectera 5 à 20 % du PIB mondial si rien n'est entrepris sur la reconquête des sols, de l'eau et de la lutte contre la déforestation.

Pour éviter cette gabegie inutile, il faut tout de même investir mais plus modestement, pour re-planter massivement la ville, pour concevoir des constructions compatibles avec l'accueil de la faune et pour créer des zones humides.

Irène Nenner

La Seine polluée par du béton à Nanterre !

Le 19 mars dernier, deux membres de l'association de pêcheurs " l'Association Agréée de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique des Hauts-de-Seine et de l'Ouest Parisien" ont constaté l'écoulement de laitance de béton dans la Seine, à l'entrée du port de Nanterre : entre le chemin de halage et la Seine, au bout de l'Avenue Jules Quentin, près du N° 207" (voir point rouge sur la carte ci-dessous).



Etat de la végétation sur la berge



Etat de la Berge

Après une rencontre avec les témoins de ce grave accident, nous avons pu obtenir les détails suivants :

Les témoins ont constaté qu'une fosse a été creusée sur la berge pour recevoir les rejets de d'eau avec du ciment. Elle a débordé et s'est répandue dans la Seine (voir photos de l'écoulement, de l'état de la berge, de la végétation sur la berge et du fond de l'eau près de la berge - ci-dessous). Une vidéo de l'écoulement est disponible sur [Copie de 20190319_153046.mp4](https://www.youtube.com/watch?v=20190319_153046.mp4), une vidéo du fond de l'eau au niveau du chargement des péniches est disponible



Écoulement de la laitance de béton dans la Seine

sur [Copie de fond au niveau du chargement des péniche.avi](https://www.youtube.com/watch?v=Copie de fond au niveau du chargement des péniche.avi), une vidéo sub-aquatique des fonds est disponible sur [Copie de vidéo subaquatique des fonds 1.avi](https://www.youtube.com/watch?v=Copie de vidéo subaquatique des fonds 1.avi).

- Il n'a pas été possible de voir la dimension de la zone de pollution mais il est certain que la sédimentation de ciment a conduit à la destruction des frayères et de la flore, et donc des habitats de poissons. Il faudrait des photos faites par un plongeur pour voir l'étendue des dégâts dans le fond du fleuve.
- 24 h après, l'entreprise a bouché la fosse et il n'y a plus trace de rejet liquide dans la Seine.
- Les témoins pensent que les rejets de béton ont commencé début 2018.
- Une plainte contre EOLE La défense a été déposée le 20 mars 2019 par l'association locale AAPMA et une autre par la fédération interdépartementale de la pêche et des milieux aquatiques de Paris, 92,93 et 94.

Il s'avère que l'entreprise qui participe au chantier EOLE La Défense, appartient au groupe VINCI Construction, qui a reconnu publiquement l'incident dans un communiqué de presse..

Environnement 92 considère qu'il s'agit là d'une atteinte majeure à l'environnement qui justifie que notre fédération, agréée pour la protection de l'environnement porte plainte. Le principe de cette plainte a été voté lors de notre comité directeur du 15 mai 2019. La plainte a été rédigée conjointement avec FNE idf et FNE national et sera déposée en Juin.

Claude Barbe (Naturellement Nanterre) et Irène Nenner (Environnement 92)

Projet d'aménagement d'une "promenade des jardins" longeant la manufacture de céramique de SEVRES

Lors de la réunion de la commission des sites du 18 avril 2019 à la préfecture de NANTERRE, Il nous a été présenté un projet d'aménagement d'une promenade en jardins le long de la Grande rue (RD 910) de SEVRES, à l'intérieur de la propriété de la manufacture de céramique et du parc de Saint Cloud. La carte aérienne montre le tracé de cette promenade en rouge .



Ce projet a été diversement accueilli par les membres de la commission en raison de la complexité du tracé le long du mur clôturant la manufacture et de son accès problématique compte tenu des travaux considérables qui vont être entrepris sur l'échangeur du pont de SEVRES ou devrait se situer l'entrée de cette promenade.

Il s'agit en réalité d'un projet ancien repris en 2017 par les agences des architectes en chef des Monuments historiques territorialement compétents pour la réalisation d'un projet définitif, les parcelles concernées par ce projet étant classées au titre des monuments historiques. Cette promenade des jardins a été conçue comme une voie verte bordée d'arbres et d'arbustes avec, par endroits, de nouveaux murs ou murets remplaçant le vieux mur d'enceinte du parc de Saint cloud et de la manufacture de SEVRES. Un petit jardin réservera au promeneur un espace de détente.

Ce projet modifie en réalité en profondeur le site actuel pour offrir un usage des lieux mieux adapté, tant il est vrai que cette limite sud de la manufacture offre aujourd'hui une vision très dégradée et constitue maintenant un véritable "point noir" urbain. Le bouleversement le plus important de l'existant est la modification des limites des entités actuelles et celle des niveaux qui préfigureront le futur réaménagement routier de l'échangeur du pont de SEVRES.

Pour que la circulation piétonne soit agréable sur cette promenade, les limites actuelles de l'enceinte seront administrativement repoussées vers l'intérieur afin de les offrir à l'espace public. Le parti a été pris de conserver une certaine lisibilité de l'actuelle limite de l'ensemble des entités (domaine de Saint Cloud, Cité de la céramique et manufacture), offrant ainsi un espace à la fois de promenade et de culture. La promenade proposera ainsi une cohérence de traitement tout au long de son linéaire, et des variations en fonction des 3 secteurs qu'elle longera, dénommés jardin du directeur, parvis et jardin du fleuriste. Seul bémol, un grand nombre d'arbres devront être abattus pour réaliser ce projet. Ces coupes seront compensées par la replantation d'un nombre équivalent de sujets arborés, et par celle de massifs arbustifs et des plates-bandes. Environnement92 s'est abstenu, principalement en raison de l'étroitesse de la promenade (3 à 6 mètres dans sa plus grande largeur) et de l'absence de précision sur le mode de circulation des vélos sur un espace aussi réduit qui sera emprunté par de nombreux piétons venant du pont de SEVRES. Il y a là un problème qui n'a pas pour le moment de solution claire. Une majorité des participants a toutefois donné un avis favorable à la réalisation de cette " promenade des jardins " de SEVRES.

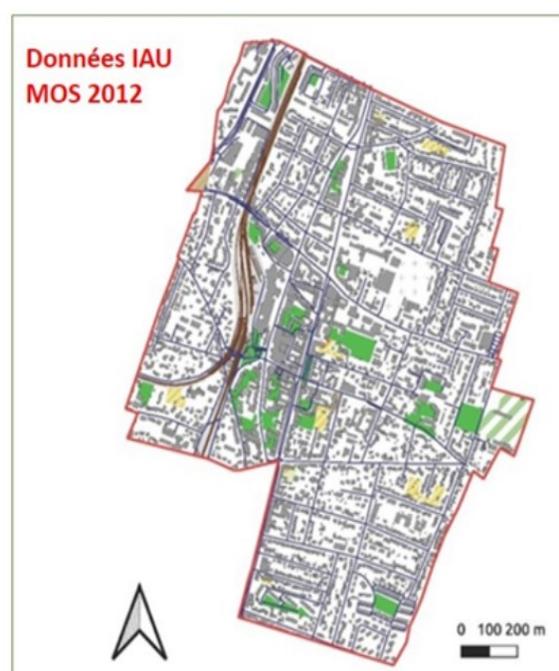
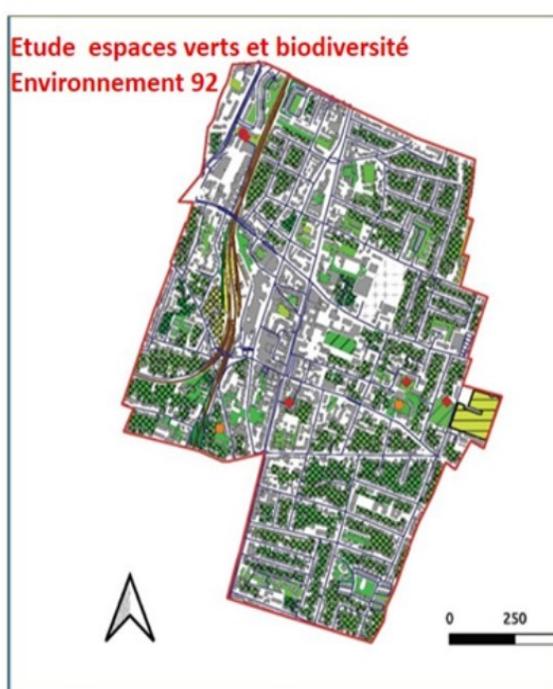
Jean-Marie Blin (ADEVAM)

Bourg la Reine, une commune plus verte que le MOS ne le dit !

La carte des espaces verts peut être obtenue par le Mode d'Occupation des Sols (MOS) élaboré par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme. Le MOS régulièrement mis à jour traite prioritairement du milieu bâti, dont il offre une analyse très précise. En pratique, Le MOS recense différentes catégories (81 postes) d'espaces dont 26 se réfèrent à des espaces de nature (forêts, parcs et jardins, terrains de sport, points d'eau, rivières etc...) mais ne rend compte que parcs et jardins de plus de 5000 m² à l'exception des jardins de l'habitat individuel et de l'habitat continu bas au-dessus de 1000 m².

Or la connaissance très fine des zones végétalisées dans les zones urbanisées denses, est cruciale pour repérer ces espaces de fraîcheur indispensables dans les périodes de canicule, pour identifier tous les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques (arbres d'alignement, végétation le long des voies ferrées, succession de petits espaces verts) qui les relient pour permettre à la faune de se déplacer. C'est pour cela que nous avons cartographié en collaboration avec l'Université Paris-Diderot (Pôle image) les espaces verts de plusieurs communes des Hauts de Seine, notamment de Bourg-la-Reine. Sur la base des données aériennes de l'IGN 2014 dans le proche infra-rouge produisant des images à haute résolution (50 cm), Nous avons numérisé les espaces verts avec les entités paysagères (contours des espaces végétalisés) en se référant à une typologie adaptée du MOS à 81 postes.

Bourg-la-Reine



La commune de Bourg-la-Reine est censée posséder 8,5 hectares d'espaces verts, en réalité elle en compte 46,2.

La carte de Bourg-la-Reine est comparée avec celle du MOS 2012 (figure ci-dessous). Les chiffres de surfaces d'espaces verts sont bien supérieurs que les données IAU : 46,17 ha à comparer avec les 8,52 ha du MOS 2012. L'écart de 37,69 ha est énorme (20,26 % de la surface communale). Cette différence provient d'une forte proportion de zones pavillonnaires et de petits jardins dans des collectifs privés, qui sont occultés dans le MOS.

Cette occultation des petits espaces végétalisés dans le MOS, comporte un risque majeur, celui de la tentation d'en faire plus facilement une variable d'ajustement au profit de constructions diverses. Un diagnostic des espaces de nature doit être fait impérativement à une échelle fine, ce qui n'est pas encore le cas dans les documents publics.

Irène Nenner (Environnement 92 et Pierre Salmeron (Sud Environnement)

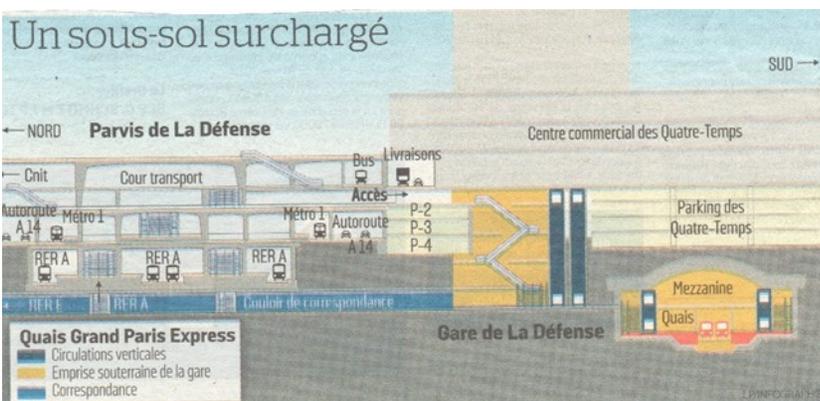
Gare de La Défense du Grand Paris Express Les premiers seront-ils les derniers ?

Lors de l'adoption du projet de Grand Paris Express, rocade ferroviaire automatique reliant entre eux et aux aéroports les "pôles d'excellence", on parlait de 2023 pour l'ouverture de la ligne 15 ouest, celle qui dessert les Hauts de Seine, juste après la ligne 15 sud dont les élus du 94 avaient anticipé le projet (Orbival) quand les nôtres, derrière Charles Pasqua, rêvaient encore d'autoroutes souterraines (réseau Muse).



Après les révélations du Canard enchaîné du 27 février 2019 sur les délais de réalisation de la gare de La Défense, on s'est demandé si, finalement, le premier Centre d'affaires européen n'allait pas être le dernier servi, aux alentours de 2040, quand le reste du GPE serait livré entre 2025 et 2030 (voir schéma du GPE et le nouveau calendrier, publié dans le Parisien infog).

M. Thierry Dallard, Président de la Société du Grand Paris, a été d'une grande prudence dans sa communication. Il a



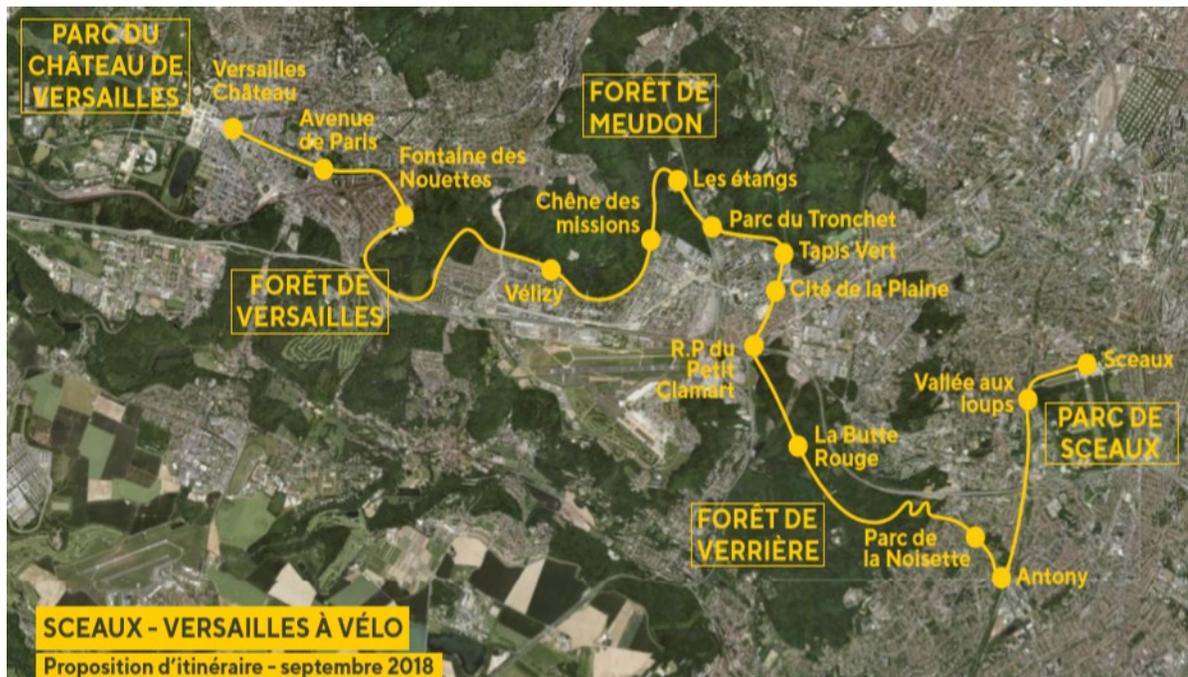
révélé que le choix de creuser la gare sous le Centre commercial des 4 Temps n'était pas celui des techniciens car le sous-sol y est beaucoup plus complexe que sous le CNIT où se construit actuellement la gare du RER E (Eole), mais celui des politiques désirant rendre la plus aisée possible la correspondance avec les lignes A et E du RER. Le schéma du sous-sol du site choisi par les politique, publié par Le Parisien le 21 mai 2019 est représenté ci-dessous. Mr Dallard compte sur les contrats de "conception-réalisation" pour accélérer les procédures. Il a annoncé qu'une nouvelle

campagne de sondages était en cours dans le secteur pour trouver un autre site moins contraint pour la gare et un nouveau tracé pour la ligne. Et, aux dernières nouvelles, il n'exclut pas de zapper La Défense, de préférence provisoirement, et il insiste sur sa volonté de tenir la date de 2030 pour l'ouverture de la ligne 15 ouest.

Nous pensons que le besoin d'une ligne à grand débit desservant la plupart des villes de notre département est urgent. Beaucoup plus urgent que les gares prévues en zone rurale sur le Triangle de Gonesse (ligne 17) par exemple.

Jacques Capet (Naturellement Nanterre)

Un projet nouveau : Sceaux-Versailles à vélo



L'association « Sceaux-Versailles à vélo » a étudié, depuis janvier 2019, un projet de liaison vélo accessible à tous, séparée du trafic automobile et bien balisée, reliant les parcs de Sceaux et du château de Versailles en passant autant que possible par les bois et en minimisant les dénivelés. Comment un tel projet est-il accueilli par les acteurs du territoire ? Les enseignements d'un premier tour de piste.

Parcours « théorique » du trajet Sceaux-Versailles à vélo, présenté aux acteurs du territoire

Notre ambition pour ce parcours est qu'il soit plus qu'une simple voie de liaison: il est une façon d'amener le grand public à regarder autrement des paysages morcelés, de recoudre des forêts grignotées de toutes parts, de stimuler la dynamique vélo dans ce secteur à la lisière entre plusieurs territoires, et bien sûr de valoriser ce patrimoine de forêts et de jardins.

L'association a aussi organisé une balade avec une quinzaine de cyclistes, un dimanche d'avril, pour tester cette mini-véloroute de 25 km. Une véloroute est un itinéraire balisé, généralement sur longue distance, composé de tronçons avec divers aménagements : voie verte (réservée aux non-motorisés), piste cyclable, chemin forestier, rue à faible circulation...

Premier enseignement : oui, le concept plaît ! L'idée est facile à comprendre, elle intéresse et intrigue à la fois : « ah bon, c'est possible de faire ça ? » Les villes de Sceaux, Versailles, Verrières-le-Buisson, Meudon, Clamart et Chatenay-Malabry nous ont réservé un accueil cordial, parfois même chaleureux. Toutes n'ont pas une vraie culture vélo, ni un enthousiasme pour les aménagements cyclables. Mais la bicyclette est pour elles un vrai sujet.

L'entretien avec l'ONF a été fructueux. Le message est simple : l'accueil du public est une mission importante de l'office, qui pourrait s'intéresser à un projet structurant comme celui-ci. Toutefois, l'établissement n'ayant aucun moyen pour sécuriser les chemins, et a fortiori faire les amé-

nagements minimum, tout projet suppose un apport de financements extérieurs, dans le cadre d'une convention pluriannuelle. Des garde-fous sont indispensables pour limiter l'impact sur les milieux forestiers.

Paradoxalement, les associations militant pour la promotion du vélo ont été plus réservées que celles défendant le cadre de vie. Elles n'ont de cesse de faire comprendre à leurs élus que le vélo est une affaire sérieuse, utile, et que la voiture doit lui céder de l'espace en ville. A un an des élections municipales, le vélo-loisirs n'est pas une priorité.

La balade a confirmé l'intérêt du concept, avec des différences selon les profils des cyclistes. Les novices, ceux qui ne font pas beaucoup de vélo, ou qui ne connaissent pas bien la région, sont heureux de découvrir leurs capacités et le potentiel du vélo. « Tiens, c'est ici le rond-point du Petit Clamart !?? » Tant mieux, ce sont eux les cibles du projet.

Les cyclistes aguerris sont plus exigeants. Leurs remarques ont déjà permis d'améliorer sensiblement le parcours, pour raccourcir tel tronçon ou pour passer par tel site intéressant. Jusqu'où aller ? Ce travail d'étude et d'arbitrage est long, compliqué et délicat. Les principaux enjeux se situent à des carrefours ou jonctions (entrée est du bois de Verrières, traversée de Vélizy côté Versailles), qui sont aussi des points noirs pour les cyclistes « utilitaires ». Le projet doit contribuer à la dynamique vélo générale... et non pas attirer tous les cyclistes dans les bois !

Cette première étape a donc permis de montrer qu'un tel projet serait bien accepté, mais qu'une phase d'étude détaillée de l'itinéraire serait nécessaire. Elle suppose des moyens que l'association n'a pas mobilisés, à ce jour.

Hélène Giraud, présidente de Sceaux-Versailles à vélo

Le Port Legrand à Boulogne Billancourt

Les bases initiales de la programmation. A ce jour le programme d'aménagement du maître d'ouvrage HAROPA- Ports de Paris consiste à rénover et remettre en activité commerciale et logistique quelques 50% des espaces libres d'une zone d'environ 13.000 m², sur la rive droite entre le pont de Saint Cloud et le pont de Sèvres (Quai Le Gallo). Il s'agit de réhabiliter les quais non seulement comme une véritable zone logistique fluviale et routière desservie directement à partir du fleuve, mais aussi d'accueillir un premier embarcadère de type « bateau bus » sur la ville de Boulogne. Par ailleurs HAROPA envisage après aménagement des espaces libres leur remise au moins partielle à la disposition des piétons, à la fois comme lieu de promenade et de détente. Enfin, la renégociation possible à l'automne 2019 des conventions d'occupation de la zone commerciale (actuellement 9000 m² de SHON) devrait permettre la remise à jour d'un cahier des charges programmatique, architectural et fonctionnel, des commerces et des services.



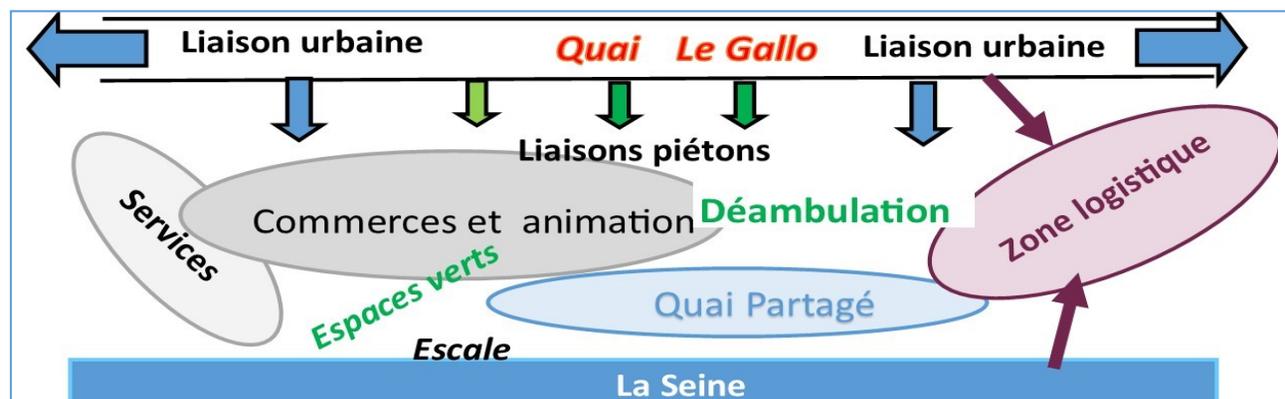
Sur ces bases a été lancée en fin 2018 une première concertation : deux réunions semi publiques ont permis au maître d'ouvrage d'exposer sommairement ses grands objectifs. Rendez-vous a été pris pour la fin 2019 de façon à évaluer le résultat des études poursuivies. La remise en place d'une logistique fluviale et routière, ouverte localement au transport des passagers sera au service d'un objectif actuellement très porteur et bien adapté au tissu bouloonnais : la logistique du dernier kilomètre. Le programme bâti devra s'insérer dans un ensemble de quais découpés en terrasses, garantissant la pérennité des transparences et des vues lointaines, ainsi que l'amélioration des espaces verts, et la fonctionnalité de leur ouverture au public.

Le programme d'organisation du stationnement accompagnera celui de la desserte interne de fonctions concurrentes : logistique, commerce, services. La réflexion devrait notamment porter sur l'évolution des services sportifs, de loisirs et d'animation qui se sont développés ces dernières années à partir du tissu commercial initial : aux côtés d'un restaurant de qualité et d'un important magasin d'accastillage, se sont installés de nombreux espaces d'animation ou de services, portés par des associations, voire par la mairie : permis-bateau, école de voile, et de glisse, location, espaces détente etc. La pérennité de ces activités devra être confirmée dans le nouveau contexte juridique et immobilier lié à l'évolution conventionnelle évoquée par Haropa.

lioration des espaces verts, et la fonctionnalité de leur ouverture au public.

Le programme d'organisation du stationnement accompagnera celui de la desserte interne de fonctions concurrentes : logistique, commerce, services. La réflexion devrait notamment porter sur l'évolution des services sportifs, de loisirs et d'animation qui se sont développés ces dernières années à partir du tissu commercial initial : aux côtés d'un restaurant de qualité et d'un important magasin d'accastillage, se sont installés de nombreux espaces d'animation ou de services, portés par des associations, voire par la mairie : permis-bateau, école de voile, et de glisse, location, espaces détente etc. La pérennité de ces activités devra être confirmée dans le nouveau contexte juridique et immobilier lié à l'évolution conventionnelle évoquée par Haropa.

Une opération d'aménagement complexe. Dans un premier temps on soulignera, par un examen rapide des objectifs **internes** du projet, que les associations ne sont a priori pas opposées à toute intervention économique ou urbaine. On supposera cependant que le programme initialement envisagé pourrait pour devenir opérationnel, prendre en compte des réalités et des échelles supérieures à ses limites initiales. **Il y a toujours plusieurs niveaux de contexte...** L'aménagement du Port Legrand présente une taille et un programme suffisamment complexes, permettant d'enrichir la réflexion en associant d'autres acteurs de l'aménagement et de la gestion urbaine, notamment la totalité des collectivités concernées et des associations. **L'élargissement du périmètre et de la réflexion sera probablement nécessaire.** Une concertation plus ouverte et plus complexe devrait alors permettre d'aller plus loin sur l'ensemble du projet, y compris sur des contenus initialement ignorés. Le schéma simplifié des contraintes de programmation est résumé ci-dessous :



Le port Legrand à Boulogne-Billancourt (suite)

Une concertation renforcée? Dans notre prochain numéro de septembre nous évoquerons les conditions **externes** de mise en place de ce programme (circulation, dessertes urbaines, évolution résidentielle périphérique) ainsi que les contraintes liés au calendrier des grandes opérations d'infrastructures voisines. Dans ce cadre, la concertation pourrait être renforcée entre les intervenants: opérateur, collectivités, associations et usagers.

Claude Guary (Action Environnement Boulogne-Billancourt)

Aménagement de l'île Seguin : Suites de l'abandon du projet Bolloré

Le 22 mai, Monsieur Bolloré signait avec la ville de Boulogne Billancourt le renoncement à son projet immobilier de campus numérique des entreprises du groupe Vivendi. A la presse, il n'a pas manqué d'invoquer les recours des associations comme prétexte à cet abandon.

Pourtant, si le recours déposé en octobre 2013 par associations et riverains n'a été jugé que le 17 mai 2019 (c'est-à-dire 6 mois après la signature d'un accord de conciliation), on ne peut que regretter 2 points :

1) Qu'après constatation du désaccord des associations avec le projet de PLU voté le 4/07/2013, une discussion fructueuse ne se soit pas engagée immédiatement entre le maire et les associations pendant la période du recours gracieux.

2) La lenteur de la justice : 6 ans!!!

Ce jugement tardif a justifié le recours porté par les associations et riverains qui ont persisté après l'accord de conciliation. Ceci prouve qu'il y avait des raisons de le déposer, puisque la délibération municipale a été jugée illégale. Dans notre pays, un citoyen qui soupçonne une illégalité **a le devoir de la signaler**.

L'affaire est close. 4 comités de suivi par an assureront un cycle vertueux d'échanges et de réflexion entre les opérateurs pour aménager l'île Seguin. Et le départ de Bolloré rend un peu de liberté à la réappropriation de l'île par les riverains et les usagers.

L'épisode Bolloré aura retardé le projet de 2 ans, mais il est possible que le visage de l'île s'en trouve amélioré.

Agnès Bauche (Action Environnement Boulogne-Billancourt)

ENVIRONNEMENT 92

<http://www.environnement92.fr>

Présidente : Irène NENNER, tél. 06 14 40 59 57

Secrétariat : chez Agnès BAUCHE, 16 rue de l'Ouest, 92100 Boulogne Billancourt, tél. 06 31 62 37 02

Courriel : environnement92@gmail.com

LA LETTRE D'ENVIRONNEMENT 92

Directrice de la publication : Irène Nenner

Rédacteur en chef : Jack Short (06 87 00 10 24)

Comité de lecture : Clotilde Norguet, Michel Riottot, Claude Guary, Jack Short

Photos /dessins: Pierre Salmeron, Claude Guary, Irène Nenner, Hélène Giraud, Rodolphe Kerautran .

Rédacteurs : Irène Nenner , Claude Barbe, Jean-Marie Blin, Pierre Salmeron, Jacques Capet , Hélène Giraud, Claude Guary,

. Union départementale d'associations de protection de l'environnement. Siret 43217905900014 - RNA W92 2002985
Création le 30-07-1991. Agrément Protection de l'environnement. Habilitation Dialogue environnemental.