

LE FLASH DE LA SAUVEGARDE

N° 69 - Mars 2012

Association de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Parc de Maisons-Laffitte

Association agréée - Arrêté Préfectoral du 22 juin 1978

Site internet : www.sauvparcml.asso.fr • e-mail : contact@sauvparcml.asso.fr

Editorial



Le Président
JC. GOAS

Nous avons promis dans notre précédent Flash n° 68 de faire dès 2012 des points sur un certain nombre de sujets d'intérêt actuel. C'est pourquoi, dans ce Flash nous commencerons par vous entretenir de la circulation et du stationnement dans notre ville.

Ce sujet est instructif et sensible pour tous les Mansonnien(ne)s anciens et nouveaux, car ils sont confrontés journalièrement aux nuisances correspondantes.

Nous allons donc faire des retours en arrière pour voir si les promesses faites dans le passé, soit ont abouti à des résultats concrets, soit sont tombées dans l'oubli.

Le sujet est vaste et demandera vraisemblablement que nous nous y revenions dans plusieurs de nos futurs Flashs.

Le Président.
JC GOAS.

La circulation

Un peu d'histoire...

Le précédent Maire Pierre DUPRES, conscient du problème de la circulation en centre ville, avait étudié dans les années 1985 la possibilité de construire une déviation de la 308, alors voie nationale qui traverse le centre ville.

Il avait proposé une déviation, qui aurait longé la Seine en empruntant après élargissement, le chemin de la digue existant le long du petit bras du fleuve, tout en poursuivant cette déviation au travers du territoire du Mesnil le Roi pour rejoindre la RD157. Malheureusement, il s'était heurté à l'opposition du Maire de cette ville qui avait refusé la traversée du territoire de sa commune.

Puis, une autre alternative de cette même déviation consistant à faire une remontée de celle-ci tout en restant sur le territoire de notre commune aboutissant rue des côtes, puis rue de La République pour aboutir rue de Saint-Germain, avait été aussi envisagée, mais abandonnée pour des questions techniques de pente du terrain, et... d'opposition des riverains. Il avait encore été envisagé, dans le cas du passage en bordure de Seine, la réalisation d'un échangeur au niveau du Belloy sur la commune du Mesnil, qui aurait rejoint l'A 14, lorsque le passage sous fluvial de l'autoroute avait été abandonné pour des questions de coût. Comme vous le voyez, les idées n'ont pas manqué. Par la suite, l'adoption du PPRI est venue faire sombrer toutes possibilités de solution de construction de déviations de ce côté !

VILLE DE MAISONS-LAFFITTE

LA CIRCULATION À MAISONS-LAFFITTE

Quelles solutions ? Réfléchissons ensemble !

La situation actuelle

La circulation routière constitue la principale nuisance que nous subissons.
Cette situation résulte de la géographie, les boucles de la Seine, du petit nombre des franchissements du fleuve et de l'orientation des flux routiers.
Les caractéristiques du trafic routier peuvent être synthétisées de la manière suivante :

- **La boucle de St-Germain-en-Laye** à l'intérieur de laquelle se situe Maisons-Laffitte est bordée sur trois côtés par la Seine, franchie par cinq ponts, répartis sur plus de 30 km. Ces franchissements supportent un trafic important : le trafic converge vers ces ponts qui fonctionnent tous comme des «entonnoirs».
- **Les flux de circulation** à l'intérieur de la Boucle de St-Germain sont essentiellement orientés Est/Ouest et Ouest/Est.

	Trafic en 1996 (en véhicules/jour)	Trafic en 1999 (en véhicules/jour)
Pont de Maisons-Laffitte	38 417	37 057
Pont du Pecq	63 884	50 486
Pont de Poissy	44 041	43 050
Autoroute A 14 (source DDE 78)	-	23 463

- **Un important trafic de transit** traverse les villes. Aucune commune ne détient la solution aux problèmes de circulation, que seule une approche intercommunale peut régler.

- **L'autoroute A14** est la seule voie rapide en service dans la boucle de St Germain, dont les points d'échanges avec la voirie locale ne sont pas réalisés. Il en résulte que les autres franchissements de la Seine supportent tous un **trafic de transit important**.

LE FLASH DE LA SAUVEGARDE

Directeur de la publication : J.-C. GOAS • Rédacteur en chef : P. HOREL - Conception - COPIE EXPRESS

Siège social : Association de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Parc de Maisons-Laffitte 21 ter, avenue Eglé - 78600 Maisons-Laffitte

Correspondance : BP 80 - 78603 Maisons-Laffitte Téléphone / Fax : 01 39 62 68 11

Site : www.sauvparcml.asso.fr - e-mail : contact@sauvparcml.asso.fr

Les nuisances provoquées par la circulation

Nous sommes tous responsables des nuisances de la circulation puisque, à quelques exceptions près, nous sommes tous des automobilistes.

La nature de cette circulation est de 2 sortes (30% intra-muros, 70% de transit).

Les nuisances associées appellent donc deux réponses différentes.



En mai 2001, il y a 11 ans, la Ville de Maisons-Laffitte dans une circulaire sur le sujet, largement distribuée, présentait le Schéma de Circulation proposé par la Direction Régionale de l'Équipement (Fig. 1), incluant le Projet de Schéma Directeur Seine et Forêts du SIEP (Syndicat d'études et de programmation, incluant huit communes. (Fig2).

Ce projet proposait un nouveau tracé de la déviation de la RD 308 avec un franchissement de la Seine à hauteur de la Frette-sur-Seine, lequel se prolongeait jusqu'à la RN 184, à hauteur de Conflans-Sainte-Honorine, en traversant le parc agricole d'Achères situé sur différentes communes dont majoritairement celle de Saint-Germain-en-Laye donnée pour partie en location à la ville de Paris et exploitée par le SIAAP. Ce fut un échec total ! Ce tracé était pourtant censé apporter une diminution du trafic significative dans le centre ville de Maisons-Laffitte aux heures de pointe (20%) et sur les voies traversant la commune.

Aujourd'hui, seule subsiste de ce Schéma la déviation de la RD 121, en cours de réalisation à Sartrouville, mais sans échangeur dans la plaine de Montesson !

Il en résulte que le trafic sur le pont de Maisons-Laffitte lequel nous intéresse plus particulièrement, a continué de croître ! Il est utile de rappeler que le trafic de transit sans arrêt a été évalué à pratiquement 70% du trafic total.

Objectif affiché par la municipalité en mars 2001 :

NOTRE OBJECTIF

Pour la circulation intra-muros

- favoriser, par la pédagogie, en liaison avec les associations concernées et comme le recommande le Plan de Déplacement Urbain (PDU), les déplacements alternatifs en centre ville: bicyclette, marche à pied...

Pour la circulation de transit

- il n'y a pas de solution intra-muros. Il faut élaborer un schéma de circulation dépassant le stade communal.

A la demande de Jacques MYARD, la Direction Régionale de l'Équipement a réalisé une étude.

Il résulte de cette étude que la solution aux problèmes de la circulation passe obligatoirement par :

- le doublement de la RD 121,
- la construction de deux échangeurs à Montesson et dans la plaine de la Jonction à Saint Germain-en-Laye, avec la A 14,
- la construction d'un pont à La Frette.

Schéma de Circulation proposé par la Direction Régionale de l'Équipement

TRÈS IMPORTANT : la représentation des voies nouvelles est schématisée et traduit les principes des liaisons uniquement. Il ne s'agit pas de tracés routiers qui seront définis par des études spécifiques ultérieures en prenant compte tous les paramètres, dont l'environnement.

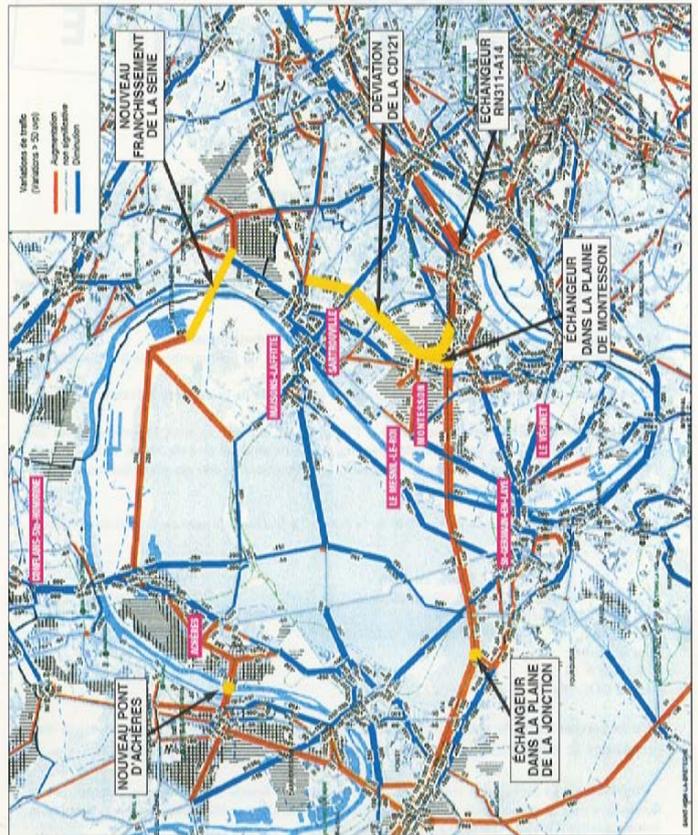


Figure 1

Projet de Schéma Directeur Seine et Forêts * : projet de tracé routier à moyen terme (2005)

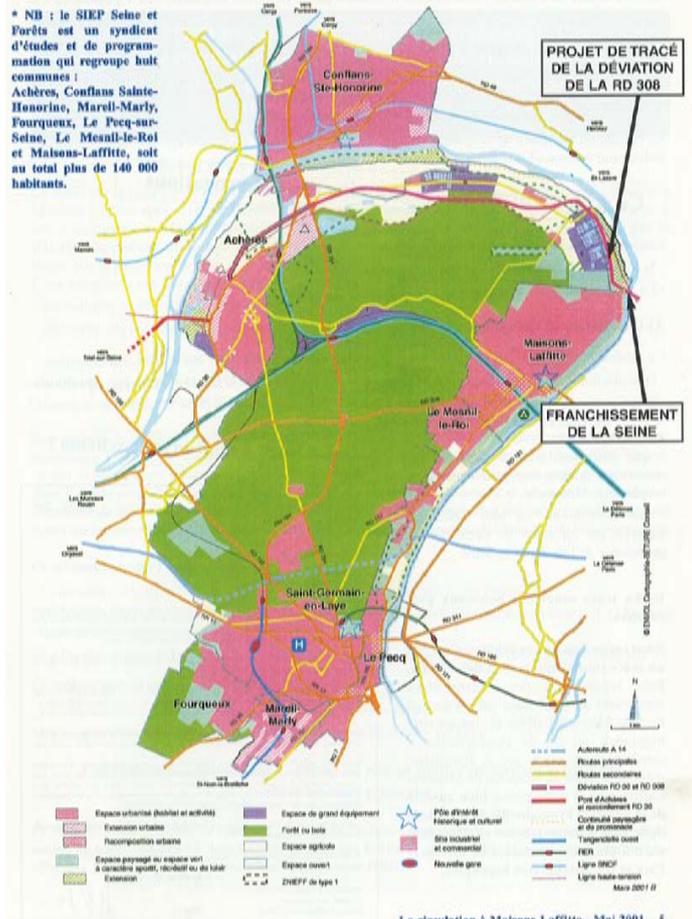


Figure 2

Alors, quelles solutions aujourd'hui ?

Sachant que toutes les solutions cohérentes d'ensemble ont été explorées, que Maisons-Laffitte à la malchance d'être la seule commune dont le centre ville est traversé par la RD 308, nous avons « réfléchi ensemble » et voici quelques suggestions. Pour notamment modérer la vitesse des automobiles.

Les grands points de circulation de notre ville sont principalement : côté EST, l'entrée de la ville par les avenue de Verdun et de Paris par la ZAC, puis l'entrée du Parc et le petit Parc par l'avenue Louvois (Le Parc est aussi desservi par l'avenue Molière).

Nous constatons que :

- L'entrée de la ville par la ZAC :

La vitesse est heureusement réduite par l'aménagement de la place ovale au débouché du pont de la 2ème DB et celui de la place de la Porte de Maisons, rebaptisée Place Lannes.

- L'entrée par l'avenue Louvois :

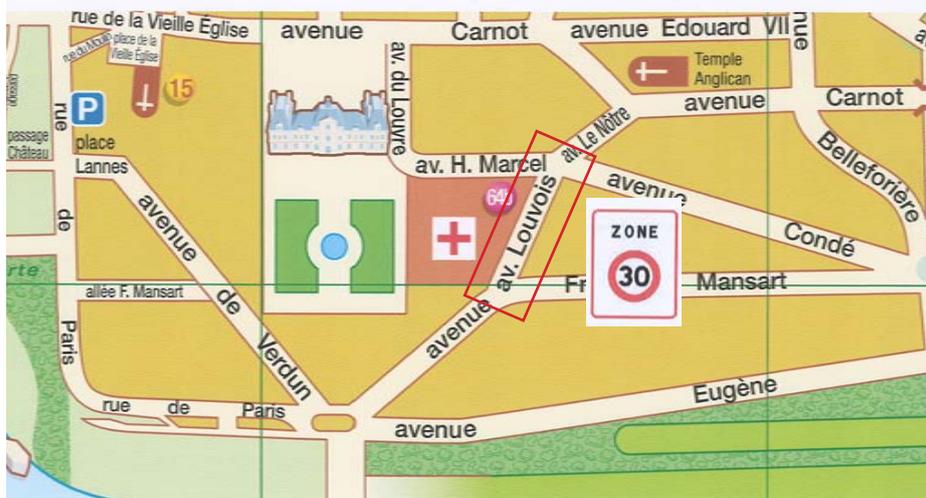
La vitesse est par contre un danger permanent aux heures de pointe pour les piétons, notamment pour tous les enfants se rendant dans les groupes scolaires et les cyclistes : ces derniers et ont d'ailleurs pris la sage décision de rouler sur les trottoirs devenus de fait encore plus dangereux ! Quant aux automobilistes, le seul aménagement modérateur de vitesse existant, à savoir un ralentisseur trapézoïdal affaissé, est inefficace et insuffisant, car il doit être associé à d'autres dispositifs ralentisseurs ! Il y a bien longtemps que cet aménagement n'impressionne plus les 4 X 4 et autres Cross over...

Nous avons attiré précédemment à maintes reprises l'attention du Maire sur cette situation, la dernière en date par courrier du 26 décembre 2010. Le Député-maire J. MYARD nous a répondu par courrier du 2 février en précisant « ...le service de la voirie va procéder à une étude de réaménagement de la voie. ». Réponse positive, aussi :

Nous demandons à participer à cette étude en collaboration avec le service de la voirie.

Nous demandons aussi, soutenus par tous les riverains, des avenues Louvois, Le Nôtre, Mansart, Carnot, entre-autres, que le tronçon de l'avenue Louvois compris entre les Avenues Mansart et Le Nôtre jusqu'à Carnot, soit mis en ZONE 30.

Ce tronçon devra inclure un marquage au sol incluant le carrefour des avenues Henry Marcel / le Nôtre / Condé. Cette zone 30 devra comporter les aménagements de vitesse tels que surélévation de la chaussée par plateau en entrée et sortie de zone 30, carrefour et traversée piétonnes compris. L'ajout d'un radar comme celui se trouvant aux entrée / sortie du Mesnil sur la RD 308 nous semble aussi très souhaitable, car seul susceptible de la limitation de vitesse. Il a fait preuve de son efficacité à cet emplacement.



Une ZONE 30, c'est quoi ?

Le coussin ralentisseur (dit berlinois) ayant fait preuve de son efficacité limitée, après étude, nous en sommes arrivés à la conclusion que seul, dans le cas présent, le plateau surélevé en zone 30 avec traversée piétonne permettra de résoudre le problème actuel des riverains à l'emplacement précité.

« La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit

aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. ».

Vous trouverez sur internet toutes précisions sur « La ZONE 30 » dont en particulier les dispositions légales sur le site du CERTU (Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques www.certu.fr).



Plateau surélevé
en entrée de zone 30

Des poids lourds de 60 tonnes prochainement sur les routes ?

Dans la plupart des pays Européens, dont la France, la longueur des poids lourds atteint 18,75 m pour un poids total de 40 tonnes, avec tolérance à 44 tonnes pour circuler à ce niveau dans un rayon de 100 km autour des ports maritimes, dès lors qu'il s'agit exclusivement de marchandises qui sont arrivées ou seront acheminées par la voie maritime.



Une période d'essai portant à 60 tonnes le poids total et à 25,50m la longueur du poids lourds est en cours, mais sachez que, sous la pression des professionnels de la route, le passage, sans limite territoriale à 44 tonnes est quasiment acquis car voté à l'Assemblée nationale dans la nuit du 31 janvier au 1er février dernier ! Nous n'avons donc pas fini de voir des monstres de PL en transit sur l'avenue de Longueil et avec le passage au 60 tonnes, ce sera encore pire ! Qui paiera la remise en état des chaussées, sachant que l'éco-redevance PL prévue à cet effet est reportée d'année en année...



Quelques images de poids lourds prises en quelques minutes, avenue de Longueil, au milieu de l'après-midi.



Le SMSO (Syndicat Mixte d'aménagement, de gestion et d'entretien des berges de la Seine et de l'Oise).



Circulation douce en bordure de Seine

Initié en 2007 par P. BEDIER alors encore Président du Conseil Général du département, ce syndicat est depuis 2009, présidé par Daniel LEVEL, Maire de Fourqueux, Conseiller général du canton du Pecq. Ce syndicat est porté par le département des Yvelines en vue de dessiner un avenir porteur pour la Seine et par les communes membres du syndicat afin de permettre l'intégration de la Seine dans la vie quotidienne des citoyens et l'essor économique de leurs territoires. Ce syndicat a pour but, après un travail de diagnostic des berges de Seine, de faire effectuer les travaux de réaménagement et de renaturation des berges depuis la terre et le fleuve et également de favoriser une circulation douce sur ces berges.

Le périmètre d'études est divisé en 3 secteurs totalisant 245 km de berges de Seine, s'étendant de Bezons à Conflans-Sainte-Honorine. Il impacte près de 50 communes.

Maisons-Laffitte est située dans le secteur amont, avec 67 km de berges dans un état très moyen. Elle est représentée au syndicat par J. BOURILLON Maire-adjoint, Délégué aux Bâtiments, à l'Équipement et aux Espaces verts et JC GOAS Président de notre Association.

En 3 ans, un travail considérable a été effectué. Les deux photos ci-jointes donnent une idée des propositions avancées faites notamment en matière de suggestions d'ouvrages et notamment de passerelles en faveur d'une circulation douce...pour un coût totalisant tout de même près de 24 millions d'euros...

Il subsiste un point noir à Maisons-Laffitte concernant la circulation douce le long du champ de course coté Seine qui permettrait une continuité de celle-ci jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine. En effet, s'il semble impossible de voir des promeneurs ou des cyclistes à proximité immédiate des chevaux en courses à l'effort et donc susceptibles de les effrayer, il doit pourtant être possible de trouver une solution, car en 2011 le nombre de réunions de course à ML s'est élevé à 26 (à peu près comme à Chantilly) et il suffirait de fermer l'accès à la circulation douce 26 jours dans l'année soit 0,7 % des jours annuels...

Il convient donc dans ce cas de trouver un accord amiable, mais d'une façon pérenne, avec les partenaires concernés, comme par exemple une convention d'autorisation d'occupation du domaine public fluvial consentie par VNF (Voies Navigables de France)...

Par ailleurs cette solution éviterait à France-Galop propriétaire de l'hippodrome de prendre des initiatives d'entretien qui incombent à d'autres services comme par exemple le SMSO...

A noter que pour l'instant, une circulation douce ne peut être envisagée dans le prolongement de celle de Sartrouville vers La Frette-sur-Seine, Cormeilles-en-Parisis et Herblay, car ces communes sont situées dans le Val d'Oise... et ne font pas partie des communes du SMSO.

Enfin, si vous comparez l'entretien des berges de Seine coté Sartrouville puis coté Maisons-Laffitte, vous verrez qu'il y a beaucoup à faire de notre coté à commencer par la suppression du mur tagué coté départ des courses et son remplacement par une haie verte à feuillage persistant.

La présence de ce mur tagué continuellement est loin d'être une référence visuelle quand on vient voir la Cité du cheval et son château !

Nous l'avons déjà demandé, nous le redemandons.



Les tagues du champs de courses.



2 exemples de projets de passerelles, franchissant la Seine.

Projet de loi relatif à la majoration des droits à construire.

Où en est-on ?

Le projet de loi a été présenté au conseil des ministres le 8 février 2012 par M.B. APPARU Secrétaire d'Etat chargé du logement.

De quoi s'agit-il ?

Pour faire face à la pénurie d'offres de logement, ce texte prévoit des dispositions visant à faciliter la construction de nouveaux logements et l'agrandissement de logements existants.

Les droits à construire qui résultent de l'application des règles des POS et des PLU sont augmentés de 30%, que ces règles portent sur le gabarit, la hauteur, l'emprise au sol ou le coefficient d'occupation des sols.

Cette mesure est limitée dans le temps à trois ans.

Le texte prévoit la possibilité pour une commune ou un EPCI de s'opposer, par une délibération expresse, à l'entrée en vigueur automatique de la mesure sur tout ou partie de son territoire préservant ainsi le principe de libre administration des collectivités locales

SIAAP : Enquête publique sur la Refonte de la station Seine-aval .

Sur notre site internet, vous pourrez retrouver les observations que nous avons déposées en mairie de Maisons-Laffitte au moment de l'enquête publique. Les commissaires enquêteurs ont rendu le 3 février dernier leurs conclusions. Nous allons les examiner et reviendrons sur le sujet au prochain Flash.

Bientôt un nouvel «habit de lumière» pour le château de Maisons.



Maître d'ouvrage
Centre des monuments nationaux
Direction de la maîtrise d'ouvrage
62 rue Saint-Antoine
75186 PARIS CEDEX 04
www.monuments-nationaux.fr

Assistance maître d'ouvrage

- CSPS
COSSEC
16 rue de la Maison Rouge
7785 LOGNES
- Contrôleur technique
DEKRA Inspection SAS
ACTIVITE CTC YVELINES
ZI de Pissaloup
1 rue Blaise PASCAL
78190 TRAPPES

Maître d'œuvre

- Monsieur Stéphane SERVANT
Atelier S² / Conception Lumière
120 avenue Foch
94100 SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS
- h20 Architectes
24 place Raoul Follereau
75010 PARIS
- EGIS France
Bureau d'Etude Technique
31 cours des Julliottes
94706 MAISONS-ALFORT CEDEX

Coût prévisionnel de l'opération
600 000 € TTC

Financement de l'opération
Ville de Maisons-Laffitte :
153 500 € TTC, soit 25 %
Centre des monuments nationaux :
446 500 € TTC, soit 75 %

Début prévisionnel des travaux
décembre 2011

Durée prévisionnelle des travaux
22 semaines

Autorisations administratives
Autorisation de travaux sur monument
historique classé (AC)
n° AC 078 358 10 00033
délivrée le 14 février 2011

Consultation du dossier
Préfecture de région (direction
régionale des affaires culturelles
d'Ile-de-France ou service territorial
de l'architecture et du patrimoine
des Yvelines)

Vole de recours
Tribunal administratif de Paris
(dans un délai de deux mois)

Entreprises
Lot unique
MULTITEC
Parc d'activités des Pivoles
Bat. Elisee Reclus - Lot B
81/83 rue Elisee Reclus
69150 DÉCINES-CHARPIEU



Le château de Maisons, à Maisons-Laffitte, est édifié sur les dessins de François Mansart entre 1640 et 1646, pour le compte de René de Longueuil, président du Parlement de Paris. Il occupe une place majeure dans l'histoire de l'architecture du château français, en tant que maison de plaisance ouverte sur ses jardins. Son plan massé et l'étagement pyramidal de ses volumes qui dominant un vaste parc, font école pendant des siècles. Aménagé entre 1643 et 1670, le parc initial participe à cette composition. Loti par son propriétaire Jacques Laffitte à partir de 1833, il est désormais réduit. Côté Seine, les jardins conservent néanmoins les grandes lignes générales et notamment la perspective, prolongée par le pont construit dans l'axe de la composition. La mise en lumière du château et des jardins participe directement de la mise en valeur de l'édifice au sein d'un environnement renouvelé, qui ne doit pas être occulté. Côté ville, le château est intégré dans l'espace urbain ; côté Seine, il constitue un point focal de la composition paysagère et architecturale du lieu.

Le prochain flash vous parviendra en avril/mai. Il y sera traité à nouveau de la circulation et du stationnement, car le sujet est vaste...et bien d'autres sujets encore comme l'urbanisme et la volonté affichée de son augmentation de...30% !

BULLETIN D'ADHÉSION / RENOUELEMENT 2011 à envoyer à :
Association de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Parc de Maisons-Laffitte
BP 80 - 78603 Maisons-Laffitte Cedex

Nom, Prénom :
Demeurant à :
Téléphone / Courrier :
E-mail :

adhère à l'Association de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Parc de Maisons-Laffitte, agréée par la préfecture des Yvelines et adresse à l'Association un chèque de 25 € (minimum).

Signature

Pour tout chèque reçu d'un minimum de 35,00 € il sera adressé à tout nouvel adhérent, le livre (deuxième édition) de Georges Poisson, Conservateur Général honoraire du Patrimoine, «De Maisons-sur-Seine à Maisons-Laffitte». Les cotisations annuelles et les dons sont déductibles de l'impôt sur le revenu.

Le Parc de Saint-Cloud menacé ?

Pas loin de nous, l'historique Parc de Saint-Cloud doit être préservé car menacé à en juger par la pétition en cours dont voici le texte... Nous avons aussi un Parc à protéger !

A noter qu'à Saint-Cloud le Maire de la 7ème circonscription des Hauts-de-Seine est aussi Député UMP depuis 2010...

Notre association a décidé d'apporter son soutien au Collectif des Associations Cœur de Seine.



Alerte : le projet de Plan Local d'Urbanisme autorise des constructions dans le Domaine National du Parc de Saint-Cloud.

Signez la pétition pour sauver le Parc de Saint-Cloud.

Le 17 novembre 2011, la municipalité de Saint-Cloud a arrêté un projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui classe en Zone Constructible (UL) près de la moitié du Domaine National du Parc de Saint-Cloud.

Ce changement permet, sous conditions, la construction de bâtiments de 10 mètres de haut, l'implantation de parkings et l'installation d'une aire d'accueil des gens du voyage (7000 m2) à proximité de la Manufacture de Sèvres. Depuis lors, l'inquiétude grandit chez tous ceux qui ont à cœur de préserver la beauté de cet espace vert unique aux portes de Paris. Sur la base de quels accords ce projet a-t-il pu voir le jour ?

La Caserne Sully, composée de quatre bâtiments de l'époque Charles X et située à l'entrée Nord du Parc côté Seine, est menacée de disparaître dans le cadre de futures opérations de promotion immobilière qui se préparent dans l'ombre. Que sait-on aujourd'hui du projet de contrat d'aménagement territorial (CDT) de la future gare du Grand Paris qui intègre la Caserne Sully et les bâtiments de l'Ecole Normale Supérieure de Saint-Cloud (Pavillon de Valois) ?

La Loi sur le Grand Paris, la dérèglementation en cours du Code de l'Urbanisme, ainsi que la surdensification annoncée des trois départements de la petite couronne font craindre le pire. Le 13 novembre dernier, une lettre ouverte au Maire de Saint-Cloud a été diffusée dans toute la ville et reprend de nombreuses

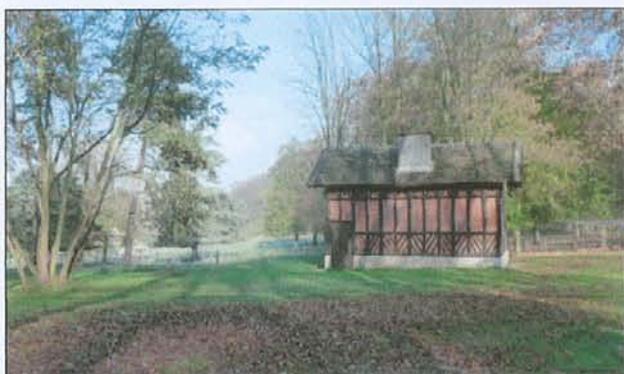
questions que les Clodoaldiens se posent devant ce projet de PLU. Pour quelles raisons le Maire de Saint-Cloud ne répond-t-il pas aux questions que lui posent ses administrés ? La transparence et la concertation proclamées par les élus relèveraient-elles du simulacre ?

L'enquête publique est annoncée pour février 2012 : nous devons y participer massivement ! Dans l'immédiat, inscrivez-vous sur www.avsaintcloud.com afin d'être informés des prochains événements. Signez cette pétition, faites-la circuler autour de vous et retournez-la au Collectif des Associations Cœur de Seine. Nous sommes soutenus par des fédérations nationales et des milliers de citoyens qui refusent qu'un tel projet puisse voir le jour.

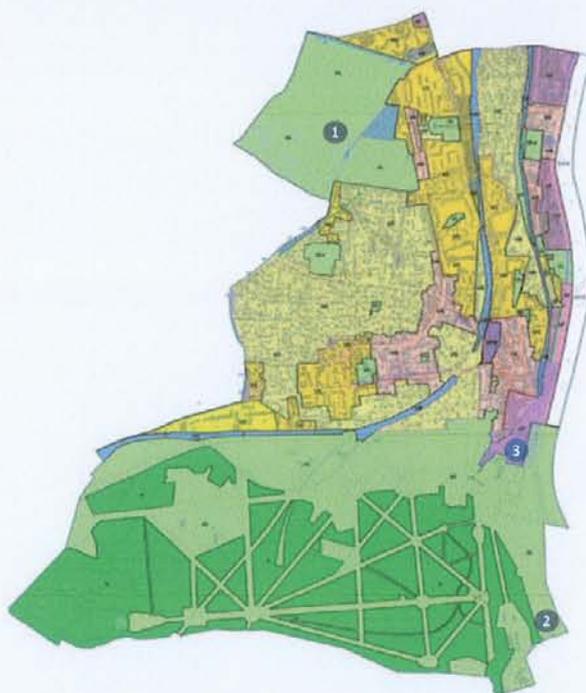




La façade du bâtiment principal, dit "bâtiment Charles X", de la Caserne Sully, vue du Pont de Saint-Cloud (vente par l'État en cours).



Porte de Garches : le chalet Charles X, plaine de Combleval, désormais en zone UL, constructible !



Carte du projet de PLU de Saint-Cloud : la Zone UL (vert clair) autorise les constructions jusqu'à 10 mètres de haut et l'implantation de parkings. Elle couvre, entre autres, le Domaine national et l'Hippodrome (1). La Zone N (vert foncé) reste non constructible. L'aire d'accueil pour les gens du voyage (2) est prévue à proximité de la Manufacture de Sèvres. La Caserne Sully (3) est englobée dans le périmètre de la gare du grand Paris (Zone UF, en rose foncé) ; son COS passera de 1 à 2 et permettra sa destruction. Zonage et règles d'urbanisme téléchargeables sur www.saintcloud.fr.

PÉTITION

Le Collectif des Associations Cœur de Seine demande à l'État et aux collectivités locales de :

- classer l'intégralité du Domaine National du Parc de Saint-Cloud et de l'Hippodrome en zone N - non constructible ;
- préserver et mettre en valeur la remarquable Caserne Sully ;
- refuser les éléments du PLU de Saint-Cloud portant atteinte au cadre de vie (patrimoine et environnement) ;
- mettre enfin en œuvre une concertation réelle et transparente en amont des décisions d'aménagement.

Prénom, nom	Adresse	E-mail	Signature

À renvoyer à : Collectif des Associations Cœur de Seine, 20, rue Tahère 92210 Saint Cloud.

Contacts : Aimer Vivre à Saint-Cloud - 07 70 74 42 96 - avsaintcloud@gmail.com

Garches est à Vous - 01 47 41 22 40 - garches.est.avous@orange.fr

Vos dons serviront utilement à promouvoir cette action. Le Collectif Cœur de Seine est composé d'Associations Loi 1901 sans but lucratif, indépendantes de tout parti politique. Cette initiative est soutenue par Adrec (Chatou), Bellerive Malmaison, Rueil Écologie, Vivre à La Défense, Environnement 92 et Les Amis de Napoléon III.