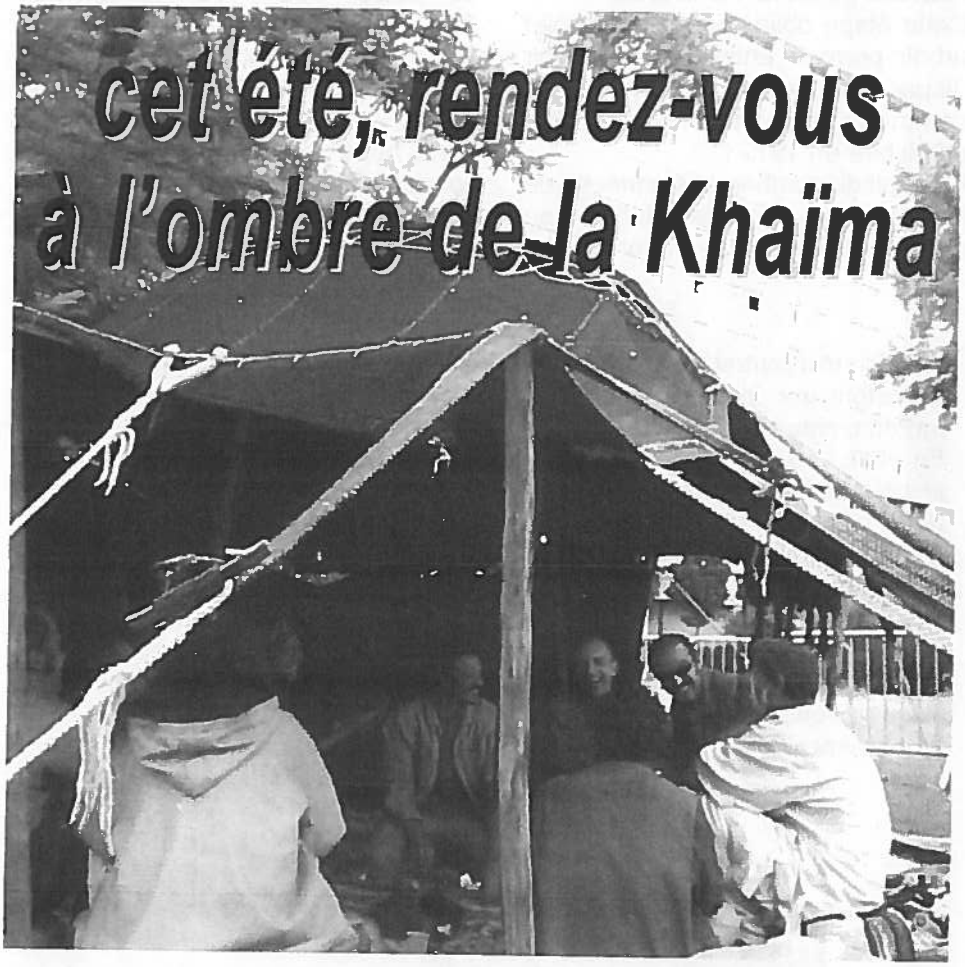
UNIVERSITE
un quartier, des vies
n°5 - juin 2004

cet été, rendez-vous à l'ombre de la Khaïma



La Khaïma, c'est une tente nomade, un espace central privé et public où la famille, le voisin, l'étranger s'y retrouvent pour y partager un thé à la menthe. On a pu la découvrir à l'occasion de la Fête d'Anatole-France, le 19 juin dernier (notre photo).

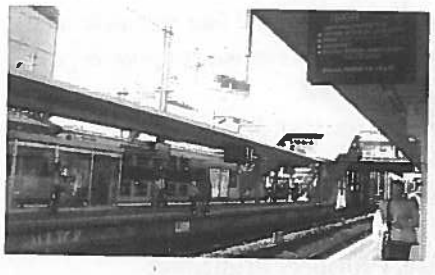
Cet été, une caravane itinérante composée de tentes, de chèvres, d'un cheval et de charrettes transhumera d'une semaine à l'autre dans les quatre cités du quartier Université de Nanterre pour y vivre jour et nuit avec ceux qui ne partent pas en vacances et y provoquer des moments de vie commune et de convivialité autour d'activités agricoles (traite des chèvres, production de fromages, initiation à l'apiculture, découverte du jardin), d'activités culturelles (projections de films, concerts, soirées conte, exposition photographique itinérante, lectures publiques), d'activités pédagogiques (atelier de dessin, de salsa, de poterie), visite du quartier. Il y aura aussi du sport avec notamment un tournoi de lutte, des moments de convivialité avec des repas collectifs, soirées télé, bains publics, soirées jeu...

On y trouvera aussi un marché bio, des activités sociales avec un écrivain public et des aides juridiques.

Le projet est mené par l'association La Ferme du Bonheur avec de nombreux partenaires : des associations (Unis-vers-cités, Musique pour tous, Sirop d'la rue, Métiss'art, L'Assec, Bâti-cino, Ligue 92, Strat et J, Radio FPP, Nouvelles-Voies, Nyumba, Ludo Parc, Sabthelot, Agora-Ile-de-France, Itinérance...), les centres de loisirs, les services municipaux et les habitants. Tous les projets sont les bienvenus, alors cette été, passez sous la Khaïma.

Pour plus d'informations, contactez Cécile Gomendy au 01 47 24 51 24 ou par internet : la.ferme.du.bonheur@free.fr

Cité universitaire
du 25 juillet au 1er août
Anatole-France
du 1er au 8 août
Provinces-Françaises
du 8 au 15 août
Berthelot : du 15 au 22 août



Nanterre-U, la nouvelle gare ... p.2 et 3

Logement libre, une imposture ?..... p.4

Pont de Rouen : ça bouge enfin p.6

Débat : réduire l'usage de la voiture p.7

Nouvelle gare Nanterre-

Du 17 mai au 26 juin, chacun d'entre nous a pu participer à l'enquête publique, à la mairie de Nanterre, sur le projet d'une nouvelle gare RER Université.
Cette étape obligatoire à tout projet urbain permet - enfin - d'espérer voir disparaître ce bâtiment mal-commode et surtout bâti à titre provisoire en 1972 !
Cela fait de nombreuses années que les habitants, les associations se mobilisent pour qu'un vrai projet voit le jour et surtout réponde à leurs attentes et à celles des usagers.

Le 11 février, notre journal a organisé un débat public sur le thème *"Comment réduire l'usage de la voiture ?"* (lire page 7). Le problème de la gare y a été abordé car elle est le point central du transport collectif dans notre quartier et un lieu de correspondances multimodales évident (plusieurs moyens de transport sur un même site).

Un projet ambitieux

Un bâtiment central sur plusieurs niveaux, bien plus spacieux qu'aujourd'hui et surtout une meilleure fonctionnalité (notamment pour les personnes à mobilité réduite).
En effet, le hall principal de la gare sera à la hauteur des ateliers RATP actuels. Le bâtiment sera sur 3 niveaux. Le 1er sera le hall d'accueil commun RATP/SNCF. Le niveau 0 permettra l'accès aux quais. Et sous les quais (niveau -1) un second hall d'accueil.
Le niveau 1 sera prolongé d'une dalle au-dessus des voies. Cette place, ou plutôt parvis, laissera l'avantage aux piétons mais prévoit également une voie routière reliant la rue Anatole France au Bd des Provinces Françaises. Elle intègrera les moyens de transport actuels (SNCF, RER A, bus 304...) mais prévoit, dans sa conception, l'arrivée de la ligne de tramway T1 et probablement d'autres lignes de bus.

Voilà à quoi pourrait ressembler la future gare (projet à l'état d'esquisse)

Rappelons que 31 000 voyageurs empruntent chaque jour la gare. Il faut également penser qu'avec le projet "Seine-Arche" et ses nombreuses constructions ce chiffre risque de progresser très fortement. Ainsi, dans le cadre de l'enquête publique, notre avis a été demandé. Toutefois, à ce niveau du projet, il est difficile de se faire une idée précise. On sait que la première phase démarrera en 2005 mais sera peu visible alors que les premiers travaux significatifs débuteront en 2007 pour une fin prévue et donc une ouverture de la gare courant 2010.

Le financement

Pour ce qui est du financement, le contrat de plan Etat/Région prend à sa charge 63% (soit 50 millions d'euros), l'EPASA (établissement qui gère le projet Seine- Arche) 29% (soit 23 millions) et la RATP 8% (soit 6.4 millions) pour un montant total de 79.7 millions d'euros. On le voit bien le projet est de taille !

Néanmoins, un bémol, seule la 1ère phase est inscrite au contrat de plan (donc officialisée et validée par les partenaires). Qu'adviendra-t-il si la seconde phase n'est pas inscrite sur le prochain contrat ? C'est pourquoi il faut rester vigilant et faire en sorte qu'il n'y ait plus de retard supplémentaire.

Cette gare permettra de favoriser les liaisons entre les différentes cités, la fac Paris-X et les futures réalisations

"Qu'attendez-vous de l'aménagement de l'axe Seine-Arche ?"

L'aménagement de l'axe Seine-Arche va profondément transformer notre quartier dans les années à venir. Qu'en attendez-vous ? des logements, des espaces verts, une meilleure circulation, de nouveaux équipements publics, des commerces, du travail, de la formation ? A vous la parole...

"Si ce projet est d'améliorer le quartier, je suis pour mais il ne faut pas que nos loyers augmentent ! Les logements pourraient être agrandis surtout les salles à manger et les cuisines. Pour ce qui est du commerce, nous avons ce qu'il faut aux alentours. Dans le quartier il y a besoin de petits commerces pour le plus urgent, comme cela existe maintenant.

J'aime bien mon quartier, j'apprécie quand la ville y réalise de nouveaux aménagements comme c'est le cas autour de l'école cette année.
Hassina Falek,
mère d'élève, Provinces Françaises

Université : ouverture en 2010 ?

du projet "Seine-Arche".

Le financement important de l'EPASA n'est pas anodin. La gare Université est géographiquement très bien placée par rapport à la zone d'aménagement et surtout est au cœur d'une réalisation de l'EPASA sur le site appelé "Nœud papillon" : un très grand pôle commercial de 130 000 m2 de surface dont 35 à 40 000 m2 de commerce. Les 2/3 restants seront des bureaux, des logements...
Ainsi, on le voit bien, cette nouvelle gare est un élément moteur dans le projet "Seine-Arche" ce qui explique, peut-être, le déblocage et l'accélération du calendrier.

Aurait-on un projet si ambitieux et une perspective d'ouverture vers 2010 si derrière tout cela la gare ne desservait pas une bonne partie des réalisations à venir sur le grand axe Seine-Arche ? Doit-on vraiment s'en plaindre ?

Philippe Blondel

"Nanterre-U", du provisoire qui dure... depuis 1972 !

Une décision surprenante : le pôle de services lié à la future gare confié à un promoteur

Le 2 avril dernier s'est réuni un " comité de conseil " chargé de donner un avis sur le choix d'un opérateur privé à qui l'établissement public Seine-Arche va confier la conception, la réalisation et la gestion du pôle commercial de la gare (commerces, bureaux, logements) qui s'étendra de la Maison Daniel-Féry à la RN 314, sur le site "nœud papillon", soit autour de 15% des surfaces à construire. Daniel Brichot, président de l'association Unis-Vers-Cité, y participait. Voici des extraits de son intervention.

"Le cahier des charges doit être plus et mieux débattu avec les habitants et les associations. Dans ce que nous avons vu du règlement de la consultation, il n'y a pas d'information sur les contraintes financières. Le peu de place dans le programme du secteur non marchand est très préoccupant, tout comme l'absence récurrente du quartier du Petit-Nanterre. Enfin, il n'y a pas d'orientation forte sur la place de la voiture et la priorité aux autres modes de transports alors que ce pôle commercial, tel qu'il est présenté, va attirer des flux de voitures." (...) "La logique financière prédomine dans ce projet, cela risque de conduire peu à peu vers une transformation sociologique du quartier, qui a terme conduit à un rejet plus loin des personnes à faibles ressources."

"Cette démarche (de donner à un opérateur l'aménagement du secteur de la gare, ndlr) est en fait un dessaisissement partiel de la maîtrise publique de l'aménagement Seine-Arche, qui est contraire à toutes les luttes qui ont été menées face à l'extension de la Défense."

"En conclusion, nous voyons dans cette démarche une confirmation des inquiétudes que nous avions formulées lors du marché de définition. Nous ne nous prononcerons pas sur le choix d'équipes ce jour ! "

Le plus important c'est l'avenir des habitants des quartiers concernés. Auront-ils une place dans ces projets ? Y trouveront-ils un travail, une plus grande sécurité ?
Ces projets devraient permettre de donner une nouvelle image des quartiers. Une image de modernité qui serait utile aux habitants.
C'est bien qu'il soit prévu une nouvelle gare. Un centre commercial peut ajouter un plus, à condition que les petits commerces actuels soient intégrés prioritairement au projet. Ces projets seront réussis si ils bénéficient à tout le monde !
Mohamed Debbi, 42 ans, Joliot-Curie

Le projet de la gare avec les liaisons piétonnes et automobiles va créer un lien entre les quartiers, qui n'est pas possible aujourd'hui avec la seule passerelle Mansard. Bien sûr il faudra veiller à limiter le trafic, des véhicules, lié à la gare. Quant aux commerces, il y a déjà suffisamment de choses, il faut certainement les valoriser mais il n'y pas besoin d'un nouveau centre commercial qui sera "impersonnel". Ma question principale : l'avenir de nos cités est-il vraiment compatible avec ce vaste projet ? J'ai l'impression que nos cités ne "collent" pas avec le projet tel qu'il est présenté. D'ailleurs, sur certains plans on voit un de nos bâtiments disparaître !
Christophe Voinnet, 38 ans, Anatole France

Logement libre... pour quelle famille libre ?

Depuis plusieurs années, des hommes politiques, de droite mais aussi de gauche, nous assènent qu'à Nanterre il manque de mixité dans la construction de logements. Ce débat a été au cœur du projet d'extension de la Défense avant d'être celui de Seine-Arche. D'après eux la construction de logements "libres" équilibrerait la situation et supprimerait le mal vivre dans les quartiers populaires.

1 600 □ pour un "4 pièces" dans ce programme récent du centre-ville de Nanterre

Pourtant, la construction de logements "libres" existe bel et bien dans notre région et à Nanterre (vous n'avez qu'à faire un tour de la ville et compter le nombre de petits programmes immobiliers neufs ou en cours de construction !) et cela ne résout en en rien les causes des difficultés des quartiers concernés. Quant à la qualité urbaine des logements "libres", regardons les barres de la Défense bien moins conviviales que la nouvelle génération d'Hlm de ces dernières années.

A quelle demande correspond cette volonté de "liberté" et qui pourra accéder à celle-ci ? Sur notre photo, l'exemple d'un programme récent au centre ville le "4 pièces" est mis en location pour la modique somme mensuelle de 1 600 □ (toutes charges non comprises !). Ni très grands, ni exceptionnels, ces logements sont destinés à une certaine catégorie sociale de demandeurs. Si les pouvoirs publics devaient, à partir d'opérations d'aménagements, promouvoir ce type de constructions, on pourrait légitimement se poser plusieurs questions : dans les 10 à 15 ans à venir, où devront aller loger les habitants actuels et leurs enfants ? Est-il libéral d'utiliser des moyens publics pour favoriser la privatisation du territoire par le prix le plus élevé ? Et les demandes en cours ?

Dans les années 60, Paris et les villes voisines (Puteaux, Rueil, Courbevoie, Suresnes...) mixaient les habitants, comme c'est le cas à Nanterre aujourd'hui. L'extension de la Défense et les politiques d'exclusion interdisent aux familles moyennes ou à faibles revenus l'accès à ces villes. Elles vont de plus en plus ressembler à Neuilly où la mixité n'existe plus depuis très longtemps, reléguant les salariés à 50 km de Paris.

C'est donc dans ces villes là que se joue la mixité sociale et non dans "l'effacement" des quartiers populaires qui au contraire aspirent à plus de solidarité, de renouveau et d'accès à la ville.

Daniel Brichot

Le renouvellement des structures urbaines de la ville cela veut dire le bâti mais aussi le social. L'un des objectifs devrait être de fixer et fidéliser la population locale. Elle doit être moteur de la mixité, il faut donc lui offrir les moyens d'accueillir les nouveaux arrivants. Pour cela il faut une présence significative des services publics. Les associations doivent aussi jouer un rôle et participer à l'émergence d'un nouveau quartier. Les habitants ne peuvent subir toutes ces années de travaux sans entrevoir la réussite d'objectifs auxquels ils ont été associés et qu'ils partagent.

Mustapha Benyattou, enseignant aux Provinces-Françaises, habitant Joliot-Curie

Pour qui sont prévus les nouveaux logements ? Car les loyers des logements qui se construisent aujourd'hui sont beaucoup plus élevés, c'est le cas des derniers construits à Rouget de l'Ile. A Nanterre il faut déjà attendre au moins 3 ans pour accéder à un appartement. Alors si c'est pour loger des personnes qui ont des hauts revenus et qui viennent d'ailleurs où est l'intérêt ? Il y aura aussi des logements à vendre, nous aimerions acheter pour continuer à vivre dans notre ville, à Nanterre, mais, vu les prix, ce n'est pas pour nous, bien que nous travaillons tous les deux ! Il faut avoir les moyens pour continuer à vivre à Nanterre.

Linda Grini, 27 ans, Chemin de l'Ile

On a marché sur Seine-Arche !

L'association Unis-Vers-Cités clôturait son troisième volet de l'exposition "Quelle(s) histoire(s)" aux Provinces Françaises, après Marcelin Berthelot et Anatole-France l'année passée, par une visite-promenade du site Seine-Arche. Plusieurs représentants de l'Epasa et les élus du quartier ont accompagné la cinquantaine d'habitants qui, malgré le froid, a parcouru une partie de ce qui devrait devenir dans les années à venir "Les terrasses". Plusieurs haltes jusqu'à l'arrivée au siège de l'Epasa, où est exposée la maquette du projet, ont permis

Du quartier...

... à la maquette du projet

à chacun de poser des questions, par exemple sur la hauteur des bâtiments prévus le long de la cité. Certains ont fait part d'attentes, telle que *"ce nouveau quartier ne tourne pas le dos"* aux cités existantes. Enfin des inquiétudes se sont manifestées, concernant les nouvelles voies projetées, comme l'idée de prolonger l'allée de Bourgogne ou bien celle de modifier le boulevard face à l'allée de Provence. Rien n'est encore fait a-t-on rappelé du côté de l'établissement public *"la concertation ne fait que débuter avec une part active de la ville et des associations… "*.

M.Z.

Sommes-nous responsables ?

Etre riche sans travailler.
Le rêve ?
Non, le cauchemar pour 15% de la population active de Nanterre (riche de 75 000 emplois).
Etre un chômeur dans la commune du projet pharaonique Seine Arche.
Une chance ?
Non, une profonde désillusion des citoyens qui espèrent des actions concrètes afin de saisir ce fantastique levier pour l'emploi (10 000 postes supplémentaires).
Etre écoeuré de la nonchalance des pouvoir publics ?
Non, à l'inverse mobilisons nous pour que la formation et l'emploi soient au cœur de la transformation de notre ville.
Etre responsable c'est aussi rendre des comptes.
Le compte est bon ?
Non, mais à nous de relever le défi de l'emploi qui est source de tant de maux lorsqu'il est impalpable…

Yacine Djaziri
directeur de Bati-Cino

THÉÂTRE NANTERRE-AMANDIERS

ABONNEZ-VOUS ! 2004 2005

17/09 >> 17/10	LES BONNES JEAN GENET / BRUNO BOËGLIN
9/10 >> 12/10	PAYSAGE AVEC PARENTS ÉLOIGNÉS HEINER GOEBBELS / FRANCK OLLU
26-27/10	SHADOWTIME BRIAN FERNEYHOUGH / CHARLES BERNSTEIN / FRÉDÉRIC FISBACH
05/11 >> 18/12	ITALIENNE, SCÈNE ET ORCHESTRE JEAN-FRANÇOIS SIVADIER
12/11 >> 19/12	UNE VIRÉE AZIZ CHOUAKI / JEAN-LOUIS MARTINELLI
14/01 >> 06/02	UNPLUSUN JEAN-YVES RUF
21/01 >> 19/02	LE TRIOMPHE DE L'AMOUR MARIVAUX / STANISLAS NORDEY
18/03 >> 24 /04	MÉDÉE-MATÉRIAU HEINER MÜLLER / ANATOLI VASSILIEV
18/05 >> 26/06	SCHWEYK… BERTOLT BRECHT / HANNS EISLER / JEAN-LOUIS MARTINELLI / RODOLPHE BURGER

TARIF PRÉFÉRENTIEL POUR LES NANTERRIENS : ABONNEMENT 3 SPECTACLES 24 EUROS

01 46 14 70 00 WWW.NANTERRE-AMANDIERS.COM

EN BREF

Le tramway sans attendre !

L'utilité du tramway n'est plus contestée : régularité, inscription dans le paysage, moins de pollution, rapidité des déplacements interurbains. Deux futures lignes nous concernent : celle qui reliera Bezons à la Défense, l'autre qui prolongera la ligne existante de Saint-Denis à Nanterre. Mais cette dernière n'est pas programmée financièrement au contrat de plan en cours (2000-2006). Il faut donc continuer à exiger de nos élus régionaux et de l'état que ce projet aboutisse. Par exemple, il est urgent que la ligne du 304, qui emprunte le trajet du futur tramway, soit aménagée en "site propre" (c'est à dire en empruntant sa propre voie sans mélange avec la voiture).

Fêtes de quartier, c'est parti

C'est Anatole-France qui a ouvert les festivités le 19 juin avec une fête placée sous le signe du cirque (notre photo). L'eau était à l'honneur de celle des Provinces-Françaises le 26 juin. Prochain rendez-vous samedi 18 septembre à Berthelot pour une fête consacrée au cinéma et avec sa désormais traditionnelle brocante. Pensez dès maintenant à réserver votre emplacement.
Cinéma toujours, le 6 août, pour une séance de cinéma en plein air dans la cour de l'école Anatole-France à la tombée de la nuit.
Renseignements : 01 47 21 20 29

Un grand merci aux commerçants et aux Théâtre des Amandiers ainsi qu'aux particuliers qui, par leurs dons, ont permis l'édition de ce journal citoyen.

Le Pont de Rouen à l'étude

Depuis quatre ans, l'Adiran, le Mieux Vivre au Petit-Nanterre, Naturellement-Nanterre et Unis-Vers-Cités demandent le désenclavement du Petit-Nanterre. Celui-ci serait facilité par le passage en souterrain de l'autoroute A86 sous le pont de Rouen, qu'elles ont dénommé le *"point noir"*. Depuis un an les associations n'avaient plus de nouvelles de la Direction Départementale de l'Equipement (DDE). Ses représentants ne sont même pas venus à la réunion publique organisée le 4 février dernier à l'Agora par les 4 associations pour relancer cette revendication en s'adressant aux ministres et élus concernés. Cette réunion n'a cependant pas été sans effet puisque la DDE a ensuite invité les associations et la Municipalité à une réunion à l'Hôtel de Ville. Nous avons interviewé Michel Champesme, président de l'association Naturellement-Nanterre.

Qui participait à cette réunion ?
Nos associations, la Municipalité représentée par Michel Laubier avec les différents services concernés, la SEMNA (société d'économie mixte de Nanterre), la RATP et le STIF (syndicat des transports en Ile-de-France) qui supervise les transports en commun dans la région.

Que souhaitait vous dire la DDE ?
D'abord des informations sur le stationnement au Petit-Nanterre et sur le prolongement de la piste cyclable et piétonne de l'avenue de la République sous le pont de Rouen et au-delà. Les travaux devraient être terminés avant l'ouverture du collège Anatole-France en 2006. Comme nous, la DDE souhaite que la RATP et le STIF mettent tout en œuvre pour que la ligne 304 fonctionne jusqu'à 1 heure du matin dès que possible. Rappelons que cela avait été promis pour septembre 2003.

Enfin la DDE s'engage à financer une partie d'une étude sur toutes les possibilités de désenclavement du Petit-Nanterre, y compris le passage en souterrain de l'A86, sous le pont de Rouen. Cette étude doit utiliser des crédits avant la fin 2004. Nous devrions donc avoir vers cette période les données chiffrées précises que nous demandons depuis quatre ans.

Qui doit financer cette étude ?
Le dossier devait être envoyé par la DDE aux différents partenaires avant la fin mai. La Mairie devrait participer légèrement aux frais et a priori la Municipalité n'est pas contre.

Une étude c'est bien mais que peut-on espérer au-delà ?
Contrairement aux réunions précédentes les représentants de la DDE ont l'air moins défavorables à nos demandes et admettent qu'elles résoudraient beaucoup de problèmes dans le secteur tant pour les automobiles que pour le tramway et les circulations douces (piétons, vélos, rollers, handicapés...). Outre le passage sous le pont de Rouen, c'est aussi la desserte de la zone d'activités des Hautes Pâtures (entre le magasin Métro et le pont de Bezons) qui est concernée.
Une nouvelle réunion est prévue en cours d'étude en septembre 2004.

Alors optimiste ?
Nous y verrons plus clair à la fin de l'année. Mais déjà la situation est débloquée et, si les Nanterriens se mobilisent, on peut espérer prochainement une décision favorable à nos souhaits.

L'usage de la voiture en débat

"Réduire l'usage de la voiture à Nanterre : utopie ou projet réaliste ?" tel était le thème du débat organisé par notre journal le 11 février dernier à la maison de quartier Berthelot qui a réuni une trentaine de personnes autour de deux invités : Jérôme Treutel, architecte urbaniste de l'équipe du projet "Les Terrasses" et Bernard Barre, urbaniste à La Courneuve.

L'ouverture début juin d'une nouvelle bretelle souterraine de l'échangeur A14-A86 (à droite sur notre photo) a nettement réduit le trafic en surface, notamment sur l'avenue de la Commune de Paris.

"*Les grandes infrastructures routières et ferroviaires ont marqué le territoire de vos quartiers en rendant difficiles les liaisons piétonnes et en multipliant les culs de sac en voiture*", rappelait d'abord dans son introduction l'un des invités, Jérôme Treutel. L'objectif du projet est à l'opposé : Faciliter les déplacements avec une hiérarchie : dabord les déplacements piétons, les circulations douces, ensuite les déplacements motorisés. Pour réduire l'usage de la voiture il faut une offre de transports en commun suffisante, un maillage de qualité et agréable pour les déplacements à pied, faire moins de parking pour les activités qui s'installent, afin de réduire l'attractivité de la voiture pour venir au travail, limiter les gabarits des voies. Il faut aussi réfléchir aux quartiers où l'espace public est envahi par des mers de parkings.

Bernard Barre, autre invité, devait insister sur le rôle des voies pour faciliter les communications et donner une liberté d'organisation aux transports collectifs. Il exposait surtout l'expérience du tramway de Seine Saint-Denis. Ce projet avait été inscrit au schéma d'aménagement de l'Ile de France en 1979 et a été mis en service en 1992. Au départ personnes n'y croyait, sauf la RATP. Le but était de rompre avec la logique du réseau en étoile centré sur Paris et de promouvoir des liaisons inter-banlieues de qualité. 55 000 voyageurs étaient prévus par jour, on a dépassé les prévisions les plus optimistes avec 88 000 voyageurs par jour. Il a surtout répondu aux besoins de déplacements courts, 2 ou 3 stations, pour les loisirs, les courses... Mais globalement, sur l'Ile-de-France, alors que le Plan de déplacements urbains avait pour but une baisse de la circulation routière, celle-ci augmente. Parce que les investissements dans les transports ont été longtemps conçus pour favoriser l'étalement urbain, ils y ont concouru, alors que le développement durable appelle une ville plus dense. La ville ne doit pas être rejetée, c'est un espace de culture. Jérôme Treutel revenait également sur la politique des villes nouvelles, qui a été de pair avec l'abandon de la banlieue, considérée seulement comme un territoire qu'on traverse. Densifier, c'est aussi animer, faire se rencontrer.

Parmi les nombreuses interventions, Christine Bourcet, maire-adjointe à l'environnement, soulignait l'importance du travail à engager autour du projet Seine-Arche, avec la municipalité, les associations, la population. Jacques Capet, de Naturellement-Nanterre, devait notamment montrer concrètement que les trois lignes de bus 258, 159 et 304 qui relèvent du réseau dit mobilien (c'est à dire qu'elles devraient bénéficier d'un service renforcé) ne correspondaient pas au normes exigées pour ce réseau, puisque 2 sur 3 ne circulent pas le soir.

Eric Le Lann

"Université, un quartier, des vies"
Bulletin édité avec le concours de l'association Unis-Vers-Cités 1, allée du Poitou 92000 NANTERRE tél. 01 47 21 33 46 - Coordination : Jérôme BRAUN et Eric LE LANN - Tirage : 5 000 exemplaires - Imprimerie : PARIGRAFIC 16, rue Saint-Claude 75003 PARIS - 3 parutions par an - diffusion militante.

Gardez le contact !

☐ **Je souhaite recevoir les informations régulières concernant les réunions et le journal.**

☐ **Je souhaite participer au financement de ce journal** (chèque à l'ordre de "*Unis-Vers-Cités*")

Nom / Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Téléphone : .....

e-mail : .....

à retourner à :

> **Eric Le Lann 11, allée Descartes 92000 NANTERRE**

> **braun.jerome@wanadoo.fr**