

## INFOS N°34 | 1<sup>er</sup> semestre 2013

Rappel : L'ASEOR a toujours travaillé avec un souci d'indépendance totale sur un plan politique. Elle ne reçoit aucune subvention de quelque organisme que ce soit.

Sommaire :

### *Editorial*

1. *Les contrats de développement territorial*
2. *Les projets de desserte du plateau de Saclay*
3. *Le Schéma Directeur de l'Ile de France et son avenir*
4. *L'Hydraulique réunion chez le Sous Préfet*
5. *Les projets dans les quartiers*
  - *Mondétour*
  - *Le Centre*
  - *Le Guichet*

---

## *Notre environnement pour les prochaines décennies se décide aujourd'hui*

Dans l'agitation actuelle, les aménagements de notre territoire pour les prochaines décennies se mettent en place. De nombreuses enquêtes publiques et projets sont en cours avec parfois de nouvelles structures, souvent pour des aménagements qui n'ont pas fait l'objet d'une concertation.

Au niveau de la région de l'Ile de France, on assiste à une multiplication des structures :

- enquête publique sur le projet de Schéma Directeur de l'Ile de France pour prendre en compte le projet du Grand Paris et définir la région pour 2030 (l'enquête publique s'est déroulée du 28 mars au 14 mai),
- enquête publique sur le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile de France (PDUIF) du 15 avril au 18 mai.

Dans le cadre du projet de loi de décentralisation et de réforme de l'action publique, il est envisagé la création de la Métropole de Paris qui regroupera la ville de Paris et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et qui permettra de renforcer l'efficacité des programmes d'aménagement et de logement. L'objectif est d'avoir des intercommunalités de 200 000 à 300 000 habitants ce qui obligera la CAPS à se regrouper avec d'autres intercommunalités.

Au niveau local, la CAPS a redéfini ses objectifs, à charge pour les communes de les appliquer. Pour un logement construit sur le plateau devra correspondre un logement dans la CAPS et cinq dans les communes de l'EPPS, ce qui se traduit par :

- autour de l'Ecole Polytechnique : 2500 logements familiaux, 2600 logements étudiants et 530 000 m<sup>2</sup> de SHON pour les activités.
- au Moulon : 2000 logements familiaux, 2600 logements étudiants et 200 000 m<sup>2</sup> de SHON pour les activités.
- à Corbeville : encore rien d'officialisé mais il serait envisagé 1500 logements familiaux et 1500 à 2000 logements d'étudiants.

Ces projets doivent faire l'objet de ZAC intégrées dans un Contrat de Développement Territorial (CDT) auquel doivent se conformer les PLU.

Nous sommes au regret de constater que nos élus anticipent les projets et procèdent à la modification de leur PLU avant que les projets ne soient arrêtés :

- révision simplifiée du PLU de Palaiseau autour de Polytechnique avec possibilité d'immeubles de 45 m de hauteur soit 15 étages autour de l'éventuelle Gare du métro.
- révision simplifiée du PLU de Gif-sur-Yvette au Moulon pour l'accueil de l'Ecole Centrale et la création d'un nouveau quartier, le quartier Joliot Curie.

*Que prévoit la municipalité d'Orsay pour la zone de Corbeville ?*

## ***1. Les Contrats de Développement Territorial (CDT)***

La loi 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris porte la vision du projet de développement et d'aménagement de la métropole francilienne. Pour permettre au nouveau réseau de transports et à ses gares de produire pleinement les effets de développement attendus, ils doivent être accompagnés d'une politique d'aménagement de l'espace pensée à l'échelle de la région, avec des territoires ciblés pour leur potentiel économique.

Les CDT interviennent à ce niveau et constituent ainsi le deuxième pilier du Grand Paris: la dynamique créée par l'arrivée du projet de transports est ainsi portée par un projet de développement spécifique élaboré avec les collectivités locales et l'Etat.

Le CDT est un outil de planification et de programmation dont le contenu est précisé par le décret du 24 juin 2011, prévu à l'article 21 de la loi relative au grand Paris. Les CDT sont la déclinaison locale des objectifs de mise en œuvre du Grand Paris en matière d'urbanisme, de transport, de déplacements, de lutte contre l'exclusion sociale, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces agricoles et forestiers et des paysages. En matière de logement, la loi relative au Grand Paris a inscrit l'objectif de construire 70 000 logements par an. Le CDT est l'outil de territorialisation de cette ambition.

Les contrats sont établis entre l'Etat et les communes ou leurs groupements (EPCI, ex : la CAPS), à l'initiative de l'une ou l'autre de ces parties.

A ce jour 21 CDT sont en cours de négociation entre les collectivités territoriales et l'Etat, dont 2 pour le Plateau de Saclay : l'un au Nord du côté de Versailles (Satory), l'autre au Sud (Polytechnique, Corbeville, Le Moulon) qui nous concerne directement.

### **Les CDT : comment s'élaborent-ils ?**

L'article 21 de la loi du 3 juin 2010 désigne le Préfet de région comme l'autorité signataire des CDT représentant l'Etat. L'élaboration des CDT s'inscrit dans un calendrier défini par la loi.

Le comité de pilotage, dont le Préfet de région fixe par arrêté la composition et les modalités de fonctionnement, valide préalablement le projet de CDT, au plus tard 4 mois avant la décision d'ouverture d'enquête publique (3 mois pour Paris-Saclay). Chaque CDT fait l'objet d'une évaluation environnementale qui concerne aussi, le cas échéant la mise en compatibilité des documents de planification et d'urbanisme.

Le projet de CDT est adopté par le comité de pilotage dans les 3 mois suivant la remise du rapport d'enquête publique par le commissaire enquêteur. Il est ensuite signé par le Préfet de région et les représentants des communes concernées dans un délai de 3 mois. L'avis de signature et le CDT sont alors rendus publics.

Il est à noter que dans les termes actuels de la loi, la Région et les départements n'en sont pas signataires mais en sont saisis pour avis, à l'instar de Paris Métropole, de l'Atelier international du Grand Paris et de l'Association des maires d'Île-de-France.

## ***2. Les projets de desserte du plateau de Saclay***

Une simple liaison est-ouest sur le plateau de Saclay ne résout qu'une faible partie de la problématique de la desserte du plateau, car la vaste majorité de ceux qui viennent travailler sur le plateau ne sont pas des Parisiens, mais habitent les vallées limitrophes.

Pour mieux accueillir ceux qui viennent de Paris ou de la proche couronne, la solution la plus efficace serait d'améliorer le fonctionnement des RER B et C et d'organiser – par un système de navettes – le rabattement sur les gares du RER. Améliorer des infrastructures existantes est toujours plus rentable que d'en créer de nouvelles à côté.

Comme l'UASPS, l'ASEOR n'est pas favorable au projet de prolongement vers Saclay du TCSP Massy-Polytechnique. Mais comme celui-ci sera réalisé, essayons de le rationaliser.

Le Premier ministre a déclaré : "au regard des projections de trafic, une solution de transport automatique à capacité adaptée est pertinente pour la ligne verte entre Orly et Versailles", ligne verte qui est rebaptisée "Ligne 18". Cette formule autorise comme moyen de transport le tram-train et c'est sur cette base qu'a été effectuée l'évaluation financière du nouveau projet. Comme la réalisation d'un tram-train est deux fois moins onéreuse que celle d'un VAL et que son débit est amplement suffisant – même à long terme – pour écouler le trafic attendu, le tram-train devrait être la solution technique retenue pour réaliser la ligne 18.

Or, la ligne 18 et le TCSP relient les mêmes extrémités, Massy et Saclay. Le TCSP ayant été conçu par le Syndicat des Transports en Ile de France (STIF) de façon à pouvoir accueillir des tramways ou tram-trains, il serait beaucoup plus rationnel de réunir en une seule les deux lignes, qui sinon se cannibaliseront entre elles. D'autant que le gain de temps que procurerait une ligne rapide serait contrebalancé par une perte de temps pour se rendre à la destination finale (le "dernier kilomètre"). En fait, la longueur du trajet est trop faible pour qu'un transport rapide avec peu de stations puisse dégager un avantage significatif. En outre, on pourrait mettre en place des lignes "omnibus" et des lignes "express".

Cette approche présenterait des avantages très substantiels tant financiers qu'en termes de planning : le tronçon Massy-CEA de la ligne 18 du futur VAL est prévu pour 2023, alors que la mise en place d'un tram-train sur le TCSP serait réalisable en 2018 ou 2019, ce qui serait bien mieux en phase avec l'arrivée de nombreux établissements sur le plateau.

Vous l'avez compris, l'ASEOR est favorable à la solution tram-train sur le TCSP.

## ***3. Le Schéma Directeur de l'Ile de France et son avenir***

### ***3.1 Le Schéma Directeur de l'Ile de France (SDRIF)***

L'enquête publique sur le projet de Schéma Directeur de l'Ile de France s'est terminée le 14 mai et nous attendons le rapport de la Commission d'enquête. Quelques extraits du projet sont présentés ci-après :

« Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Le SDRIF identifie les enjeux régionaux et s'attache à une approche intégrée et transversale des thématiques permettant de répondre à ces enjeux. Le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement. Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des

orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local.

Le SDRIF est composé de quatre fascicules et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Il est accompagné d'un fascicule Vision régionale. Ce qui fait 6 documents en tout consultables sur le site [www.enquetespubliques.iledefrance.fr/lenquete-publique-sur-le-sdrif](http://www.enquetespubliques.iledefrance.fr/lenquete-publique-sur-le-sdrif).

L'ambition du Schéma Directeur Ile-de-France 2030 est d'engager le territoire francilien dans un processus de nouveau modèle de développement pour lequel la solidarité doit être la valeur première. Le logement, fondement de l'équité – sociale et territoriale – mais aussi de l'attractivité, appelle une **production massive et de qualité, notamment dans le secteur social locatif**, afin de permettre à tous un parcours résidentiel choisi.

**Face à l'aggravation de la crise du logement, l'objectif régional porte son ambition sur un effort de création de 70 000 logements par an en moyenne, soit près de 1,5 million de nouveaux logements à l'horizon 2030.**

Par ailleurs, la question de l'emploi doit venir accompagner l'effort de construction et contribuer au dynamisme et au rayonnement économique francilien. **La création de 28 000 emplois par an est ainsi prévue**, avec une volonté accrue d'un rééquilibrage territorial et d'une solidarité entre bassins de vie.

La qualité de la mobilité doit de même être améliorée avec des transports collectifs renforcés et développés. Les infrastructures de transports en commun sont l'armature du développement territorial, elles doivent permettre de se déplacer à l'échelle Francilienne comme à celle des dessertes locales, améliorant les déplacements de banlieue à banlieue et assurant le désenclavement de certains territoires. L'amélioration du réseau express régional (RER) et du réseau de métro, comme la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express, en constituent les projets majeurs. Les déplacements locaux doivent tout autant être développés, avec un effort massif en faveur des tramways, des bus à haut niveau de service, des bus en sites propres, mais aussi des liaisons douces déployées en maillages fins, afin de favoriser les modes actifs de déplacements (marche, cycles, etc.).

**L'étalement urbain, le gaspillage du foncier et des espaces naturels doivent être maîtrisés par le renouvellement de la ville sur la ville**, dont une nouvelle génération de zones d'activités intégrées au milieu urbain, par la densification et l'intensification du cœur de métropole, autour des gares et des pôles de centralité, par l'extension raisonnée dans les bourgs et villages, par la protection de la ceinture verte régionale, par une extension urbaine contrôlée. Le Schéma Directeur Ile-de-France 2030 se donne ainsi pour ambition l'établissement **d'un modèle urbain compact et intense**, solidaire, maillé et multipolaire, tenant tout autant compte des identités et des initiatives locales, que du besoin de cohérence de l'intérêt général pour le long terme. »

**Tout est dit : l'objectif du SDRIF 2030 est d'abandonner le modèle extensif, reposant sur l'étalement et le déplacement automobile, et d'ambitionner un modèle intensif, reposant sur une région métropolitaine moins énergivore. Le futur de l'Ile de France est la ville dense et intense ! Adieu notre belle banlieue et notre cadre de vie surtout à Orsay qui comptera bientôt 3 gares.**

### ***3.2 L'avis de Ile de France Environnement (IDFE)***

L'avis donné par notre Union régionale IDFE sur le SDRIF 2013 a été extrêmement réservé car le projet est très en deçà de celui de 2008. Contrairement à celui de 1994 impulsé par l'Etat, ce SDRIF, le premier de la Région de ce fait, ne contraint pas les collectivités territoriales au respect d'objectifs, et sa seule contrainte sera de demander la mise en compatibilité avec ce schéma des documents d'urbanisme des collectivités. Son seul mérite sera d'exister et de sécuriser les futurs aménageurs mais les intérêts et le bien-être des Franciliens sont trop souvent ignorés.

*« La position clairement énoncée depuis plusieurs années par IDFE est de demander à ce que l'Île de France ne rassemble pas sur 2 % du territoire national plus du cinquième de l'ensemble des Français. Un rééquilibrage territorial est la condition sine qua non d'un aménagement durable respectueux de l'environnement et du bien-être de la population.*

*IDFE propose, entre autres, pour les transports :*

- *de prioriser les transports collectifs actuels via le plan de mobilisation des transports,*
- *de développer les transports collectifs intra-départementaux via des trams et bus à haut niveau de service,*
- *d'éviter les gares en plein champ,*
- *de limiter autant que faire se peut le développement des grosses infrastructures routières.*

*IDFE propose quelques pistes pour développer l'usage du vélo :*

- *la zone dense de l'agglomération (10 millions d'habitants) doit passer en zone 30, hormis quelques axes prioritaires suffisamment larges pour accueillir des pistes cyclables, qui ne doivent pas être aménagées sur les trottoirs pour éviter les conflits d'usages,*
- *en zone périurbaine, des pistes cyclables doivent être créées en contrôlant que leur continuité est assurée par les différentes collectivités territoriales concernées,*
- *les vélo-stations doivent être créées au niveau des pôles multimodaux avec gardiennage, locations voire entretien.*

*IDFE propose pour le transport aérien :*

- *de réduire les vols de nuit, pour atteindre une période de calme nocturne de 8 h consécutive, telle que le préconise l'OMS avec une perspective de couvre-feu,*
- *de plafonner le nombre de mouvements par aéroport alors que 500 000 vols supplémentaires sont prévus en 2030 et que dès à présent Orly envisage de passer à 450 000 mouvements au lieu des 250 000 actuels,*
- *d'obliger les aéronefs à suivre des trajectoires à moindre bruit et retirer du trafic les aéronefs les plus bruyants,*
- *de taxer le carburant comme l'est celui utilisé par l'ensemble des Français.*

*IDFE propose pour le logement :*

- *de recenser les logements vacants de longue durée par les services de la DRIHL et d'analyser les raisons de cette vacance (au moins 400 000 en IDF),*
- *de recenser les habitats insalubres par l'Agence Régionale de Santé (> 100 000 en IDF) et les faire réaménager par les propriétaires et en cas d'impossibilité les faire prendre en charge par l'Établissement Public foncier régional (EPFR),*
- *de surtaxer fortement les loyers des occupants de logements sociaux dont les droits ne sont pas conformes à ce type d'habitat,*
- *de transformer les 5 millions de m<sup>2</sup> de bureaux vétustes et vacants en IDF en logements, dans la mesure où leur localisation n'induit pas un besoin supplémentaire d'infrastructures de transport,*
- *de mobiliser les friches industrielles grâce à l'EPFR afin d'en limiter l'impact financier, d'acheter les éventuels terrains agricoles au prix du foncier agricole,*
- *d'encadrer les prix de vente de l'immobilier neuf comme cela est pratiqué dans certaines communes,*
- *d'apporter des crédits plus importants à la construction locative sociale (modifications de la loi R. BARRE du 3 janvier 1977 qui a marqué un arrêt de la priorité au logement locatif social),*
- *de privilégier systématiquement les réhabilitations par rapport aux démolitions dans les opérations de rénovation urbaine,*

- d'éviter de construire sur des terrains agricoles en demandant aux bourgs, villages et hameaux de densifier leur centre plutôt que leur périphérie,
- de conduire des études pour déterminer les circuits financiers de péréquation à mettre en place à l'échelle de la Région permettant de faciliter la diversification des programmes d'habitat.

Enfin, IDFE propose aussi :

- de rééquilibrer l'emploi en faveur du Nord et de l'Est en implantant systématiquement des grands équipements publics
- de préserver et valoriser en protégeant l'agriculture francilienne et les espaces de nature »

### ***3.3 L'avenir du SDRIF***

Le SDRIF 2013 résulte d'un avatar subi par le projet 2008 retoqué par le Conseil d'Etat et de l'irruption de la Loi Grand Paris interférant avec les objectifs régionaux. La prise en compte des objectifs Grand Paris a dénaturé le projet initial en voulant stimuler plus que de raison le développement de l'Ile de France à la fois sur le plan démographique, les infrastructures de transports et l'emploi. A cela s'est ajouté, la prise en compte de tous les projets des collectivités territoriales sensés résoudre à la fois la crise économique et la crise du logement. Nous le constatons déjà avec la multiplicité des projets à Orsay et sur le plateau de Saclay.

La future loi de décentralisation qui va s'intéresser aux métropoles va encore compliquer la donne puisqu'elle ajoute une couche de gouvernance à la pile existante entre les communes, les intercommunalités, les départements, la région et l'Etat.

Le projet de loi dite de « décentralisation et de réforme de l'action publique » est constitué en fait de 3 projets :

- un projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,
- un projet de loi de mobilisation des régions pour la croissance et l'emploi et de promotion de l'égalité des territoires,
- un projet de loi de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale.

Le premier volet de la réforme crée un nouveau statut de « métropole » afin de donner aux grandes agglomérations françaises les atouts dont elles ont besoin pour exercer pleinement leur rôle en matière de développement économique, d'innovation, de transition énergétique et de politique de la ville.

Trois métropoles avec un statut particulier sont créées : Métropole de Paris, celles d'Aix-Marseille-Provence et de Lyon.

« Paris Métropole » regrouperait environ 400 communes sur les 1281 de l'Ile de France et aurait une dizaine de millions d'habitants sur les 11,5 millions que compte la Région en 2012. Un syndicat d'étude regroupant actuellement 200 communes a déjà été créé pour Paris Métropole.

**On peut dès à présent se poser la question de l'utilité et donc de l'avenir du SDRIF 2013 dans de telles perspectives.**

## ***4. L'Hydraulique et l'Assainissement***

Le collectif des associations pour la défense de l'environnement de l'Yvette et de ses affluents, dont l'ASEOR fait partie, a été reçu le 18 avril 2013 à la Sous-Préfecture de PALAISEAU.

Nous avons signalé à Monsieur le Sous-Préfet que le Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Vallée de l'Yvette (SIAHVY) ne communiquait pas les

informations sur l'avancement du PRGE\*, d'autant plus que le SIAHVY devrait faire participer les associations concernées au suivi des études.

Le collectif a appris qu'une étude sur la renaturation de l'Yvette et la lutte pour la diminution des risques d'inondation est en cours partant de la Faculté d'ORSAY jusqu'au barrage de Lozère sur PALAISEAU, ce tronçon comprenant le secteur urbanisé des Neuf Arpents à ORSAY.

La Mairie d'ORSAY n'est apparemment pas non plus au courant des mesures envisagées malgré qu'elle ait financé en 2012 une étude sur la diminution des risques d'inondation des Neuf Arpents.

En 2011, des suggestions sur la diminution du risque d'inondation des Neuf Arpents ont été faites par les associations au SIAHVY et à la Mairie d'ORSAY.

Des travaux ont été réalisés dans le cadre du PRGE à LONGJUMEAU et à VILLEBON sur YVETTE. **Des travaux seront-ils réalisés à ORSAY ou 180 pavillons sont concernés et si oui, quand ?**

\*PRGE - Plan de Restauration et de Gestion des Eaux.

## ***5 Les projets dans les quartiers d'Orsay***

### ***- Mondétour***

A Mondétour, depuis le rejet massif par référendum local du plan de circulation et de stationnement, le conseil de quartier tend à devenir un espace d'informations de la population sur l'actualité municipale, au même titre que la "lettre" de chaque quartier distribuée par les élus, ou le magazine communal. Est-ce parce qu'on a fini par faire le tour des sujets ? Est-ce parce que la municipalité tend à s'occuper plus directement des sujets potentiellement sensibles ? Toujours est-il que le conseil de quartier attire moins de personnes qu'auparavant.

Il est toutefois dommage qu'il ne soit pas plus employé dans un rôle de concertation que d'informations. Ainsi, la rénovation de la place du marché de Mondétour avait été réalisée de telle manière que soit facilitée les grandes fêtes associatives. Mais dernièrement, un nouveau panneau publicitaire a été installé qui rend plus difficile l'installation de ces équipements festifs. Alors les conseils de quartiers seront informés sur le nouveau règlement publicitaire de la commune, mais ils n'ont pas été questionnés sur l'installation du mobilier urbain publicitaire. Cette différence d'approche peut avoir des effets regrettables.

### ***- Le Centre***

C'est dans la plus grande discrétion que le conseil de quartier de mai s'est déroulé puisque le jeudi 16 mai pour un conseil prévu le 21 mai, l'ordre du jour n'était pas affiché ! De plus, l'ordre du jour publié par mail ne fait mention d'aucun des sujets que l'ASEOR a demandé : point sur les 8 arpents ex terrain Freuelin, sur le projet rue Maginot, l'étude sur le schéma directeur d'assainissement. Il faut dire que le précédent conseil de quartier avait été annulé la veille de sa tenue et reporté de 8 jours. Orcéens soyez réactifs si vous voulez être informés !

Pour ce qui concerne les projets de constructions nouvelles, face aux réactions d'hostilité des Orcéens, les promoteurs cherchent des arrangements et des jours meilleurs (exemple : rue Maginot)...  
**IL EST IMPORTANT DE RESTER MOBILISE.**

Par ailleurs, on peut s'interroger sur le contrôle des chantiers, lorsque l'on voit un pavillon en construction rue Serpente alors que le panneau de chantier annonce « un agrandissement de 70 m<sup>2</sup> », certes corrigé depuis que l'ASEOR a réagi.

Autre exemple, rue du Dr Ernest Lauriat, un nouveau chantier de construction a commencé alors qu'aucun panneau n'était affiché ! Seul, un arrêté autorisant le débordement sur la voie publique était visible.

### ***-Le Guichet***

#### Projets de construction sur le Guichet

- rue Charles de Gaulle – rue Racine, la société Bouygues-Immobilier a commencé les travaux,
- rue de Versailles 'Boudin sauvage' que compte-t-on réaliser ? pas de réponse concrète de la municipalité,
- rue de Chevreuse, qu'en est-il ?
- construction du Gymnase du Guichet : aucun groupe de travail ou de concertation n'a été créé, pourtant ce projet est important pour le quartier du Guichet. Un avant-projet a été réalisé : la municipalité informera-t-elle les Orcéens avant que le projet définitif soit entériné ?

#### D'après l'Etablissement Public Paris Saclay (EPPS)

- l'installation de 2 000 logements étudiants et 1500 logements familiaux soit environ 6 000 habitants sur le plateau dans la zone de Corbeville.

#### **Quels sont les solutions envisagées par la commune pour les accueillir ?**

- le résultat du modèle (simulation) sur la circulation, montre une densification très importante de celle-ci sur Orsay, surtout sur l'axe vallée rue de Verdun, rue de Chevreuse, rue de Lozère ainsi que la N 118.

#### **Quels sont les solutions envisagées par la commune pour que l'on puisse continuer à circuler dans Orsay ?**

- déménagement de la faculté : notre Maire en est chargé par l'EPPS mais aucune information ne circule sur le projet. Peut-être nous le présentera-t-on quand il sera accepté ?

*Si l'on veut intéresser les habitants, il serait bon de les faire participer et de les concerter au moment de l'avant-projet après il est souvent trop tard.*

---

*N'oubliez pas que plus nous avons d'adhérents, plus notre crédibilité est renforcée. Aussi :*

### ***Faites adhérer à l'ASEOR, vos amis, vos voisins :***

- Membre actif 17€, Membre Bienfaiteur 30€, Etudiant 3€

**Nom :**

**Prénom :**

**Adresse :**

**Adresse internet :**