

## La démocratie locale telle que nous l'aimons

Lors du Conseil municipal extraordinaire du 7 novembre 2002, sur les orientations du Plan d'Aménagement et de Développement Durable, partie du Plan Local d'Urbanisme, nous avons pu apprécier la qualité d'un débat portant sur les fondamentaux de la vie en commun : place de l'automobile dans la ville, part à faire au développement économique et donc à l'emploi par rapport à la conservation de l'existant, acceptation de l'autre (mixité sociale), part faite à la solidarité dans la satisfaction des besoins .... Certes, il n'y avait pas de vote ! Mais on a pu voir les membres du Conseil s'exprimer plus personnellement et des opinions se rapprocher au-delà des clivages politiques habituels. L'écoute réciproque et les échanges d'arguments y ont gagné et la démocratie aussi. Ceci ne remet pas en cause l'arithmétique du vote mais peut permettre le dégagement de positions plus nuancées et plus représentatives de tous les Versaillais.

Les autres séances sont trop souvent sans relief, même si elles sont émaillées de querelles intempêtes : ce ne sont pas les meilleures. L'échange des arguments est nécessaire pour éclairer le Conseil mais aussi les habitants concernés. Quand on discute par exemple du cinéma multiplexe de la ZAC des Chantiers, pourquoi ne pas évoquer la pétition qui a circulé et recueilli plus de 14 600 signatures ? Cet échange d'arguments a également disparu des compte rendus des conseils d'intercommunalité tels qu'on peut les lire sur le site internet de la ville : les sujets traités ne sont plus que de simples relevés de décision qu'on aurait pu rédiger avant les votes.

Les séances du Conseil municipal sont suivies par les journalistes locaux qui relaient les débats : c'est un service utile à la démocratie locale qui n'est ni l'expression de la majorité, ni celle des oppositions mais un autre regard à chaque fois : il faut donc que cette expression perdure. Il ne faudrait donc pas que la presse locale soit étouffée économiquement par un recours trop

important aux ressources publicitaires par le magazine de la municipalité.

## Le député-maire contre la double peine

Notre député-maire s'est engagé très vigoureusement contre la double-peine qui aujourd'hui conduit à expulser les étrangers condamnés. Lors d'une réunion sur ce thème, il a clairement situé son action dans le prolongement de son appui aux étrangers parents d'enfants nés en France (et donc français) et menacés d'expulsion et de séparation d'avec leur famille. En avril 1996, ceux-ci avaient fait la grève de la faim dans la cathédrale occupée avec l'accord de l'évêque. M. Pinte s'était alors beaucoup dépensé auprès de la préfecture comme nous l'avons relaté dans notre premier numéro d'Essor de Versailles et cet événement avait déjà fait école dans le reste de la France. Il faut saluer la fidélité à certaines valeurs auxquelles Essor est également attaché quand nous affichons « une solidarité active avec les plus démunis ».

## Le logement aidé avance lentement vers l'objectif légal des 20%

Même si on peut souhaiter aller plus vite compte tenu des besoins reconnus urgents en région parisienne et à ce titre regretter de ne pas avoir mieux utilisé la formidable occasion qui se présentait avec la ZAC des Chantiers, on doit reconnaître une certaine continuité dans l'engagement de la municipalité. Ceci devrait, selon le maire, permettre de voir disparaître en 2005 les amendes supportées par la ville.

Espérons que l'effort ne se ralentira pas pour autant.

## Un effort pour les plus démunis de notre société

Petit à petit des centres d'accueil de nuit et de jour s'ouvrent pour les différentes populations en souffrance, hommes seuls, femmes isolées, femmes seules avec enfants, familles. Beaucoup d'efforts et de compétences diverses de différents horizons sont

indispensables pour faire face au pire. La ville accompagne ce mouvement, par exemple aux Mortemets. Nous reviendrons sur ce sujet qui nous tient à cœur.

## Améliorer les déplacements

Après le rude hiver 2002-2003, la ville a refait certaines chaussées. Certaines attendaient ce traitement depuis plusieurs années, par exemple pour la rue des Etats-Généraux. Ceci a permis d'améliorer certaines bandes cyclables comme dans la rue Carnot. En comparaison, l'état de la rue de La Paroisse apparaît un peu calamiteux à plusieurs endroits. Les couloirs réservés aux bus et aux vélos semblent de mieux en mieux respectés, retombée de l'effort général pour la sécurité routière. Seul le stationnement de véhicules de plus en plus larges... ou mal garés vient gêner leur utilisation.

Si les couloirs de bus sont mieux respectés, la congestion de la voirie apparaît aussi plus clairement. Seule une véritable révolution en faveur des transports publics et des modes doux de déplacement permettra de faire face au problème, aux Chantiers comme dans l'ensemble de la ville mais aussi du bassin de vie intercommunal : on en est loin encore ! Au contraire, les perspectives du projet phare de transport en site propre semble continuellement reculer : dans une note récente du maire au Conseil municipal, on évoque « son inscription au prochain contrat de plan Etat-Region 2007-2013 » et donc implicitement une mise en service bien au-delà de 2007 (et de la ZAC), compte tenu des délais de réalisation.

ESSOR de Versailles a participé à la création du groupement « RUES BLEUES » pour le plan local de déplacement avec plusieurs associations environnementales et de quartier et la totalité des associations de parents d'élèves du public et du privé. RUES B L E U E S travaille de concert avec les services de la mairie. Après un



recensement précis des aménagements réservés aux vélos, RUES BLEUES participe à la commission des circulations douces qui travaille au futur plan triennal 2004-2006. En outre, le groupement a lancé une enquête sur les déplacements des scolaires dans les écoles de la ville.

**Des piscines à sec**

Porchefontaine est fermée Montbaouron est fermée pour rouvrir en 2005, sans doute avec retard. La piscine de Saint-Cyr ferme sans échéance de réouverture. La piscine de La Celle-Saint-Cloud ferme pour travaux. Les piscines sont fatiguées et elles coûtent cher. Bien sûr les communes passent entre elles des accords d'accès et de tarifs privilégiés mais l'offre publique se restreint et les scolaires et les sportifs sont les premiers touchés. A quoi sert l'intercommunalité ?

**Une véritable révolution florale**



Nous avons beaucoup apprécié l'effort intelligent des services pour repenser le fleurissement de nos parterres et carrefours dans toute la ville. La ville minérale voulue par les architectes classiques est plutôt mise en valeur, surtout quand règne l'harmonie dans les couleurs choisies.

Ph. D.  
Atelier  
"Vie communale"

**ZAC et PLU :  
une concertation qui pose  
problème...**

Le Plan Local d'Urbanisme et surtout la Zone d'Aménagement Concerté des Chantiers qui est la raison de son élaboration aussi rapide ont constitué le sujet majeur d'actualité pour la ville en dehors des sujets récurrents tels que celui du budget et des impôts locaux.

Le long processus de concertation sur la ZAC des Chantiers n'a guère modifié le projet résultant de l'accord avec le promoteur Nexity qui remonte à février 2002 !

Dans tous les grands projets, la municipalité et les promoteurs sont très largement en avance sur le public. Ils élaborent le projet, passent les accords, identifient les contraintes. L'information se répand très lentement car on craint que des oppositions voient le jour trop vite. Le grand public peine à s'y intéresser et à appréhender des sujets très techniques : il a fallu près d'un an et demi pour voir publier, début 2003, l'étude de circulation portant sur la ZAC, pourtant très demandée par les conseils de quartier et par les associations.

C'est la raison pour laquelle, les prises de position solidement argumentées sur la ZAC, comme celle d'Essor, ne sont apparues qu'en 2003, c'est-à-dire très tardivement. Le bilan de la concertation préalable, qui figure au dossier de l'enquête publique, a été rédigé par la municipalité et voté par le conseil municipal : il est particulièrement optimiste et met l'accent davantage sur les moyens mis en

œuvre - un grand nombre de réunions et d'expositions - que sur la prise en compte des observations des Versaillais .

**Une double frustration**

L'enquête publique de la fin d'année 2003 a mis en évidence une double frustration qui va laisser des traces :

**réglementairement**, l'enquête publique ne porte que sur l'occupation de l'espace et non sur le contenu des constructions (logement social, nature des équipements, taille du cinéma ...) ou sur le fonctionnement par exemple en matière de circulation ; **les problèmes restent donc posés** car ils ont traversé la concertation sans réponse : c'est le cas pour la circulation, les équipements ou le cinéma ;

**les problèmes d'architecture** ont été absents par manque de « mise en scène des volumes » à partir de la hauteur des constructions et de la pente des voiries affichées.

La réunion publique organisée par la commission d'enquête a révélé ces frustrations de même que la forte participation à l'enquête (9 registres remplis, de l'ordre de 400 pages ; plus de 20 associations et près de 150 particuliers - sur 200 - ont évoqué la ZAC) ou bien sûr, le succès historique de la pétition pour un cinéma à taille humaine (14600 signatures).

Alors, mises à part les promesses d'un centre socio-culturel et d'un gymnase, de dimensions qui restent à préciser, tout était-il joué depuis début 2002 ?



Quelle perspective ? Quelle architecture ?

# La sécurité routière à Versailles

Un récent accident mortel nous rappelle que l'on peut mourir d'accident de la route à Versailles.

Essor de Versailles, qui accorde une priorité aux problèmes des déplacements, a engagé une étude sur l'insécurité routière à Versailles. Les chiffres analysés proviennent du registre des accidents tenu par l'hôtel de police de Versailles. Ce document reprend tous les accidents traités par la police de Versailles dans une zone qui englobe la ville, à l'exception de ceux de la RN 286 traités par les CRS de Vélizy. Essor remercie le commissaire Le Guen et le chef de la brigade accidents, M. Nice, qui lui ont permis de disposer du fichier des accidents pour les années 2000 à 2002, retraités selon les spécifications d'Essor et après élimination de toutes mentions confidentielles.

Le fichier de travail reprend pour chacun des 644 accidents enregistrés :

- la date de l'accident ;
- la voie ou le carrefour où il s'est produit ;

- les types d'engins et le nombre de piétons impliqués, avec notation du responsable ;
- les personnes accidentées ;
- la gravité de l'état des accidentés : blessé léger, blessé grave (incapacité temporaire de travail de plus de 45 jours supposant, par exemple, une fracture) ou mort (décès dans les 6 jours selon la norme française qui diffère de la norme internationale des 30 jours, ce qui entraîne une sous-estimation moyenne de 5.7%) ;
- la cause de l'accident.

Les statistiques globales font ressortir une amélioration progressive entre 2000 et 2002 malgré une remontée du nombre des blessés graves en 2002 : On peut noter en moyenne 1 blessé léger par accident.

année	accidents	blessés légers	blessés graves	morts
2000	248	270	33	1
2001	220	201	17	4
2002	176	178	22	1
total	644	649	72	6

On constate une baisse notable des accidents en juillet et en août et une légère baisse en mai en raison des ponts.

## Lieu des accidents et gravité

On a reporté sur un plan de Versailles les 644 accidents par rue ou carrefour et par année. Cinq axes plus dangereux (y compris les carrefours de ces axes) concentrent les accidents : 43% du total général. Un carrefour commun à deux axes est décompté pour chaque axe mais une seule fois dans le total.

axes	accidents	blessés graves	morts
Chantiers-Etats. Généraux	80	3	2
Avenue de Paris	73	10	2
Rue du MI Foch	47	3	1
Europe-Ch de Gaulle	44	5	0
RD10	34	5	1
total sans double compte(1)	276	26	5
rappel du total général	644	72	6
% du total gal.	43%	36%	83%

Si l'on regarde les carrefours, les plus dangereux sont ceux du pont du Huit-mai-1945 (11 accidents, sans gravité), le croisement Noailles - Etats Généraux (9 accidents et 1 mort et 1 blessé grave) et le croisement Paris - Mermoz (6 accidents et 1 mort et 1 blessé grave).

Où trouve-t-on le plus d'accidents et les accidents les plus graves ? La réponse n'est pas originale : sur les axes les plus chargés ! Mais la topographie des voiries et des carrefours joue aussi un rôle négatif, par exemple quand la rue est étroite avec de nombreux carrefours (rue Foch, rue des Etats Généraux ou rue des Chantiers) ou au contraire large et donc incitant à la vitesse (avenue de Paris, RD10 de la pièce d'eau des Suisses à Saint-Cyr). D'autres caractéristiques influent logiquement telles que l'importance des flux de piétons notamment à proximité des gares. D'autant que la priorité donnée à la circulation routière sur celle des piétons pour le réglage de la durée des feux rend certaines traversées de voiries difficiles voire même dangereuses pour les personnes à mobilité réduite comme les personnes plus âgées.

## Types d'accidents selon les parties concernées, responsabilités et gravité

On a décompté tous les types d'accidents selon les mobiles concernés, la présence de piétons et la gravité. Le tableau qui suit montre que seulement cinq types d'accidents représentent 79 % des accidents ; la première indication désigne le responsable de l'accident (ex : auto/piéton reprend tous les accidents entre des automobiles et des piétons avec une responsabilité des automobilistes) :

### Causes des accidents

Type d'accident	accidents	% du total général	blessés graves	morts
Auto/auto	150	23 %	4	1
Auto/2 roues motorisés	146	23 %	18	1
Auto / piéton	97	15 %	14	
2 roues motorisés/auto	78	12 %	11	1
Auto/ vélo	37	6 %	4	
total des 5 types	508	79 %	51	3
total général	644	100 %	72	6

Elles sont bien sûr très diverses et varient selon les responsabilités en cause. Les automobilistes sont responsables de 70% des accidents. Les raisons de ces accidents sont, par ordre décroissant : le défaut de maîtrise du conducteur (29%), le refus de priorité d'autres mobiles (17%), le refus de priorité de piétons (14%), le changement de file ou de direction non réglementaires (13%), la sortie de lieux privés sans précaution (5%), l'ouverture intempestive de portière fatale aux deux-roues (5%) ; on remarque 3% de conduites en état d'ivresse et un peu plus de 1% de délit de fuite.

Les deux-roues motorisés sont responsables de 16% des accidents et l'on retrouve les mêmes raisons principales : défaut de maîtrise (39%), refus de priorité (22%), changement de file ou de direction (12%) et dépassements irréguliers (6%). On peut imputer 9% des accidents aux piétons, surtout pour imprudences diverses (76%) ou traversées de voiries sans précaution. Le solde des accidents est dû aux cyclistes (3% des cas) aux bus (1%) et aux camions et camionnettes (1%).

Nous restons vigilants sur le fonctionnement de cette structure, et nous en tiendrons régulièrement la chronique dans nos bulletins à venir. Nous avons dans ce but, décidé de réunir deux fois dans l'année nos adhérents et sympathisants conseillers de quartiers, pour faire le point sur ce qui s'y passe. En 2003 deux réunions ont eu lieu (14 mars – 21 novembre), où chaque fois, le débat a été riche. Si la première réunion a fait entendre un désenchantement certain de la part des participants sur la vie de leur conseil, (mais a abouti à l'élaboration de propositions sur lesquelles nous reviendrons), la seconde a été un peu plus optimiste.

Les principales propositions élaborées lors de la première réunion suggéraient :

**La mise sur pied** par le Conseil Municipal, en concertation avec les conseils de quartier, d'un «règlement de base» commun aux huit conseils, et portant sur le nombre minimal de réunions à tenir dans l'année, les délais et les lieux d'affichage des dates

*Suite de la page 4*

**Et maintenant ?**

L'analyse détaillée des accidents est à la base de toute politique d'amélioration de la sécurité routière. On peut citer les enquêtes des inspecteurs départementaux de la sécurité routière mandatés par la préfecture. Ce retour d'expérience aboutit à des réalisations concrètes, par exemple à la création d'une phase de feu rouge pour les circulations voulant tourner à gauche à un croisement dangereux.

Nous sommes tous responsables, tour à tour piétons, cyclistes, cyclomotoristes, automobilistes, voire conducteurs de camions ou de bus .

L'objectif de notre étude serait atteint si l'insécurité routière reculait à Versailles à l'image des progrès enregistrés au niveau national<sup>(2)</sup> et si une circulation «pacifiée» devenait la norme dans notre ville. ESSOR de Versailles continuera à travailler dans cette direction, notamment à travers le regroupement d'association Rues Bleues à l'occasion du plan des circulations douces ou du plan local de déplacements

PhD Atelier Déplacements

<sup>(2)</sup> Mais dans les Yvelines, le nombre des tués a augmenté de 26 % pour les 8 premiers mois de l'année .

de ces réunions, des ordres du jour, la publication des P.V.

L'affichage dans chaque centre socioculturel, lieu privilégié, mais non unique de l'information, de la liste complète des conseillers de quartier, avec leur adresse, et l'association qu'ils représentent.

Cette liste doit être disponible pour toute personne la demandant. Affichage également de la date et de l'ordre du jour pour chaque réunion, ainsi que la mise à la disposition du public d'une boîte aux lettres et d'un cahier, pour recueillir toute suggestion, et y répondre.

La mise à jour régulière du site internet de la mairie, en complétant les listes des associations représentées par le nom de leur représentant, et en publiant date, ordre du jour et P.V. des réunions.

L'extension de l'information par l'affichage sur les panneaux administratifs de la ville des dates et ordres du jour des conseils, et par une rubrique spéciale dans le bulletin municipal.

Une réflexion pour la prochaine mandature, sur un mode d'élection pour les représentants des associations qui puisse permettre à une association bien implantée dans le quartier, de participer au conseil, quelle que soit sa taille.

Lors de la réunion du 21 novembre, on a constaté une amélioration dans le fonctionnement des conseils, le travail en commission semble être devenu la règle. L'ensemble des conseils a réfléchi aux problèmes de stationnement, tout en déplorant qu'ils soient déconnectés des problèmes de circulation. C'est une réflexion difficile, car il faut dégager des propositions d'intérêt général à partir d'une foule d'intérêts particuliers, si l'on veut qu'elles soient prises en compte. Mais d'autres problèmes importants ne semblent pas, pour le moment, avoir trouvé de solutions satisfaisantes.

La structure reste majoritairement peu connue, malgré des initiatives à généraliser (organisation d'apéritifs de quartier, tenue, à Notre-Dame, d'une permanence tous les samedis matins, avec annonce chez les commerçants, distribution à Jussieu, deux fois par an, d'une feuille d'information déposée dans les boîtes aux lettres, chaque

conseiller se chargeant d'un secteur du quartier. Est-il envisageable d'attribuer à chaque conseil un budget consacré à une «campagne de publicité» bien comprise ? La mise à jour régulière sur le site internet des P.V. des réunions contribuerait également à faire connaître la structure (à l'heure où nous écrivons, les derniers parus s'échelonnent du 17 juin 2002 (St Louis) au 3 juin 2003 (Porchefontaine).

Bien qu'ils soient parfaitement conscients du caractère uniquement consultatif des débats, les conseillers sont trop souvent déçus par le manque de prise en considération de leurs propositions :

Elles reçoivent souvent des réponses qu'ils jugent inappropriées, ou pas de réponse du tout. Ils déplorent aussi le manque de transparence des informations sur des sujets importants (logements sociaux à Clagny Glatigny par ex.).

La municipalité aurait tort de rebuter les conseillers de quartier, et de risquer de se priver d'interlocuteurs privilégiés qui feraient remonter à une oreille attentive les « humeurs » d'un quartier = amertumes des habitants de St Louis devant l'entrée payante du petit parc, qu'ils considéreraient comme leur « jardin », amertume à Porchefontaine devant la fermeture de la piscine, et la décision de son remplacement par un "practice de golf" prise sans tenir compte des propositions émises par la commission créée par la Présidente du Conseil pour étudier le problème.

Nous avons fait parvenir au maire adjoint en charge des conseils de quartier le P.V. de notre réunion de mars, avec les propositions énumérées ci-dessus et nous avons eu un entretien avec lui. Nous recommencerons après celle du 21 novembre 2003. Nous espérons des avancées plus substantielles que l'évocation, dans le Bulletin Municipal de décembre 2003, des souvenirs de Noël des Présidents des Conseils, évocation certes attendrissante, mais qui n'est peut-être pas la réponse la plus adaptée aux attentes des conseillers et des quartiers.

F.C.Atelier "Conseils de quartier"

**Janvier 2003** : publication de notre revue n° 5

**3 janvier 2003** : document spécial d'ESSOR de Versailles « La Communauté de Communes du Grand Parc : une analyse sans fard d'Essor de Versailles » (11 pages) traitant du périmètre, des compétences , du financement et du mode de décision )



**8 janvier 2003** : « Essor de Versailles , observatoire communal , se lance sur le sujet: Le Grand Parc est un projet minimaliste », interview dans **Les Nouvelles de Versailles** sur l'intercommunalité.

**13 janvier 2003** : « La communauté du Grand Parc déjà critiquée », interview dans **Le Parisien** .

**5 février 2003** : « position d'ESSOR de Versailles lors de la réunion publique du 5 février sur la ZAC des Chantiers », et deuxième prise de position dans le registre officiel de concertation après une première expression de juin 2002.

**12 février 2003** : « Le Cyrano craint sa dernière séance » et « Chantiers : zone d'aménagement contestée - Des habitants peu convaincus », deux interviews dans deux articles des **Nouvelles** après la réunion publique du 5 février.

**24 mars 2003** : document spécial d'ESSOR de Versailles « Oui à la ZAC des Chantiers, mais pas n'importe laquelle » ( 8 pages ) traitant de tous les aspects de la ZAC : cinéma, développement économique, déplacements, équipements publics, logements sociaux, financement et pouvoir de décision, architecture et bilan du registre de concertation, troisième prise de position dans le registre de concertation.

**26 mars 2003** : « Une ZAC, oui mais pas n'importe laquelle ! », interview dans les **Nouvelles** sur le document spécial du 24 mars adressé à tous les conseillers municipaux.



**4 avril 2003** : « Colère contre le futur multiplexe », interview dans un article du **Parisien** sur le multiplexe de la ZAC.

**16 avril 2003** : « ESSOR, un observatoire affûté de la ville », article dans **Les Nouvelles** relatant l'assemblée générale du 29 mars.



**23 avril 2003** : « Conseils de quartier, le bilan d'un an de mandat. Un outil de concertation empreint de contestation », interview dans l'introduction du dossier des **Nouvelles**.



**30 avril 2003** : « L'intercommunalité au centre des débats », interview dans **Les Nouvelles** à l'occasion d'un exposé à Saint-Cyr-l'Ecole, à l'invitation de l'association Réconcilier Saint-Cyr.

**4 juin 2003** : « Commission des circulations douces, première ! », annonce dans **Les Nouvelles** du travail réalisé par le groupement d'associations **RUES BLEUES** en vue du Plan des circulations douces et de la première réunion de la Commission extra-municipale sur le même sujet, Essor de Versailles étant un des membres fondateurs de **RUES BLEUES**.

**29 juin 2003** : « Si Versailles vous était conté ...La cité royale veut casser son image vieillotte... », interview pour un article du **Journal du Dimanche**.

Et bientôt notre site internet !



« C'est à Satory, près de Versailles ! » Que de fois peut-on entendre parler ainsi du huitième quartier de la Cité Royale ! Et même l'Office de tourisme de Versailles ignorait Satory sur ses cartes : ce n'est plus le cas avec la nouvelle édition de l'automne 2003.

Le quartier de Satory multiplie les spécificités. Géographiquement d'abord, il est situé sur un plateau isolé au sud de la ville. Tout le sépare du reste de la ville. L'altitude le transforme en château fort. Les voies ferrées font comme des douves que franchissent seulement deux ponts (Saint-Martin et Clément Ader). Les bois forment un glacis.

La route nationale 286, désormais élargie, est comme une muraille. Et au-delà, justifiant presque la description qui précède, on entre dans des zones militaires encore marquées par des murs et des barbelés. Il y a peu encore, c'était le domaine réservé de l'armée et de l'industrie militaire du GIAT.

## Reconfiguration de l'armée et restructurations de GIAT Industries

Avec la fin de la guerre froide, toutes les armées occidentales ont connu des transformations pour s'adapter au nouveau contexte international, modifications qualitatives (interventions à l'étranger par exemple) et globalement besoins quantitatifs à la baisse. La France a connu la disparition de la conscription au profit de la généralisation de l'armée de métier. Il a été instauré une journée de sensibilisation aux problèmes de défense avec un centre à Satory. Le format de l'armée a été réduit, même si ce n'est pas le cas de la gendarmerie très présente sur le plateau. Le budget a suivi, le patrimoine militaire a vieilli et ceci est visible dans beaucoup des bâtiments de Satory.

Bien sûr, la reconfiguration de l'armée n'est pas restée sans conséquences sur les industries de défense qui ont connu à la fois des réductions de commandes et les répercussions d'une gestion plus serrée du secteur public.

GIAT Industries a perdu environ 4 milliards d'euros en quelques 12 années et subi quatre grands plans de restructuration entre 1987 et 2002. Malgré plusieurs recapitalisations, les effectifs du groupe sont tombés de plus de 17 000 à 6 250 avant le cinquième plan d'aujourd'hui, GIAT 2006, qui devrait voir disparaître 3 500 emplois (après sauvetage de 250 emplois par aménagement du plan initial). Pour Satory qui accueille le siège social et un centre de recherche –développement, les perspectives sont une réduction des effectifs de 650 sur un total de plus de 1 200, le dernier aménagement ayant ici joué négativement avec une délocalisation

## Un quartier atypique en quelques chiffres (d'après le dossier du PLU)

Satory réunit 4910 habitants : c'est le moins peuplé des quartiers de Versailles mais surtout il a connu une évolution très différente : forte croissance de 1968 à 1975 (+ 10% par an contre 0.6% pour l'ensemble de la ville) puis une croissance ralentie et un maximum à 5063 habitants en 1990.

La population est très jeune : les moins de vingt ans représentent 73 fois les plus de soixante ans en 1990 et 21 fois en 1999 alors que cet indice de jeunesse est compris entre 1 et 1.5 dans les autres quartiers !

Les constructions ont connu deux grosses périodes : de 1915 à 1948 et surtout, pour deux tiers des logements, de 1968 à 1981 pour suivre l'accroissement de population. Ce sont des logements collectifs pour 95%, des logements gratuits pour 89% et des logements aidés pour 11%.

Quasiment tous les habitants ont une voiture, en raison de l'isolement.

Enfin les habitants qui ont un métier sont très nombreux : taux d'activité de 58% contre 46% pour Versailles.

supplémentaire du siège de GIAT Systèmes à Roanne avec 55 personnes.

## Les débuts d'une nouvelle politique d'aménagement

Face à des perspectives très sombres pour l'avenir, les trois acteurs locaux – Ville, Armée et GIAT Industries – ont commencé à dépasser leurs propres horizons pour faire face ensemble.

Un premier accord est signé en 1996 entre la Ville et GIAT afin de faciliter l'implantation de nouvelles entreprises sur les terrains de ce dernier. Le ministère de la Défense apparaît d'abord circonspect devant la proposition de la Ville de racheter des terrains non utilisés par l'armée. Finalement, il en accepte le principe, notamment pour le champ de manœuvres de 65 hectares.

La première concrétisation est l'installation de Citroen Sports en 2000 pour laquelle GIAT cède le terrain, l'armée cède gratuitement l'allée des Marronniers pour y accéder et la Ville aménage celle-ci pour 1,8 millions d'euros : 150 emplois sont créés. Aujourd'hui, le récent champion du monde des rallyes compte 250 personnes sur une parcelle qui s'est étendue. D'autres implantations ont suivi sur les terrains de GIAT comme Renault Trucks pour le montage de véhicules militaires ou le LIVIC, laboratoire de recherche pour la voiture intelligente de demain.

Un premier schéma d'orientation voit le jour pour l'ensemble du plateau de Satory (450 hectares) sans se limiter aux terrains disponibles (65 ha de l'armée et 20 ha de GIAT) mais prenant en compte les besoins futurs de tous les partenaires dans tous les domaines.

Deux ensembles de bureaux sont proposés sur les terrains de GIAT. UNIMO, filiale du Crédit Agricole, a acheté à GIAT un terrain situé à l'extrémité de l'allée des Marronniers pour y construire 31 500 m<sup>2</sup> de bureaux haut de gamme.

La construction de l'ensemble TRIALYS commencera quand les



réservations seront suffisantes. Bouygues-Immobilier, quant à lui, a signé une promesse de vente avec GIAT Industries pour réaliser un parc d'affaires de 91 000 m<sup>2</sup> mixant bureaux et activités de service sur des terrains de GIAT et qui engloberait le siège de GIAT.

En Ile-de-France, la création de bureaux est soumise à la création de logements et au paiement d'une redevance. Le préfet de région a accepté que l'engagement soit remplacé par l'élaboration d'un schéma d'aménagement détaillé faisant suite au schéma d'orientation. Le projet de Plan Local d'Urbanisme précise qu'une zone à urbaniser est créée sur le terrain de manœuvres et que le reste des terrains de Satory-Ouest qui ont la forme d'une paire de ciseaux enserrant le précédent sera destiné à des bureaux ou à des activités industrielles. Satory-Est restera le domaine de l'armée qui a aussi des besoins immobiliers pour la gendarmerie. Le nouveau schéma en préparation devra intégrer tous ces besoins mais aussi ceux qui en résultent en matière d'équipements scolaires et socio-économiques pour l'ensemble du plateau.

## Sept défis pour le huitième quartier de Versailles à Satory

Paradoxalement, les difficultés actuelles de Satory pourraient

accélérer la prise de conscience des potentialités d'un vrai huitième quartier en s'affranchissant des contraintes militaires du site mais aussi des pesanteurs psychologiques qui le concernent.

C'est pour toute la ville une belle occasion pour une nouvelle étape de développement. Si l'enjeu est important Versailles, il faudra cependant relever au moins sept défis.

**Premier défi**, l'obstacle que constitue le **coût de la dépollution des terrains** d'environ dix millions d'euros, à la charge de l'armée propriétaire ; cette somme pourrait sans doute être reportée sur le promoteur mais c'est une dépense incontournable et qui peut s'avérer pleine d'aléas avec des révisions à la hausse avant même tout projet.

**Le deuxième défi** touche à la **mixité entre industrie et bureaux haut de gamme**. C'est le cas avec le positionnement et l'extension possible de Citroen Sports à côté des bureaux d'UNIMO, sans compter la cohabitation avec la piste de chars et d'essai de véhicules située de l'autre côté de l'allée des Maronniers.

**Troisième défi**, la **mixité entre des logements** sur la zone du champ de manœuvres, alors dépollué, **et des activités industrielles** éventuellement bruyantes comme la piste d'essai, sans compter la proximité de la RN286.

**Quatrième défi**, le **respect de l'environnement** du secteur sud de Versailles et de la vallée de la Bièvre notamment en matière d'écoulement des eaux et de massifs boisés. La procédure d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme a d'ailleurs montré la sensibilité des habitants de Buc en ces matières.

**Cinquième défi**, la **mixité civils / militaires** qui sera tout autant géographique entre Satory-Ouest et Satory-Est que psychologique comme en témoigne la limitation aux seuls bus de Phébus de la circulation sur l'avenue du maréchal Moncey pour accéder à Satory depuis la rue de la Porte de Buc. La cohabitation posera des problèmes de sécurité avec plusieurs activités marquées par le secret.

**Sixième défi**, et de taille, le **défi des liaisons avec le reste de la ville**.

Aujourd'hui on ne peut se rendre sur le plateau de Satory que par l'avenue du maréchal Joffre qui se dédouble à mi-pente entre le CD91 vers le GIAT à l'ouest et l'avenue du maréchal Juin vers la zone militaire proprement dite, à l'est. On vient d'évoquer un accès limité depuis la route de Buc. Les études de circulation faites pour la ZAC des Chantiers ont clairement montré les problèmes de congestion extrême qui apparaîtront dès les débuts de l'urbanisation de Satory. Des liaisons ferrées ont été proposées soit en réutilisant les voies militaires



entre les Chantiers, les Matelots et Satory, soit en détournant la Tangentielle Ouest-Sud Achères-Melun. Dans le premier cas, l'offre risque d'être médiocre en raison de l'allongement considérable sans compter un coût prohibitif pour une clientèle réduite et l'extrême difficulté de faire circuler des trains supplémentaires entre Les Chantiers et Les Matelots et surtout en gare des Chantiers. Dans la deuxième solution, on se heurte au retard du projet de la Tangentielle aujourd'hui repoussée aux calendes grecques en raisons des oppositions locales et bien sûr du surcoût sans doute irrémédiable du détour quand on pense à la descente entre Satory et les Chantiers.

**Là encore, il faudra une révolution dans la desserte en transports en commun** routiers avec des liaisons en site propre de très haute qualité et réalisées avant toute urbanisation. donc lancées dès à présent.

**Le septième et dernier défi** est celui de **à concurrence entre Satory et les autres zones de développement** de la région et de l'ouest francilien en particulier. Satory entre en concurrence avec Vélizy et avec St-Quentin-en-Yvelines où des projets existent déjà tant pour les bureaux que pour les activités de recherche industrielle. Or ces zones ont déjà des réserves importantes qui ont du mal à se commercialiser.

Certes le haut de gamme dernier ci peut attirer de même que l'image du Château et de la Ville de Versailles mais Satory, ce n'est pas le Château ! Et bien sûr, cela suppose que tous les autres défis aient été dominés.

**Le pari n'est pas perdu mais il est très exigeant !**

**F.C. et Ph. D.  
Atelier Aménagement  
de la Ville**

## Un peu d'histoire ...

### Quand Napoléon III allait aux courses de Versailles

En février 1836 le Préfet de Seine & Oise informait le maire de Versailles du désir de la société d'encouragement – le Jockey club – d'y organiser, dès que possible, des courses de chevaux, comme à Chantilly. La municipalité donna rapidement son accord.

Restait à choisir un site : on envisagea d'abord le tour de la pièce d'eau des Suisses, mais, devant l'importance des travaux à entreprendre, on abandonna le projet. C'est vers le plateau de Satory, qui servait alors de terrain de manœuvres aux troupes de la garnison de Paris, qu'on se tourna. Bien que les travaux soient tout aussi conséquents, la volonté municipale et le concours empressé des autorités civiles et militaires l'emportèrent. Cinq cents hommes d'infanterie et de cavalerie déplacèrent promptement les cinq mille mètres cubes de terre nécessaires à la construction de l'hippodrome. Les premières courses eurent lieu les 27 et 29 mai 1836 : le pari était tennu... comme il se doit en la matière ! Le 1<sup>er</sup> mai 1837 une société par actions fut constituée sous le titre de "Société d'exploitation des courses de Versailles".

De cet ouvrage, d'un périmètre de deux mille vingt cinq mètres matérialisé par trois rangées de corde, muni de trois tribunes amovibles il ne reste rien. Sur un plan du Satory contemporain, l'étang de la Martinière étant un repère intangible, il faut le situer dans l'espace délimité, à l'ouest, par les rues des docks et de la Martinière et, à l'est, par le bois du Cerf-Volant. Espace occupé de nos jours par l'Etablissement du Matériel et la cité Guichard.

Depuis 1836, et pendant vingt-neuf ans, les réunions hippiques de Satory seront aussi connues en France que le sont, de nos jours, Auteuil ou Longchamp. Les courses ont lieu en mai et juin, elles attirent aussi bien les grandes familles venues dans de brillants attelages où s'épanouissent les crinolines légères des dames, qu'un public populaire monté par la porte de Buc ou, en traversant Versailles, depuis la gare des Chantiers. Louis-Napoléon, qu'il soit prince-président puis empereur, y assistera plusieurs fois.

Le succès est tel qu'en 1850, la C<sup>de</sup> des Chemins de fer de l'Ouest, exploitante de la ligne Paris – Brest, décide de créer au pont de Satory un arrêt pour des trains spéciaux venus en trente-cinq minutes de la gare du Maine. Le public est alors à quelques minutes des tribunes. Ces restes se trouvent dans l'axe de l'actuelle rue du Maréchal Joffre, ci-devant rue de Satory, qui grimpeait en ligne droite vers le plateau. Les commerçants de Versailles, qu'ils soient restaurateurs ou limonadiers, n'apprécieraient pas du tout cette facilité donnée aux spectateurs. Ils s'en plainquirent.

On reprochait aussi au terrain d'être, selon le temps, boueux ou venteux, en tout cas mal adapté à un hippodrome. La ville étant très attachée à ses courses on chercha, sans succès, à le déplacer vers la plaine des Matelots. Par ailleurs d'autres sites mieux adaptés s'ouvraient en région parisienne. Les difficultés financières de la Société des courses, plus grandes chaque année par insuffisance de recettes, devenaient insupportables. La dernière réunion, après examen par la municipalité d'autres possibilités, eut lieu le dimanche 4 juin 1865...l'hippodrome de Satory avait vécu.

G. B.







détresse (abonnement calculé selon les revenus).

- le portage des repas à domicile, (tarif calculé selon le revenu).

- l'écoute personnalisée par la visite de personnes envoyées par le CCAS ; elles peuvent proposer promenades ou lectures.

- l'initiative Eté-Amitié pour rompre l'isolement des personnes âgées accru pendant les grandes vacances.

140 professionnels travaillent au sein des différents services et établissements de la direction des personnes âgées du CCAS (chiffres de 2002). Mais la Municipalité subventionne aussi certaines associations :

- l'ASADAVE\*, qui a reçu en 2003 une première subvention de 15 336 € (76 882 en 2002), et une subvention supplémentaire de 8000 € comme aide à son aménagement informatique.

- parole et vie 1000 €

- CODERPA\* 800 €

- école des grands parents européens 100 €

- Versailles portage 9 700 €

Cette association de commerçants met à la disposition des personnes âgées à mobilité réduite voiture et chauffeur pour effectuer différentes courses (pharmacie, opticien, etc...) c'est une initiative originale, car elle est en même temps une entreprise d'insertion.

On propose aussi aux personnes âgées toute une série d'animations par le biais du CCAS ou des centres socio-culturels (natation, randonnées pédestres...) les tarifs sont soit forfaitaires, soit selon le revenu).

Versailles compte un certain nombre de résidences pour personnes âgées, de nature et de statuts différents :



Seuls sont gérés par le CCAS les deux établissements publics : Fondation Lépine, et La Providence, qui toutes deux accueillent des personnes ayant un GIR\* très élevé. L'âge moyen des résidents y est de 88 ans, la durée moyenne de séjour de 3 ans.

Le fonctionnement des maisons de retraite est complexe et mal connu : pour toutes celles, quelle que soit leur nature, qui, comme Lépine et La Providence, ont signé une convention tripartite (Conseil Général, DDAS et établissement) et prennent alors le titre d'EHPAD\*, le calcul du prix de journée, fixé par le Conseil Général, comprend trois parties :

**1) Tarif d'hébergement** : il est le même pour tous et représente la part à payer pour le fonctionnement général de l'établissement : administration, personnel, animation, remboursement d'emprunts éventuels faits par l'établissement, etc...

Il est à la charge du résident, et peut être en partie assuré par l'aide sociale du Conseil Général, si la personne ne peut l'assurer entièrement.

**2) Tarif de dépendance** : ce sont les frais supplémentaires nécessités par le degré de dépendance de chaque résident, pour les actes essentiels de la vie (supplément de personnel, etc...) il est également à la charge du résident qui peut bénéficier de l'A.P.A.\*, aide délivrée par le Conseil Général.

**3) Les soins médicaux** : Ils sont assurés par la sécurité sociale.

Le CCAS gère également les deux groupes de logements-foyers (studios ou petits appartements) sis à Montbauron (16 logements) ou rue Borgnis-Desbordes (Résidence A. Mignot, 63 logements, en cours de rénovation). Les personnes y trouvent plus de sécurité (1 gardien 24h/24 à Mignot) et des occasions de contact, tout en sauvegardant leur autonomie.

Le CCAS apporte une aide financière aux personnes qui auraient des difficultés à payer leur loyer et autres frais de séjour.

D'après le tableau que nous venons de dresser, il est évident que la municipalité a le souci de proposer aux personnes âgées de multiples réponses à leurs différents besoins : santé, hébergement, solitude, etc..., ce qui a valu à la ville de Versailles d'être

choisie comme un des sites pilotes pour le plan ministériel « Bien vieillir »

- Une des difficultés rencontrées par le CCAS dans son travail, c'est de repérer les personnes isolées, car certaines ne souhaitent plus le contact avec les autres, et n'ouvrent pas leur porte.

Il est donc nécessaire que chacun soit attentif à son voisin de palier ou de pavillon, et lui signale ce qui existe, ou signale son existence au CCAS.

Précisions sur la nature des résidences pour personnes âgées à Versailles.

Indépendamment des établissements publics mentionnés dans l'article - Fondation Lépine, La Providence, les 2 logements foyers - Versailles compte un autre établissement public, mais géré par l'hôpital Mignot : La maison Despaigne.

**Maisons de statut associatif, à but non lucratif :**

Claire Demeure : maison de retraite et de soins palliatifs

Petites Soeurs des pauvres

Soeurs Augustines

Saint-Louis (Grand Séminaire)

Espérance et Accueil (rue Mgr

Gibier)

**Maisons de retraites privées, à but lucratif :**

Parc de Clagny

Les Buissonnets

**Des résidences services de grand standing :**

Hotelia (domiciliée au Chesnay, mais dépend de Versailles)

Les Hespérides des Manèges

Les Templitudes

Résidence Médéric

Une ombre subsiste toutefois à ce tableau : l'accès à la culture et aux loisirs n'est pas toujours possible aux personnes âgées à faible retraite. Cet accès devrait être facilité par la généralisation des tarifs (randonnées, Université Inter Age, etc...) calculés selon revenu, et non forfaitaires.

F.C. et Y.V.  
Atelier Personnes Agées

## Essor de Versailles

association loi 1901

C'est :

Un **OBSERVATOIRE** de la vie communale, indépendant de toute représentation au Conseil municipal, qui s'exprime publiquement chaque année sur la vie de la commune et sa gestion.

un **CLUB DE RÉFLEXION** qui réunit sans distinction d'appartenance tous les habitants de Versailles qui veulent réfléchir ensemble à l'avenir de leur ville, et proposer aux responsables de la vie locale les actions d'adaptation les mieux appropriées.

Un **MOUVEMENT CIVIQUE LOCAL** qui rassemble les Versaillaises et les Versaillais soucieux du meilleur essor possible de leur ville, et résolu à donner un nouvel élan à la vie démocratique de leur commune.

Janvier 2004

Cette ville est la votre :

Habitants de Versailles,

N'hésitez pas à soutenir notre effort - Vous pouvez rejoindre notre Association comme :

- Simple correspondant
- Membre sympathisant
- Membre actif

Françoise Coutaux  
Présidente

Cette revue est une publication de l'association "Essor de Versailles"

B.P. 261 78002 Versailles cedex

Tel et fax : 01 39 51 88 12

Directeur de la publication

Philippe Domergue

Comité de rédaction

Christiane Babault, Françoise Coutaux,  
Jean-Claude Demoulin, Eltane Gaillard,  
Emile Gras, Jean-Claude Mariannie,  
Annie Musseau, Serge Peyret,  
Francine Podalydes, Yvette Varga

Maquette

Jean Claude Mariannie

Photogravure et impression

Micropubli tel: 01 30 56 15 50

Dépot légal : janvier 2004

## Essor de Versailles

association loi 1901

C'est :

- Le courage d'innover
- Le sens de la collectivité
- L'attention aux évolutions du monde
- L'exigence de rigueur dans la gestion
- Le développement de la vie démocratique
- La solidarité active avec les plus démunis
- Le respect absolu de toutes les personnes

La citoyenneté locale...

...première pierre de la démocratie