

VILLE DE VERSAILLES

CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU JEUDI 7 NOVEMBRE 2002 A 19 HEURES

2002.11

PRESIDENT : M. Etienne PINTE, Maire

Sont présents : Mme DUPONT, M. DEVYS, M. SCHMITZ, Mme LEHUARD, Mme DUCHENE, M. FONTAINE, Mme BUSSY, M. MEZZADRI, Mme de BARMON, M. BUFFETAUT, Mme CABANES, M. de MAZIERES, Mme GALICHON, M. MARVAUD, M. PICHON Adjoints.

Mme BERREBI, M.CAILLAUX, Mme COURME, Mme LECOMTE, M. ULRICH, Mme GRAS, Mme FLICHY, Mme de FERRIERES, M. de BAILLIENCOURT, Mme GIRAUD, Mme BRUNEAU, Mme BOURGOUIN-LABRO, Mme FRANGE, Mme GUILLOT, M. THOBOIS, M. BANCAL, M. VOITELLIER, M. GRESSIER, M. BARBÉ, M. LITTLER, M. BERTET, M. BERNOT, Mme MASSE, M. de LESQUEN, M. COLOMBANI, Mme LEHERISSEL, M. BAGGIO, M. CASANOVA, M. GOSSELIN, Mme NICOLAS, Mme COULLOCH-KATZ, Mme NEGRE, M. GABRIELS.

Absents excusés : Mme BLANC, M. TOURNESC, M. JAMOIS, Mme BASTOS.

Secrétaire de séance : M. GABRIELS

M. de LESQUEN :

Si Mme BASTOS est absente, c'est qu'elle vient de mettre au monde un petit Gauthier. (*applaudissements*). Je lui ferai part de ces applaudissements. Elle entre ainsi dans la catégorie des familles nombreuses et j'espère qu'elle pourra intervenir prochainement sur la politique familiale de la Ville.

M. le Maire :

Ce ne lui était pas interdit auparavant, j'espère.

**DEBAT RELATIF AUX ORIENTATIONS GENERALES DU PROJET
D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE**

M. le Maire :

Cette séance exceptionnelle est une nouveauté puisqu'il s'agit du premier débat d'orientations sur l'urbanisme, un peu comme nous en avons un sur le budget. Le débat d'orientations doit être organisé au moins deux mois avant la présentation du texte définitif, qui est le plan local d'urbanisme. Il ne se conclut pas par un vote, mais nous prendrons acte qu'il a eu lieu.

Le 17 décembre 2001, nous avons délibéré sur l'élaboration d'un plan local d'urbanisme, qui va succéder au POS et devenir l'outil de référence en ce qui concerne l'aménagement de la commune. Jusqu'à présent les documents d'urbanisme ne concernaient que les droits à construction. Le PLU comporte aussi un plan d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations d'aménagement et d'urbanisme en vue de favoriser le renouvellement urbain, de préserver la diversité et la mixité sociales, et d'assurer la protection de l'environnement.

Le PADD qui vous est présenté ce soir est le fruit d'un travail collectif. Il a été élaboré progressivement pour prendre au mieux en compte les préoccupations de ceux qui vivent ou travaillent à Versailles. Des groupes de réflexion réunissant les différents services de la ville se sont réunis sur les thèmes suivants : habitat et développement démographique ; développement économique et emploi ; environnement et préservation des sites, des paysages et du patrimoine ; déplacements, stationnement et circulation ; équipements et espaces publics. Leurs réflexions ont été validées, amendées, complétées, par un groupe de pilotage que je présidais et qui réunissait les adjoints directement concernés par ces thèmes, M. SCHMITZ, M. FONTAINE, M. BUFFETAUT, M. MEZZADRI, Mme LEHUARD. De même ces réflexions ont été complétées par les éléments recueillis lors de cinq réunions publiques en juin dernier, présidées par M. SCHMITZ dans les centres sociaux et lors de la réunion publique que j'ai présidée le 14 octobre dernier à l'Université inter âges. Elles ont enfin été alimentées par les personnes publiques associées à ce travail, la DDE, la DDA ou les autres administrations concernées par ce plan. Bien entendu les associations sont aussi parties prenantes de cette concertation.

Cette réflexion a permis d'établir un diagnostic et de définir les enjeux qui vous sont présentés dans le PADD. A l'issue de ce débat, le travail reprendra pour consolider ces orientations. Puis nous nous réunirons à nouveau pour arrêter le plan local d'urbanisme, -a priori si tout se passe bien au cours du premier trimestre 2003-, avant de le soumettre à enquête publique puis au vote du Conseil municipal à la fin du quatrième trimestre 2003. D'ici là, la concertation continue; en particulier, un cahier d'observations est mis à la disposition de nos concitoyens à l'accueil du service de l'urbanisme et un travail plus précis est entrepris avec les associations de sauvegarde des quartiers sur l'élaboration de la réglementation.

La plupart d'entre vous, dans les conseils de quartier ou en réunion publique, ont pu travailler sur ce document. M. SCHMITZ, adjoint chargé de l'urbanisme, va donc le présenter de façon synthétique.

M. de LESQUEN :

Je voudrais faire une remarque de méthode. Je m'étonne que la commission de l'urbanisme ne se soit jamais réunie depuis le 17 décembre 2001 pour parler de ce projet d'aménagement et du plan local d'urbanisme. Etudier les documents techniques, comme c'est son rôle, aurait nécessité une réunion.

Je donne d'ailleurs à cette remarque une portée plus générale. En effet vous parlez de concertation, mais elle a concerné surtout un certain nombre d'organismes, qu'on trouve énumérés à la page 7 de ce document ; il y est également question d'un comité de pilotage présidé par M. le Maire. On n'oublie que le conseil municipal, même pas cité. De fait, entre le 17 décembre 2001 et ce 7 novembre 2002, soit deux séances de travail obligatoires selon la loi, il n'y a pas eu de groupe de suivi avec les conseillers municipaux, en tout cas pas avec ceux de l'opposition, pas eu de réunion de la commission de l'urbanisme et nous n'avons reçu aucun document, à l'exception des comptes rendus des réunions de concertation, que M. PICHON a bien voulu nous envoyer, ce dont je le remercie.

Quant à la concertation par réunions, je suis allé à la dernière, que vous présidiez. Les participants n'avaient pas le moindre document, et nous avons parlé d'urbanisme sans voir la moindre carte. Une concertation ainsi conçue n'est guère plus qu'un simulacre.

M. le Maire :

De toute façon la concertation va durer encore une année pendant laquelle les uns et les autres nous allons pouvoir étudier ces propositions. Nous ne pouvions vous fournir un document de travail tant que ceux qui avaient leur mot à dire sur ces grandes orientations ne s'étaient pas exprimés. La concertation a bien eu lieu, et nous avons tenu compte de tout ce qu'on nous a dit, et qui figure dans le document remis aujourd'hui. Nous avons encore une année pour le peaufiner, mais pour élaborer cet outil de travail, il fallait d'abord faire en quelque sorte un tour de table. Si nous n'avions pas procédé ainsi, vous auriez pu à juste titre nous accuser de vous imposer nos propres vues.

M. de LESQUEN :

J'ajoute que lorsque des documents sont transmis aux conseils de quartier, ce qui est une bonne chose, les conseillers municipaux devraient en recevoir copie pour information. Le conseil municipal a une légitimité plus grande que les conseils de quartier et nous ne devrions pas avoir à demander aux conseillers de quartier les documents qui leur sont remis.

M. le Maire :

Très bien. Je retiens cette réflexion.

Mme NEGRE :

Nous pensons également que la concertation s'est largement passée des conseillers municipaux d'opposition, qui sont des élus dont la légitimité est entière. Vous présentez les conseils de quartier comme des organes de concertation essentielle. Vous savez toutes les réserves que nous avons émises sur la façon dont ils ont été élus, dont ils fonctionnent, dont nous en sommes exclus. En l'absence de l'opposition, il y a peut-être concertation, mais avec qui, sur quelles bases ? Nous ne pouvons que contester cette procédure.

M. CASANOVA :

J'irai dans le même sens. Par exemple, j'ai assisté à la réunion du 14 octobre. On aurait pu envoyer à l'avance aux conseillers municipaux le document dont nous débattons aujourd'hui. Il était disponible à l'entrée de la salle, mais nous aurions pu y réfléchir au préalable.

M. le Maire :

Je prends acte de vos réflexions. Je tâcherai de les mettre en pratique, en particulier en ce qui concerne les comptes rendus des conseils de quartier.

M. SCHMITZ :

Il faut dire que notre manière de travailler sur les documents d'urbanisme est bouleversée. Peut-être certains d'entre vous ont-ils participé à la révision de POS ; j'ai eu la chance d'y participer quatre fois et d'être rapporteur de celui qui a été adopté en 1998. Ce que vient de dire Monsieur le maire est très important, car auparavant la concertation était réduite à l'extrême. Le commissaire de l'enquête publique servait un peu d'interface avec les habitants et c'était au vu de ses conclusions que nous prenions position sur telle ou telle question.

Or cette fois, selon le souhait de Monsieur le Maire, nous sommes allés dès juin au devant de la population, plutôt que des conseils de quartier, qui n'ont été que le lieu où la rencontrer. Lors de la réunion publique du 14 octobre, nous avons même pu constater l'apport de l'intercommunalité puisque des habitants de Buc et de Jouy-en-Josas ont posé des questions sur le PLU. Nous sommes un peu dans une phase d'apprentissage et lors des révisions suivantes des PLU, nous serons tous plus compétents. Pour l'instant, Monsieur le Maire ayant souhaité que cette révision ait lieu très tôt, il s'agit d'une première dans les Yvelines. La concertation va se poursuivre jusqu'au vote sur le PLU en décembre 2003. Ce débat d'orientations en est la première étape, qui est passionnante. Nous débordons du cadre strict et austère de l'urbanisme pour nous projeter dans le développement durable qui doit permettre de préserver les acquis pour les générations futures tout en répondant aux besoins actuels.

L'objet de cette réunion étant de débattre, je sera le plus synthétique possible, en déclinant les différents niveaux auxquels se joue l'avenir de la ville, niveau extra communal, intercommunal, le niveau de la ville, puis celui des quartiers.

Je souligne également que le document qui vous a été remis s'intitule « support pour le débat ». C'est donc une toute première approche sur le devenir de la ville.

En premier lieu je tiens à rappeler que Versailles est divisée : 900 hectares dépendent du ministère de la Culture, 300 hectares sont affectés à l'Armée, 350 hectares sont en forêts domaniales. L'Etat gère ainsi 1640 hectares, et la Ville ne dispose que de 978 hectares. Si l'on en retire les 250 hectares du secteur sauvegardé, les élus n'ont la maîtrise que de 728 hectares, soit 27% du territoire. C'est une situation tout à fait originale pour une ville de l'importance de Versailles.

Sur le plan extracommunal, il s'agit d'abord de développer la mise en valeur concertée du patrimoine national. L'Etat joue un rôle important, à travers l'établissement public, pour mettre en valeur le domaine de Versailles et améliorer les conditions d'accueil et de visite du parc. De ce fait, le Château est demandeur de certains droits à construire pour l'installation de restauration rapide ou des sanitaires dans le parc, aspect qui était jusque là le cadet des soucis des conservateurs. Il s'agit aussi de préserver et mettre en valeur les quartiers anciens, la ville étant l'écrin du Château.

Il s'agit ensuite de mener une réflexion globale et concertée sur l'aménagement des sites militaires. C'est dans ce domaine que l'affirmation selon laquelle on ne pouvait plus rien faire à Versailles trouve son démenti. Certes, nous n'avons pas la maîtrise du foncier du ministère de la Défense. Mais Monsieur le maire a exposé à plusieurs reprises ce que peut être le devenir du plateau de Satory, qui est la dernière réserve dont nous -ou les générations suivantes- disposerons. La restructuration de l'armée de terre avec la suppression de la conscription obligatoire a bien entendu des conséquences directes sur le devenir de ces sites et les aménagements sur les terrains du GIAT l'illustrent bien.

Un autre objectif est de garantir une mise en valeur concertée des espaces naturels en couronne. J'insiste sur la fragilité extrême de cette ceinture verte. Les forêts domaniales de Fausses Reposes et de Versailles sont ténues, fragiles, agressées par l'urbanisation et la route. La tempête de 1999 a affaibli considérablement la frange boisée qui sépare le grand parc du plateau de Satory.

Conforter le rôle de capitale administrative, judiciaire et scolaire de Versailles est également important pour l'avenir. Or ce rôle est également fragile et peut être remis en cause, essentiellement par absence de réserves foncières. On s'en inquiétait déjà au moment de la création de la ville nouvelle. Nous avons des établissements supérieurs prestigieux avec le centre de musique baroque, l'école nationale du paysage, l'école d'architecture, l'IUFM, l'école du parfum et de l'aromatique alimentaire, les écoles d'infirmiers. Mais à nous de préserver ce rôle.

Toujours au niveau extra-communal, il va de soi qu'il faut maîtriser les modalités de circulation dans Versailles. Les points forts sont la tangentielle Achères-Melun qui à terme devrait conduire à créer une gare de Saint-Cyr-grande ceinture située sur le territoire de Versailles, le développement du pôle d'échanges multimodal des Chantiers dont nous avons largement débattu, et la réalisation du tunnel de bouclage de l'A 86.

La possibilité d'ouvrir un diffuseur sous la place Louis XIV est différée mais il pourra être ouvert à l'avenir. Rappelons que lorsque l'A 14 a traversé la forêt de Saint Germain, Michel PERICARD, alors maire, a refusé toute possibilité de diffusion du trafic ; quelques années après l'ouverture de l'A 14 la population qui, à l'époque était en majorité hostile au diffuseur, le demande.

Si l'on passe maintenant au plan intercommunal, une des grandes orientations est la mise en œuvre d'une politique de déplacements urbains, le PDU devant s'intégrer à notre plan local d'urbanisme. On insistera plus sur la cohérence avec les communes voisines. Nous avons à donner notre avis sur leurs projets ; désormais il faut avoir des projets en commun.

Il s'agit ensuite de respecter et de préserver l'environnement quotidien des habitants. Depuis le dernier POS, nous avons des atouts supplémentaires avec la protection des 2460 hectares de la plaine de Versailles, et des 2500 hectares de la vallée de la Bièvre depuis l'an 2000.

Il s'agit aussi de mettre en œuvre un programme local de l'habitat intercommunal, mais je parlerai surtout de notre programme à l'échelle de la ville. Je m'arrête sur le souhait de l'Etat de promouvoir des centres d'envergure européenne, parmi lesquels figurent Massy-Saclay, Saint-Quentin- en Yvelines et Versailles, en raison de la qualité de leurs services et de leur desserte. Dans le PLU il faudra faciliter le développement de ce centre.

Je passe maintenant à l'échelle de la ville, le point le plus important étant d'enrayer le tassement démographique. Les résultats du recensement ont été décevants. Comme les villes de strate équivalente, Versailles a perdu des habitants, en l'occurrence 2000 entre 1990 et 1999. Nous devons nous lancer dans une reconquête pour nous maintenir autour de 85 000 à 90 000 habitants . Dans les années 1980, nous avions une optique de 100 000 habitants ; désormais il faut être plus prudent, et le chiffre de 85 000 habitants à terme semble le bon. Pour ce faire il faut développer le parc de logements, favoriser la mixité sociale et urbaine et faciliter la réhabilitation du parc de logements existants. Lors de la réunion publique d'octobre, M. MEZZADRI a souligné qu'il se produit un phénomène de décohabitation : les enfants partent et les parents restent dans les logements autrefois familiaux. De ce fait 33% des logements à Versailles sont occupés par une personne, 33% par deux personnes et 16% occupés par cinq personnes ou plus. Cela explique le tassement de la population, d'autant que dans le cadre de la réhabilitation on a souvent réuni des appartements exigus et sans confort. Un phénomène nouveau se manifeste heureusement : dans des quartiers comme Saint Louis, les parents quittent de grands appartements, où reviennent de jeunes ménages dont la famille va s'accroître.

Mme LEHUARD a largement parlé de la mixité à propos du PLH : mixité urbaine, pour combiner activité et logement, collectif et pavillonnaire, mixité sociale comme l'indique l'éditorial de M. le Maire dans le dernier numéro du journal *Versailles*, pour permettre à tous ceux qui sont au service des Versaillais de trouver un logement à Versailles. Nous allons débattre le mois prochain d'une opération programmée d'amélioration de l'habitat qui visera à remettre sur le marché une partie des 3300 logements vacants. Il y a là un vrai gisement. D'ailleurs, depuis que le journal *Versailles* s'en est fait l'écho, des familles se signalent au service de l'urbanisme, qui sont prêtes à faire les travaux nécessaires. Cette OPAH portera aussi sur l'insalubrité et pour la première fois, concernera tout le territoire de Versailles. Au regard de la loi SRU, nos obligations seraient de 70 à 80 logements sociaux par an. Le plus difficile n'est pas de les obtenir, mais d'en rester au pourcentage de 20% quand de nouvelles opérations immobilières augmentent le stock global de logements. Ainsi les 180 logements qui vont être construits à l'emplacement de la clinique des Franciscaines vont créer mécaniquement un déficit de 36 logements sociaux. En cela, le rôle de notre observatoire est très important.

Un autre aspect essentiel est le développement économique. Il est important de conforter une dynamique de centre ville, d'encourager les activités dès lors qu'elles ne sont pas polluantes, de développer le secteur de Satory et de maintenir des activités commerciales et de services dans les pôles de quartier. S'agissant du secteur touristique, notre offre est encore trop faible par rapport à la demande. Dans un an ou deux, le Conseil général mettra en vente l'immeuble qui abrite actuellement les services de la DDASS. J'espère qu'il pourra être repris par une chaîne hôtelière, renouant ainsi avec sa vocation ancienne. Il faut aussi favoriser l'organisation de congrès et de séminaires d'entreprises.

Un autre point important est de définir un équilibre entre les différents modes de transport, et M. FONTAINE pourra répondre aux questions à ce sujet. Le PLU doit intégrer le projet très important de liaison entre les Chantiers, la gare rive gauche, la gare rive droite et l'hôpital Mignot, avec éventuel prolongement vers la Celle Saint Cloud. Il est fondamental également d'assurer la liaison entre les Chantiers et Saint Louis et Saint Louis et Satory. Ne répétons pas l'erreur des générations antérieures, et soucions nous des communications avant que ne se construisent habitations et bureaux.

Ce développement suppose aussi la mise en place, bien complexe, d'une politique de stationnement de façon aussi à organiser le meilleur partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement, puisque nous sommes tous tour à tour piéton, cycliste ou automobiliste.

La préservation du cadre de vie doit s'étendre désormais à un phénomène jusque là moins perçu, celui des nuisances sonores, dont notamment les riverains des voies ferrées s'inquiètent. Un autre aspect est la nécessité de répondre aux besoins d'équipements publics à Versailles, et je souhaiterais qu'au cours de ce débat chacun mette l'accent sur ceux qui lui semblent particulièrement nécessaires. Versailles manque de places de crèches et il en faut encore malgré les efforts de Mme GALICHON. De même, la scolarité peut commencer à deux ans et nous manquons de places en maternelle. Il faudra aussi requalifier des équipements existants, penser à des équipements demandés régulièrement comme une médiathèque ou une salle de spectacles. Il s'agit de projets pour l'avenir mais il est important de prévoir les réserves nécessaires pour les accueillir un jour. Dans le même esprit, pour préserver notre rôle de capitale administrative, il faut penser à l'accueil d'une cour d'appel administrative. Je pense qu'elle devrait pouvoir trouver place dans la caserne des Ecuries de la Reine libérée par le départ de la cour d'appel à l'hôpital Richaud.

Enfin, passons au niveau des quartiers, dans lesquels les Versaillais s'identifient fortement, ce qui est une particularité de notre ville.

Notre Dame et Saint Louis sont couverts par le secteur sauvegardé. Si le PLU englobe toute la ville, le règlement d'urbanisme est le plan de sauvegarde et de mise en valeur.

Pour renforcer le village de Montreuil, il faut tout faire pour développer l'activité artisanale et commerciale du cœur de ce quartier.

Les Chantiers sont marqués par les opérations nouvelles, avec la liaison vers Satory. C'est la grande opération d'urbanisme, sans équivalent avec ce que nous avons connu.

A Porchefontaine, les associations de sauvegarde ont exprimé l'attachement des habitants au caractère pavillonnaire du quartier, et leur souhait de développer le centre autour du square Lamôme, où il faudra ménager des droits à construire pour les commerces qui pourront d'installer sans mettre en cause l'architecture de pavillons limitrophes. Se pose également le problème des écoulements des eaux pluviales, plus crucial encore qu'ailleurs à Versailles.

A Clagny-Glatigny, des comités de sauvegarde se sont inquiétés de savoir si ce document d'urbanisme n'allait pas réduire à néant les efforts faits depuis un quart de siècle pour protéger ces quartiers. Je les ai rassurés, et nous ferons tout pour préserver cet environnement autour d'une notion nouvelle, celle de cœur d'îlot, que l'architecte des Bâtiments de France nous a proposé de prendre en compte plutôt que les parcelles.

Pour Jussieu, Petits-Bois, Picardie, nous avons souhaité préserver les lotissements pavillonnaires, notamment la cité des petits Bois qui risquait de disparaître il y a encore quelque mois.

Monsieur le Maire a longuement parlé de Satory. Je voudrais insister sur la fragilité du site : Oui au maintien des activités militaires car le ministère de la Défense a de gros besoins qu'il entend satisfaire en ce lieu, au développement du tertiaire bien sûr et de l'habitat, mais aussi des aires de détente, en prenant garde à une lisière forestière qui, comme je l'ai dit, est très ténue.

Tels sont les grands axes autour desquels peut s'engager le débat.

M. le Maire :

C'est ce que nous allons faire grâce à votre présentation synthétique et claire.

M. de LESQUEN :

En préalable au débat de fond, je voudrais faire deux remarques ponctuelles.

La première concerne l'objectif de population. J'avoue que je me perds un peu dans les propos de M. SCHMITZ. Lors de la réunion du 14 octobre, il parlait de 95 000 habitants ; aujourd'hui nous en sommes à 85 000. Dans le document page 27, on dit 90 000. L'objectif est à géométrie variable. Je crois qu'il faut le clarifier. Vous me répondez que c'est le but de la concertation, mais il faudrait l'engager sur une base claire.

En second lieu, à propos de l'occupation du sol, vous défalquez ce qui appartient au domaine national, aux armées, les forêts, et vous dites « nous avons la maîtrise sur le reste ». Ce n'est pas une façon légitime de raisonner. Le domaine de Versailles, vous ne proposez pas de le lotir au titre de la mixité sociale, je suppose ? Les forêts, vous n'allez pas les raser pour construire ? Pour le reste, vous n'avez pas la maîtrise de ce qui appartient à M. Dupont ou à M. Durand. La propriété privée existe encore, et figure même dans la déclaration des droits de l'homme.

En outre, M. Dupont n'est peut-être pas prêt à vendre son bien, alors que le ministère de la Défense y est prêt. Et les règles d'urbanisme s'appliquent aussi bien à ce qui appartient à l'Etat- du moins, aux armées, si l'on met de côté ce qui relève du Domaine et de l'ONF- qu'à ce qui appartient aux particuliers. Ne raisonnons donc pas de façon aussi étatiste, comme la propriété privée était un vain mot dans ce pays. Au début d'un débat d'orientations sur l'urbanisme il ne me paraît pas inutile de rappeler qu'elle est un droit.

M. SCHMITZ :

En ce qui concerne la population, nous nous projetons dans l'avenir. Vous oubliez le terme que j'ai utilisé pour répondre à votre question le 14 octobre : je parlais de reconquête des habitants. Il est vrai que le souhait est toujours de 95 000 habitants. Dans les années 1980, l'équipe municipale précédente espérait 100 000 habitants. Simplement les recensements montrent un phénomène qui n'est pas spécifique à Versailles, mais aux villes de ce type, comme Saint Germain en Laye. elles connaissent un tassement géographique. Je pense qu'à court terme il faudrait tenir les 85 000 habitants ; à plus long terme, notamment avec les possibilités d'urbanisation ouvertes sur le plateau de Satory, on devrait pouvoir reconquérir assez de population pour parvenir à 95 000 habitants. Ne me faites donc pas un procès d'intention qui n'a pas lieu d'être car nous sommes là dans la prospective, et je le répète, dans la reconquête. Versailles vivait bien quand elle avait 90 000 habitants et il n'y a pas de raison de ne pas les retrouver.

M. de LESQUEN :

Je n'ai fait aucun procès d'intention, mais une demande de clarification. Elle ne me paraît pas totale.

M. SCHMITZ :

Il faut être un peu humble en ce qui concerne la démographie car nous n'avons pas du tout la maîtrise du phénomène et les recensements nous font prendre conscience de la fragilité de nos raisonnements. En effet, pour ne rien vous cacher, j'avais espéré que nous aurions un peu plus d'habitants au dernier recensement.

Quant au respect de la propriété privée, il me semble que l'équipe qui est aux affaires en a témoigné en toutes circonstances. Là aussi, c'est un mauvais procès. Ce que je voulais souligner c'est une situation atypique, c'est-à-dire l'absence de la maîtrise – maîtrise du devenir bien sûr, nul ne songe à accaparer la propriété de M. Dupont ou de M. Durand, vous le savez fort bien ! - d'une grande partie de la Ville, parce que le parc du Château est très grand, et je m'en réjouis, et parce que nous avons la chance d'avoir des forêts désormais protégées. Quant à Satory, le ministère de la Défense souhaite maintenant l'ouvrir à l'urbanisation, et c'est une chance. Dans le débat ici même, avec d'autres que vous, on nous a déjà soutenu que Versailles était une ville achevée et qu'il n'y avait plus à envisager de construction. Nos contraintes, qui sont aussi nos richesses, sont réelles, et nous en tenons compte, mais cet avenir existe.

M. le Maire :

Sur le plan démographique, il faut retenir 3 chiffres. Il y a 25 ans, Versailles comptait 95 000 habitants. Au dernier recensement, nous avons 85 000 résidents permanents, et 88 000 avec les non permanents, internes, militaires de passage etc... Notre premier souci est de stabiliser la population à 85 000 puis de reconquérir. Si nous arrivons à 90 000 habitants dans les 10 ou 15 ans, ce sera déjà un beau résultat.

M. ULRICH :

Pour rester sur ce sujet, la façon dont le document présente les choses p. 27 est un peu sèche. On y indique qu'il faut réaliser 160 logements par an pour nous maintenir à 85 000 habitants, en réaliser 346 pour parvenir à 90 000 habitants. Ce n'est évidemment pas une condition suffisante pour y parvenir. Dans les années passées, la population diminuait, or on construisait des logements. Il faut accompagner cette présentation d'autres commentaires.

Page 14, à la dernière ligne, on indique que 38% du territoire de la ville relève de la gestion communale. En fait le résultat des chiffres énoncés donne 28%, ce qui correspond à ce qu'a indiqué M. SCHMITZ.

Enfin, le PLU est-il un plan pour cinq ans ?

M. SCHMITZ :

Non, comme le POS, il peut être révisé à tout moment. Par exemple, nous aurions pu conserver le POS approuvé en 1998.

M. de LESQUEN :

M. ULRICH veut dire que probablement il sera changé en 2007.

M. DEVYS :

Non, il peut l'être avant ou après.

M. SCHMITZ :

Pour les logements, les chiffres sont toujours un peu secs en effet. Nous citons le nombre de logements nécessaires pour obtenir ce niveau de population par simple calcul arithmétique. Mais un seul programme peut représenter 180 logements en une fois. Lorsqu'on dit qu'il faut autant de logements par an pour maintenir la mixité sociale, c'est très hypothétique car une ville ne cesse pas de se développer par ailleurs. C'est d'ailleurs le souhait du législateur de permettre aux villes de se reconstruire et de se densifier dans les quartiers anciens. Le PLU étendra les possibilités d'utiliser des espaces qui ne le sont pas, comme les combles, pour permettre aux familles de s'agrandir sans déménager. Je voulais vous donner une idée de ce que ces chiffres de population représentent en permis de construire, car bien sûr la construction n'a jamais cessé.

M. le Maire :

Ces 160 logements sont une hypothèse quantitative, sans tenir compte des évolutions réelles, des disponibilités foncières, etc.. Le Parlement va modifier prochainement la loi sur les logements aidés et j'aurai l'occasion de vous en reparler.

Mme NEGRE :

J'ai lu avec intérêt le document et écouté attentivement l'exposé. Il s'agit d'orientations, qui vont engager la ville pendant des années, mais ce ne sont que des orientations. J'ai déjà été un peu échaudée. Ainsi on a affirmé vouloir absolument développer le sport, et on ferme une piscine puis l'autre. On a affirmé qu'il fallait des espaces, verts, et on voit ce qui arrive avec le petit parc. Ce qui m'ennuie donc, c'est la réalisation. Pour avoir 5000 habitants de plus, comment allez-vous faire ? Par exemple, à Saint Germain, on a construit dans le cadre de la loi Besson, de sorte que l'on a pu louer à des gens à moyens limités. Ce n'est là qu'un exemple, mais une municipalité a un certain nombre de moyens d'action. Ce document n'en propose aucun, je ne vois que des vœux pieux. Quels sont les moyens réels, pratiques, coercitifs même – je n'aime pas le terme qui vous permettront d'appliquer votre politique et de mettre fin à cette érosion démographique de 10 000 habitants en 25 ans ? Il n'y a pas de crèches, et quel jeune ménage a les moyens de s'offrir une surface suffisante à Versailles ? Les étudiants, qui sont un potentiel futur, ne peuvent pas se loger ici. Ce que vous dites m'intéresse, peut me donner envie de réfléchir et de discuter avec vous, mais les moyens ?

Mme COULLOCH-KATZ :

S'agissant de la circulation de l'information et de la concertation, nous vous avons déjà dit ce que nous pensions, Monsieur le Maire.

Sur les orientations, il est difficile de ne pas être d'accord lorsque vous proposez de préserver et mettre en valeur les quartiers anciens, respecter l'environnement quotidien, développer l'activité économique.

Mais nous souhaiterions en savoir plus et entrer dans les détails, et sur ce point je rejoins Mme NEGRE. Surtout nous relevons des contradictions. Par exemple le centre de musique baroque dont on se glorifie comme atout de Versailles capitale administrative a des difficultés budgétaires chaque année; l'Université ne se développe plus et l'administration s'en va. Si l'on avait réagi plus vite, on n'en serait peut-être pas là. Pour les circulations douces, les tentatives n'ont d'abord pas été très convaincantes, puis on a réajusté le tir. Mais sur les terre-pleins des grandes avenues, les problèmes subsistent entre piétons et cyclistes et il y aurait un gros effort de pédagogie à faire. Vous voulez savoir ce que nous souhaitons comme équipements. Il y a un an que nous le disons. Vous évoquez la médiathèque. Elle figurait dans le programme de Monsieur le Maire en 1995. Nous sommes satisfaits de voir ces projets ressortir, mais on ne nous donne guère d'assurances sur leur réalisation.

Nous nous réjouissons tout au moins de certaines annonces précises, comme le fait que le sort de la cité des Petits Bois soit définitivement réglé. Nous aimerions en savoir plus à propos de Satory. L'étude de dépollution des sols nous paraissait mal engagé.

M. GOSSELIN va intervenir en complément de ces remarques générales.

M. GOSSELIN :

Je voudrais poser plusieurs questions et demander des améliorations.

Au niveau extra-communal, nous nous interrogeons sur la coopération avec les ministères de la Défense et de la Culture. La ville, nous est-il dit, veut valoriser le patrimoine national. Certes. Mais cette formulation reste un peu abrupte et même fâcheuse.. Il ne faudrait pas que la Ville s'en charge sans réciprocité ou à ses dépens. Il faut un partenariat qui lui apporte des retombées positives. Pensons à l'exemple du petit parc. S'agissant de la circulation, la tangentielle ouest-sud est prévue pour le trafic de voyageurs. Ne serait-il pas opportun de voir avec la SNCF à quelles conditions on pourrait y faire passer du fret ? Certaines communes qui sont sur le trajet vont pousser des hauts cris, mais il faut savoir si nous voulons diminuer le trafic des camions. Ce problème dépasse Versailles et il est régional, national même. Il n'est donc pas tout à fait légitime d'y opposer l'intérêt de certains riverains. Concernant le tunnel de l'A 86, vous-même, Monsieur le Maire, avez indiqué qu'il ne réduira pas le trafic, contrairement à ce qui est indiqué dans le document, surtout s'il y a un péage. Enfin, le document omet de parler du RER C qui arrive gare rive gauche. C'est dommage car il y amène beaucoup de touristes qui vont au Château mais que nous voulons retenir. Il faudrait peut-être, de même qu'aux Chantiers, prévoir un accueil un peu plus important, surtout sur le plan commercial.

Au niveau communal ensuite, le Conseil général a réalisé une opération en entrée de ville en haut de la côte de Picardie. Les riverains la demandaient et elle a ses mérites. Mais on a raté l'occasion d'y mettre une piste cyclable. Est-il encore temps de corriger cette lacune ? A ce sujet des circulations douces, il serait nécessaire de prévoir un plan vélo avec les autres communes. Le document parle de ces circulations vers les forêts voisines, mais il s'agit aussi des communes. Et la Ville a-t-elle bien signé la charte de circulations douces du conseil régional ?

M.DEVYS :

Oui.

M. GOSSELIN :

Tant mieux. Pour le vélo il faudrait pratiquer une politique volontariste et je dirais presque une discrimination positive. Ainsi on pourrait imaginer un stationnement gratuit au point vélo de la gare des Chantiers en liaison avec un titre de transport SNCF, quitte à subventionner le point vélo ou à le faire subventionner par le STIF.

Nous voyons aussi une contradiction qui ne vous a certainement pas échappé. On nous dit que le PLU nous obligera à réfléchir aux équipements sportifs et culturels à une nouvelle échelle en raison du cadre intercommunal. Tant mieux. Seulement, l'intercommunalité n'inclut pas les équipements parmi les compétences facultatives comme nous le souhaitions.

Au niveau de la commune et des quartiers, on nous parle de sécuriser les carrefours et particulièrement la traversée du Trident. C'est tout à fait nécessaire, pour les vélos comme pour les piétons, et à tous les grands carrefours. Les discontinuités du réseau cyclable sont patentes, et il faudrait développer ce que le document mentionne d'une phrase, la continuité de ce réseau, avec toutes les contraintes que cela impose.

Plus généralement, le document parle d'équilibrer les modes de transport. Cette notion d'équilibre ne nous satisfait pas.

Ce qu'il faut, c'est réduire le trafic automobile, comme le disent le PDU d'Ile-de-France et la loi LEPAGE de 1996, qui n'est pas une loi de gauche que je sache. Nous voulons un engagement de la municipalité sur cette réduction.

Nous avons grand besoin d'équipements culturels et sportifs, notamment pour la ZAC Chantiers et pour les jeunes, qui manquent de salles de répétition ou de salles polyvalentes. Vous avez évoqué la médiathèque. Il manque aussi des gymnases. Nous sommes favorables au développement de crèches et d'écoles maternelles mais il y d'autres besoins aussi.

Enfin, dans la ZAC le nombre de logements sociaux est tout à fait insuffisant et il faudrait en particulier y développer des logements pour étudiants. Sur bien des points, il s'agit là de rappels de nos demandes antérieures, mais c'est, je crois, le moment de les faire.

M. le Maire :

Je réponds sur quelques points. Je constate, et j'en suis heureux, que votre contribution permettra d'améliorer le projet. C'était l'objectif même de cette réunion.

S'agissant des équipements, nous rêvons tous d'en réaliser un certain nombre. Mais ne pouvant tout faire, nous devons établir des priorités et il arrive que certaines s'imposent, ce qui nous oblige à modifier la programmation. Qui aurait pu penser il y a cinq ans que nous connaîtrions un retournement de tendance de la natalité, qui nous a conduit à investir dans les crèches ? Si nous n'en avons pas réalisé deux mais une seule, nous aurions aussi investi dans un autre équipement.

Pour Satory, nous devrions avoir d'ici la fin du mois les résultats de l'étude de dépollution. D'après les premiers renseignements, la pollution est très importante sur ces 65 hectares, ; la dépollution coûtera donc très cher. Or c'est le vendeur, en l'occurrence le ministère de la Défense qui doit l'effectuer avant de céder son terrain. Lorsque j'aurai des précisions je vous les donnerai, mais je crains que l'opération d'urbanisation de ces 65 hectares ne soit pas à moyen, mais à long et peut-être très long terme. Toujours à propos de Satory, n'oublions pas qu'il y a aussi les 35 hectares du GIAT et que le développement de la partie ouest sur 8 hectares est une opération conjointe entre la Ville et le ministère de la Défense ; sur la partie est, la création d'un parc d'activités sur une dizaine d'hectares est aussi une opération que nous montons avec l'aménageur choisi par le GIAT pour créer 80 000 à 90 000 m2 avec un fort potentiel d'emploi.

Bien sûr, nous souhaitons tous d'autres transferts de compétences à l'intercommunalité, c'est même indispensable. Mais je ne peux y forcer mes partenaires s'ils ne sont pas disposés aujourd'hui à partager les coûts d'investissement et de fonctionnement d'équipements sportifs et culturels. Je leur fournis en permanence des exemples dans d'autres communautés pour faire évoluer leur réflexion.

En ce qui concerne le logement, les orientations prises confirment les efforts que nous faisons depuis plusieurs années. Il est vrai qu'il manque 500 chambres pour les étudiants. Par l'intermédiaire de Versailles Habitat nous allons réaliser l'an prochain une première opération en faveur des étudiants, et Mme LEHUARD en a une autre en perspective. Ce sont de petites opérations, mais nous avons bien la volonté d'agir.

M. SCHMITZ :

M. GOSSELIN, le projet d'aménagement et de développement durable est un document d'urbanisme qui sera opposable aux tiers. J'ai rappelé qu'il s'agissait d'un support. Il y a effectivement des déclarations d'intention, mais une décision du Conseil qui n'irait pas dans ce sens pourrait être annulée. Il peut aussi y avoir dans le cadre de la future ZAC des Chantiers des prescriptions qui s'imposeront aux tiers.

La question d'une piste cyclable lors de l'aménagement de l'avenue Pershing a été étudiée par l'association des riverains. Ils l'ont rejetée, de même que la DDE car l'avenue Pershing a été jugée trop dangereuse. Les familles ont aussi fait valoir que le dénivelé était trop important. Mais il y a des possibilités par l'avenue de Villeneuve l'Etang et surtout par l'avenue des Etats-Unis.

Mme NEGRE :

Pourquoi ne pas utiliser, comme à Berlin ou dans d'autres grandes villes, les trottoirs comme pistes cyclables, avec une répartition bicolore ?

M. SCHMITZ :

Mais ces trottoirs sont très étroits. Il y avait vraiment consensus entre la DDE et les riverains.

Mme NEGRE :

Parce qu'on ne pense pas à agrandir les trottoirs pour une utilisation juxtaposée pour les piétons et les vélos, pas les cyclomoteurs.

M. le Maire :

Nous avons eu bien du mal à faire accepter la cohabitation entre piétons et vélos sur les terre-pleins de l'avenue de Paris, qui sont larges. Ce serait plus difficile encore quand il y a peu d'espace. Je sais ce qu'il en est à Berlin ou à Bruges. Cette cohabitation traduit un état d'esprit qui n'existe pas encore chez nous.

M. FONTAINE :

Nous sommes en train d'achever l'élaboration d'un réseau de circulations douces pour l'ensemble de la ville. Nous n'avons pas encore examiné s'il faut ou non passer sur les trottoirs, mais la cohabitation entre piétons et cyclistes est difficile, et ce n'est pas propre à Versailles. Je pense que ce plan de circulations douces, qui doit d'abord être soumis à la Municipalité, pourra vous être présenté au premier semestre 2003.

Nous avons effectivement pensé à une piste cyclable sur la cote de Picardie mais la pente est très forte et le danger très élevé. Je souligne que Versailles a une bonne image en ce qui concerne les circulations douces. La charte a été signée cette semaine avec la région Ile de France et vous pourrez en avoir copie. Dix villes l'ont signée, dont la nôtre, ce qui montre bien que même si notre politique est loin d'être achevée, elle est reconnue. Nous pourrions ainsi obtenir des subventions de l'ordre de 40% du montant des travaux. Dans le schéma directeur qui vous sera présenté, nous avons tenu compte de ce qui était prévu au niveau départemental et régional et bien sûr intercommunal. Nous avons travaillé avec 13 communes sur un PDU local qui s'intégrait dans le PDU régional. Puis est arrivée la perspective de l'intercommunalité. Elle devrait se concrétiser à partir de janvier, et j'espère aussi que rapidement nous pourrions remettre en route les travaux pour un PDU local, tenant compte des circulations douces sur les communes voisines. Mais nous sommes plus avancés qu'elles dans ce domaine. Nous serons donc un élément moteur dans le développement de pistes cyclables.

Le stationnement gratuit des vélos pour les utilisateurs du train est une solution que nous avons évoquée avec la SNCF et j'espère que nous aboutirons. La ville a participé à la construction du parc gardé de la gare des Chantiers et chaque année elle verse une subvention à Phébus pour son exploitation. C'est aussi un aspect de notre politique en faveur du vélo.

S'agissant du trafic automobile, on reconnaît assez généralement que c'est en incitant les riverains à ne pas utiliser leur véhicule pour leurs déplacements qu'on améliorera les choses. Nous travaillons au plan de stationnement depuis plusieurs mois et nous devrions avoir l'occasion d'en reparler au cours du premier semestre 2003. Sur l'A 86, j'attends des responsables de Cofiroute, que j'ai vus avec le conseil de quartier de Porchefontaine, des chiffres sur l'impact de l'ouverture de l'autoroute sur la circulation dans toute la zone. Je reste très prudent, mais il semblerait que l'on pourrait espérer une réduction du trafic de transit dans la ville.

M. SCHMITZ :

Je signale à M. GOSSELIN que page 19, au paragraphe E, est mentionné clairement notre souhait de limiter les flux de transit dans la ville. On pourrait sans doute l'exprimer dans la perspective du PDU. En tout cas, c'est bien sur cette circulation de transit qu'il faut porter l'effort.

M. le Maire :

En outre, quand la tangentielle Achères-Melun sera réalisée, la SNCF pense accueillir chaque jour à la gare des Chantiers 3000 personnes qui jusque là prenaient leur voiture.

M. BANCAL :

Initialement on parlait de la tangentielle Cergy-Melun. Pourquoi se limite-t-on maintenant à Achères ? Ceux qui vont vers Conflans-Sainte-Honorine et Cergy-Pontoise continueront donc à le faire en voiture.

M. MEZZADRI :

Le projet initial n'a pas changé, il s'agit bien globalement d'une tangentielle de Cergy-Pontoise à Melun. Mais elle se réalise par tranches de financement successives.

M. CASANOVA :

Je voudrais évoquer les grands équipements, qui concernent l'emploi, les conditions de vie, et dans le domaine auquel je pense, la santé. L'hôpital Mignot est soumis à des menaces en ce qui concerne le nombre de lits et l'emploi. C'est l'avenir d'un grand équipement qui se joue.

Plus généralement, j'adhère à ce qui vient d'être dit à propos de la circulation. Je pense que les colonnes de synthèse énoncent des actions valables, et ce débat permet d'avancer, mais on aimerait avoir des données plus précises sur les problèmes et les propositions de solution. Nous avons par exemple fait ce soir un tour d'horizon sur la circulation. En savoir plus permet de mieux débattre et de se représenter comment les principes généraux peuvent se concrétiser.

M. le Maire :

Ce n'est pas évident.

M. COLOMBANI :

Je sais maintenant pourquoi Versailles est une cité royale : on s'y intéresse de près à l'avenir de la petite reine...

Changeons un peu de sujet, même si je recoupe les préoccupations de M. CASANOVA. Comme nous en sommes au tout début de nos travaux, il serait utile de joindre un certain nombre d'études à ce document qualifié de support. J'aurais notamment souhaité une carte beaucoup plus précise de la commune faisant apparaître les périmètres des zonages et connaître le coefficient d'occupation des sols en fonction des parcelles. J'aurais souhaité aussi que l'on nous transmette les études sur les flux de circulation -je pense que le Conseil général n'y verra pas un problème- avec notamment les impacts sur la sécurité des personnes, qui constitue un problème majeur. Enfin je voudrais savoir -mais je m'adresse au député plus qu'au maire- s'il est bien question d'un moratoire sur différents aspects de la réglementation des PLU, issue, je le rappelle, d'une loi CHEVENEMENT sous un gouvernement JOSPIN.

M. le Maire :

D'ici la fin de l'année, nous seront proposés des textes pour modifier la loi sur l'urbanisme et la loi SRU. Je vous en reparlerai dès que nous les aurons. M. de ROBIEN a indiqué qu'il va présenter un projet de loi en conseil des ministres le 20 novembre pour examen à l'Assemblée début décembre, et une proposition de loi sénatoriale concerne le logement aidé.

Mme LEHERISSEL :

Ce document ne favorise pas le débat. Il fait trop de concessions à un jargon extrêmement technique ou à l'idéologie à la mode. Il énonce une multitude d'objectifs et de sous-objectifs en termes généraux et ne cherche pas à identifier les grands points clés. Par exemple sur la question délicate de savoir comment enrayer le déclin démographique sans altérer le caractère de la ville et la qualité de vie de ses habitants, on pourrait attendre qu'il analyse les problématiques et les possibilités. N'y a-t-il pas des structures qui permettent de développer l'offre locative, y compris sociale, sans tomber dans la dictature préfectorale pour l'affectation de ces logements ?

Il existe une structure créée fin 2001 chargée de réaliser des logements de type social destinés exclusivement à loger des salariés, sans intervention préfectorale. Ce serait le moyen d'attirer une nouvelle population, de maintenir les jeunes à Versailles, d'opérer la reconquête dont M. SCHMITZ a parlé. Pourrions-nous examiner ce point ?

D'autre part, dans le flou des propositions, je reviens sur celle relative au domaine du château Est-il bien clair qu'il n'est pas question de financer des équipements sur le domaine lui-même ? Après avoir subi le péage pour accéder au parc, il serait choquant que les Versaillais payent une seconde fois par leurs impôts. J'imagine que cette crainte peut être rapidement levée.

M. SCHMITZ :

Ce n'est ici que le support du rapport de présentation qui fait partie du PLU. C'est ensuite le document lui-même, accompagné des plans, que je pourrai remettre à M. COLOMBANI, qui permettra de faire vraiment de l'urbanisme

M. de LESQUEN :

Il faut les remettre à tous les conseillers municipaux.

M. SCHMITZ :

Tous les conseillers en auront un exemplaire, mais je réponds aux questions qui m'ont été posées en nommant mes interlocuteurs.

La nouveauté de ce débat c'est de modifier la façon dont nous travaillons. Nous le faisons sur des documents strictement techniques, désormais les aspects techniques suivront. Préserver la qualité de la vie est évidemment une obligation que nous nous imposons. Il faudra encadrer les dispositions qui pourraient apparaître dangereuses, comme la surdensification et la possibilité de diviser les parcelles. Il faudra faire preuve d'imagination et j'espère que le document que je vous proposerai nous y aidera, puisque le législateur souhaitait densifier les villes pour ne pas y consommer trop d'espace non construit. A nous de gérer nos spécificités par des moyens dont nous discuterons comme la hauteur, les lieux d'implantation, les reculs, les coefficients d'occupation des sols à préserver en zone pavillonnaire. Je sais combien les comités de sauvegarde y sont attachés dans ces zones.

Nous pourrions remettre à nos collègues les documents d'urbanisme actuels sur lesquels nous allons travailler. L'un de nos engagements est bien de préserver Versailles et en aucune façon porter atteinte aux efforts accomplis depuis 25 ans pour cela.

M. GABRIELS :

Les objectifs de ce plan nous intéressent, d'autant qu'il est issu d'une loi votée par la gauche plurielle à laquelle les Verts étaient très associés avec Dominique VOYNET. Mais comme d'autres l'ont dit, comment va-t-on mettre en place toutes ces idées ? Pour prendre l'exemple du passage consacré à la qualité de l'air, la proposition est de permettre de recharger les batteries des voitures électriques. Si c'est cela votre mesure phare, je suis un peu inquiet. J'espère qu'il y en aura d'autres.

Le PDU est aussi un exemple de ces belles paroles qui n'ont pas abouti. Il y a trois ans, l'objectif était de diminuer la circulation automobile de 2%. Le tunnel devait la faire baisser comme par magie, finalement les études montrent que ce ne sera pas le cas. Que reste-t-il alors des objectifs du PDU ? Il importerait beaucoup qu'il n'en aille pas de même de ce PADD.

Nous trouvons aussi que l'on fait un peu trop souvent référence aux parkings souterrains pour cacher les voitures. Mais la priorité doit aller aux transports en commun. La voiture doit laisser place dans le monde urbain à d'autres formes de déplacement, et cela nécessite une volonté politique. Ce n'est pas facile au quotidien, mais parler de développement durable suppose qu'on défende cet objectif auprès des Versaillais.

D'autre part, le PLU doit intégrer les aires pour les gens du voyage sous peine de nullité. J'avais posé une question orale à ce propos. Nous nous inquiétons de l'absence de disposition dans le projet.

On réfléchit aussi actuellement aux risques naturels dans la région. Les crues de la Seine ne nous concernent pas directement, mais les nappes phréatiques si. Nous avons été touchés par la tempête de 1999, d'autres orages ont fait des dégâts. Donc c'est un aspect qu'il faudrait prendre en compte.

Par ailleurs, Versailles n'est pas isolée dans les Yvelines et il est difficile de mener une politique comme celle dont nous parlons quand le Conseil Général en mène une différente. M. BOROTRA est réputé pour préférer l'automobile. Les deux conseillers généraux qui siègent ici sont menacés de schizophrénie. A travers les travaux du Conseil général on a l'impression que les routes et autoroutes vont se développer. Comment Versailles va-t-elle faire un plan satisfaisant sans intégrer cet aspect ? Tout aussi essentielle est la pression qu'exerce l'urbanisation de la ville nouvelle, même si le statut spécifique disparaît, de même que le projet de centre européen de Saclay, avec la voirie que cela suppose dans la vallée de la Bièvre. Comment avoir un discours tourné vers le développement durable et cautionner ce genre d'initiatives ?

Enfin, on indique qu'il y aura création d'un réseau vélo. Faut-il conclure qu'il n'y avait rien avant ? Nous disons depuis longtemps que se contenter de faire des tracés à la peinture ne suffisait pas, et c'est en partie ce qui explique les problèmes entre piétons et cyclistes. Il faut que chacun ait sa voirie. A ce sujet, j'ai cru voir des motos dans le parc à vélos des Chantiers. Etait-ce bien prévu ?

M. MEZZADRI :

Effectivement il faudrait que la Seine monte très haut pour menacer Versailles, mais je vous ai exposé notre situation sur trois bassins versants et actuellement chaque syndicat intercommunal mène des études hydrauliques. Les crues centennales ont montré que des inondations étaient possibles car les capacités de retenue d'eau sont insuffisantes. Une étude complète avec Le Chesnay, Saint-Cyr et le Château est en cours au SIAROV. Moi-même je travaille sur la protection de la plaine de Versailles en amont. On étudie aussi la question des bassins de retenue pour le ru de Marivel. Dans les documents d'urbanisme de la ville, nous demandons que des bassins de retenue soient créés à partir d'un certain nombre de logements, et nous même en avons créé par exemple dans les cimetières.

S'agissant du développement durable de façon générale, nous allons signer prochainement pour une étude pilote avec l'ARENE. Issy-les-Moulineaux et Bessancourt sont associés avec nous. Il s'agit de voir comment, dans le cadre du PLU, on peut mettre en place des agendas 21. Mais il s'agit d'actions à court terme qui n'ont pas vocation à être inscrites dans le document que nous avons. J'ai signé pour Versailles la charte des circulations douces ; c'est le cas de dix communes, mais 189 y sont associées, dont par exemple Crespières dans la plaine de Versailles. Ces circulations qui ont une vocation de transit entre les pôles comme les gares, et des fonctions de loisirs pourront être intégrées dans une réflexion intercommunale.

S'agissant de la pollution de l'air, le passage auquel vous faites référence p. 34 cite les bornes électriques, mais il s'agit d'un exemple parmi d'autres, comme la motorisation de la flotte communale, les carburants, toute l'action du PDU.

M. le Maire :

Le Conseil général a été égratigné. M. DEVYS s'en fera sûrement l'avocat.

M. DEVYS :

M. GABRIELS fait une confusion. Ce à quoi le Président du Conseil général est favorable, c'est au développement de l'industrie automobile, dans un département qui a la chance de compter les usines PSA à Poissy, Renault à Flins, le technocentre de Guyancourt, Citroën Sports et le centre de recherches de Vélizy. Cette richesse économique ne doit pas être négligée, et le Président du Conseil général s'en préoccupe ; ce n'est pas pour autant qu'il n'a pas la volonté de réduire les nuisances et de développer les transports en commun. Ainsi le Conseil général subventionne les collectivités qui font l'acquisition de véhicules électriques, et Versailles est au troisième rang pour ces équipements. Paris tient la première place -et cela ne date pas de la municipalité actuelle- mais nous ne prétendons pas à la comparaison. La deuxième commune équipée est la Rochelle car les amis de Mme NEGRE y avaient une avance importante.

Outre les véhicules non polluants, le Conseil général subventionne les couloirs bus en site propre, comme celui qui permet de mieux pénétrer dans Versailles devant la pièce d'eau des Suisses et permet aux bus par un feu tricolore décalé d'aller prendre les têtes de ligne en ville. Une étude est en cours sur la prolongation du couloir de l'allée des Matelots à la pièce d'eau des Suisses pour faire gagner encore plus de temps et développer la ligne P qui dessert l'INRIA où il y a 900 emplois.

Enfin, vous semblez ignorer que la piste cyclable qui joint Saint Cyr et Versailles est départementale, comme celle qui joint Versailles et Le Chesnay. Je vous ferai parvenir le plan de ces pistes, qui comptent plusieurs dizaines de kilomètres. Vous verrez qu'en matière de circulations douces, la politique du Conseil général est aussi audacieuse que vous pouvez le souhaiter.

M. FONTAINE :

Pour poursuivre sur ce point, j'ai dit tout à l'heure que le réseau de pistes cyclables de Versailles prend en compte ce qui existe à la périphérie, sur les RD 10 et 307. Un schéma directeur nous paraissait indispensable, mais cela ne signifie pas que nous n'avons rien fait jusqu'à présent.

M. de LESQUEN :

Vous n'avez pas fait grand chose !

M. FONTAINE :

Il y a une trentaine de kilomètres de pistes cyclables dans Versailles, ce n'est pas parfait mais elles ont le mérite d'exister.

On peut effectivement s'étonner que dans le garage à vélos des Chantiers il y ait des deux roues motorisés. J'ai demandé au gérant de la SVTU de veiller à ce que les cyclistes disposent de toutes les places nécessaires. Mais s'il y a des capacités excédentaires, on peut aussi les mettre à la disposition des motocyclistes, qui prennent le train. Ce sont de petits pas, pragmatiques, mais qui permettent d'avancer.

M. le Maire :

Nous envisageons la création de deux ou trois parkings souterrains de grande capacité pour offrir du stationnement aux Versaillais et à ceux qui viennent travailler à Versailles. Cela permet aussi de fluidifier le trafic au bénéfice du transport en commun. Je signale que le 15 novembre à 11 heures nous aurons une démonstration à Versailles du CIVIS, le service de transports en commun en site propre tel qu'il existe à Caen et Rouen et qui est peut-être celui que nous choisirons pour le transport en commun qui partirait du pont Colbert vers les gares des Chantiers, rive gauche et rive droite pour aller à l'hôpital Mignot. Donc le transport en commun est loin d'être absent de nos orientations.

M. BERNOT :

N'étant pas adepte de la langue de bois ni de la méthode Coué, je trancherai peut-être dans ce débat feutré et consensuel, je m'en excuse. Je me suis livré à une lecture plus politique du projet, y cherchant donc ce qui est bon pour la cité.

Que devrait-on trouver dans un tel document ? A partir d'une analyse de situation, un diagnostic lucide et complet, des priorités, des choix clairs s'articulant autour d'une ligne directrice et déclinés par domaines.

Qu'est, selon nous, le document qu'on nous soumet ? Il est bien présenté dans la forme, en dépit de l'emploi trop fréquent d'un langage technocratique qui en rend la lecture un peu aride. Surtout, on réaffirme le maintien des objectifs fondamentaux du POS de 1998. J'en suis un peu surpris. De quoi souffre notre ville ? D'une anémie économique que personne ne peut nier, et d'un déclin démographique regrettable, les deux étant intimement liés. On s'attendait donc à trouver dans ce document politique de vraies réponses à ces problèmes. Or la première priorité du POS de 1998 est d'équilibrer la croissance démographique au seuil de 95 000 habitants. Pourquoi ne pas viser 100 000 ? Avec 85 000 habitants, nous sommes au niveau de Valence ou d'Asnières. Pour une ancienne ville royale ayant le passé de Versailles, ce n'est pas très ambitieux. « Favoriser le développement économique » vient en avant-dernière priorité, après les espaces verts et la réhabilitation des quartiers anciens, la création des équipements publics étant la dernière des priorités. On aurait pu, en fonction de l'analyse de situation, formuler d'autres choix.

On trouve un catalogue de bonnes intentions tous azimuts qui, faute de ligne directrice, cherche à concilier des choses un peu contradictoires et surtout, en respectant avec un zèle parfois surprenant des contraintes politiques imposées par l'échelon supérieur, en particulier la Région.

C'est ainsi que M. GOSSELIN a fait une sorte de rappel au règlement pour savoir si la Ville avait signé la charte des circulations douces, et M. GABRIELS s'est interrogé sur le même sujet.

On relève dans ce document des choses surprenantes. On nous parle de « renforcer l'identité des quartiers au sein d'une ville unifiée et solidaire », puis de « conforter une dynamique de centre ville élargi ». Très bien, mais encore faudrait-il qu'il y ait un centre ville. Peut-être faudrait-il penser à en créer un du côté de l'avenue de l'Europe, mais on préfère y mettre des installations démontables pour M. BARTABAS. L'amélioration des liaisons participe également à l'unification de la ville et au renforcement des liens entre les quartiers. On pense aux transports en commun, pour lesquels il y a effectivement beaucoup à faire. Mais dans ce contexte les circulations douces ne paraissent pas être une priorité de premier ordre, n'en déplaie à certains.

Il manque un souffle, une vision politique, on semble obsédé par le respect des contraintes imposées par l'échelon supérieur, qui sont longuement exposées dans les trois premiers chapitres. Il faut attendre le chapitre 4 pour entrer dans le vif du sujet.

Qu'aurions-nous aimé trouver dans ce document ? Une grande ambition pour notre ville, pour éveiller « la belle endormie » qu'est Versailles et une volonté politique de rompre avec les schémas de pensée et les modes environnementales imposés par l'échelon supra-communal qui a été géré pendant des années par la gauche ex-plurielle. Il y a eu, paraît-il, du changement à la tête de l'Etat ; nous sommes nombreux à espérer qu'il en ira bien tôt de même à la Région. Alors pourquoi vouloir à tout prix se conformer comme de bons élèves aux règles édictées par d'autres ? Il y a peut-être autre chose à faire.

J'en prendrai deux exemples. On veut implanter massivement des logements sociaux -il en faut- en deux endroits...

Mme LEHUARD :

Pas massivement !

M. BERNOT :

Je suis partisan de réaliser des logements sociaux (*ah ! sur certains bancs*). Encore faut-il les répartir de manière judicieuse et non les concentrer, en particulier à proximité des entreprises du secteur tertiaire car ce n'est pas ainsi qu'on incitera les salariés de ces entreprises, notamment les cadres et les techniciens, à s'installer dans notre ville avec leurs familles. En effet la plupart d'entre eux n'auront pas droit à ces logements sociaux. Il faudrait peut-être développer un autre type d'habitat pour fixer une population qui vient travailler à Versailles mais habite ailleurs. C'est une piste de réflexion.

S'agissant de la circulation, n'en déplaie à M. GABRIELS et à ses amis, le modèle scandinave n'est pas forcément adapté à la France et Versailles, pensée au 17^{ème} siècle avec de larges avenues, ce qui était une vision d'avenir, n'est pas dans la même situation que le quartier de la cathédrale à Strasbourg. Soyons clairs, ce n'est pas en bannissant la voiture pour faire plaisir aux écologistes -on se demande bien pourquoi on veut autant leur faire plaisir- qu'on va développer l'activité économique. Il faut certes améliorer les transports en commun et réduire au maximum le transit automobile, mais pour le reste les Versaillais d'aujourd'hui et de demain doivent avoir le choix et pouvoir utiliser leur véhicule. C'est cela l'approche libérale, le choix de son mode de déplacement. Il devrait y avoir place dans Versailles pour les différents types de déplacements. Ce n'est pas dit dans le projet, mais on veut utiliser le plan de stationnement comme un levier pour influencer sur les modes de déplacement : c'est clair on veut bannir la voiture et empêcher les Versaillais de choisir. Ce n'est pas le meilleur moyen de développer l'activité économique et de fixer de la population à Versailles.

Nous aurions aimé une véritable rupture politique. Nous ne la trouvons pas dans ce projet, pas plus que nous n'y trouvons une grande ambition pour notre ville. Le pouvoir a changé de main et je l'ai dit, nous espérons de nouvelles orientations au niveau de la Région. C'est donc peut-être le moment de tout remettre à plat et d'avoir pour notre ville une véritable politique de droite, réaliste, ambitieuse et novatrice. Monsieur le Maire, nous vous appelons au courage politique. Pour notre part, nous sommes prêts à proposer un projet qui réponde aux attentes des Versaillais.

M. le Maire :

J'ai la conviction que nous répondons pour l'essentiel aux souhaits des Versaillais, sinon ils ne nous auraient pas réélus.

Je vous rassure. Nous n'en sommes plus à l'image d'Epinal de Versailles, privilégiée, ville dortoir, sans l'animation que l'on doit aller trouver à Paris, et le développement économique, nous avons commencé à le concrétiser depuis 1995, car c'était une de nos priorités...

M. de LESQUEN :

Mais vous ne l'avez pas réalisé !

M. le Maire :

Vous lirez avec satisfaction le récent numéro spécial du *Point* qui titre « Versailles, les dessous d'une métamorphose ». Vous connaîtrez alors peut-être mieux votre ville, et ce que nous avons fait. Nous avons créé des centaines d'emplois depuis sept ans, et allons en créer plusieurs milliers dans les années qui viennent en particulier avec les parcs d'activité sur les terrains du GIAT. Vous ne pouvez pas dire qu'il ne s'est rien passé. Mais Versailles n'est pas une ville où il faut faire des révolutions. Il faut la faire évoluer en fonction de ses besoins et de ce que souhaitent nos concitoyens. Nous nous y sommes employés et ils en sont plutôt satisfaits.

En ce qui concerne la diversité de l'habitat, nous faisons justement ce que vous dites. Si vous étiez venus à l'inauguration de la résidence de la rue Ploix vous auriez vu qu'il y avait du logement intermédiaire, pour des jeunes ménages qui viennent s'installer à Versailles, et des logements aidés pour des gens à revenus modestes. Cette diversité prouve que nous souhaitons pouvoir offrir dans chaque quartier à tous nos concitoyens quelle que soit leur situation familiale ou sociale, une possibilité de se loger.

Je pense que depuis un ou deux ans le fait que les grands magazines français parlent des évolutions de Versailles prouve que nous sommes en train de redynamiser la ville.

M. SCHMITZ :

Nous sommes nombreux ici à nous être battus pour protéger le patrimoine de Versailles tout en développant son attractivité et son activité. C'est pourquoi j'ai tenu tout spécialement à affirmer d'emblée le maintien des objectifs du POS de 1998. Des générations ont travaillé sur le maillage du POS pour préserver l'architecture et l'environnement de notre ville ; il est arrivé que l'on parvienne à préserver jusqu'à 400 maisons lors d'une révision du POS, en excluant des permis de démolir. Ce travail, les Versaillais en sont fiers. Les comités de sauvegarde ont applaudi ces mesures et ont travaillé à toutes les révisions successives du POS. Il était normal qu'ils s'inquiètent devant une législation nouvelle qui risquait de distendre le maillage de ces filets que nous avons eu tant de mal à tendre pour préserver la ville. J'appartiens à une génération qui a vu la Ville massacrée, il y a plus de 30 ans. J'en ai évoqué le souvenir lors de la nuit du patrimoine : on démolissait alors sans vergogne l'hôtel de Noailles, avec l'argument que vous-même venez d'évoquer, et que je n'avais plus entendu depuis 30 ans, celui de dépasser 100 000 habitants. Vous nous comparez à Asnières. Voilà une bien petite comparaison, et un bien mauvais projet car c'est en le poursuivant qu'on a massacré notre ville. (*applaudissements sur les bancs de l'Union pour Versailles*).

M. BUFFETAUT :

Le développement économique ne se décrète pas. Dans les années 1960, des terrains étaient disponibles à Versailles et l'on a alors fait le choix de construire des logements, Grand Siècle par exemple. Pendant des années, il n'y a plus eu d'emplacement disponible pour faire venir des entreprises d'une certaine taille. A toute chose malheur est bon, et les difficultés de GIAT ont permis d'ouvrir un peu les possibilités. Nous avons fait les équipements de voirie nécessaires, car le rôle d'une collectivité publique n'est pas d'agir à la place des chefs d'entreprise, mais de leur donner les possibilités de s'implanter en mettant à leur disposition équipements et infrastructures. Vous prétendez que nous n'avons rien fait sur le plan économique. Je constate que Citroën Sports est installé sur les terrains du GIAT et l'aménagement va se poursuivre par une filiale du Crédit agricole.

Il est donc faux, ou de mauvaise foi - ce qui est habituel de la part de votre groupe- de dire que nous n'avons rien fait pour le développement économique, qui est d'abord du ressort des chefs d'entreprise.

M. de LESQUEN :

Vous n'avez pas le droit de dire cela. C'est de la désinformation pure et simple. Les chiffres sur le développement économique figurent dans un rapport fait par la mairie. Lorsque nous avons délibéré sur la convention avec le Préfet, ce rapport faisant le point sur l'évolution économique de la ville était consultable. J'ai cité les chiffres il y a quelques mois. Sur dix ans, d'après vos propres chiffres, le déclin économique est constant, régulier, total.

M. le Maire :

Complètement faux.

M. de LESQUEN :

Vous racontez n'importe quoi !

Mme NEGRE :

Je voudrais d'abord réagir à certains propos d'un intervenant précédent qui m'ont beaucoup choquée. Quand une loi est votée, je l'applique, qu'elle soit votée par la gauche ou par la droite, car je suis démocrate.

Revenons au PLU. Il comporte des lacunes. Ainsi je regrette que les handicapés n'y soient même pas mentionnés. Il y a pourtant beaucoup à faire pour leur faciliter la vie, et ce document aurait pu donner des axes de conduite. Par exemple traverser une rue en fauteuil roulant n'est pas possible quand les trottoirs ne sont pas aménagés. Peut-être n'est-il pas trop tard pour mener cette réflexion sur la vie des handicapés dans la ville.

D'autre part nous n'exploitons pas assez cette manne que représentent les touristes. D'autres villes, qui n'ont pas forcément nos moyens, y parviennent mieux. Certaines ont des petits trains qui passent à intervalles réguliers, et les familles circulent ainsi dans la ville. De même on aurait pu mettre des vélos à leur disposition, comme à celle des Versaillais. On appelle un numéro de téléphone et avec sa carte bancaire, on obtient un vélo.

M. DEVYS :

Vous étiez contre Monéo.

Mme NEGRE :

Et je ne suis pas la seule ! Mais il ne s'agit pas de Monéo, je parle d'un système avec carte bancaire.

Enfin, il existe d'importants locaux vacants, appartenant à des administrations qui ne les entretiennent plus. Comment la Ville pourrait-elle leur suggérer de les utiliser, sinon en les remettant directement sur le marché, du moins avec des baux à long terme facilitant l'activité?

M. le Maire :

Sur ce point notre service de l'Urbanisme est à l'affût de tous les locaux vacants depuis un certain temps, qu'ils soient publics ou privés. Par exemple, si la taxe d'habitation n'est pas payée pendant trois ans, on prend contact avec les propriétaires. Au dernier recensement, 3000 logements étaient vacants, contre plus de 5000 en 1990. J'ai écrit aux propriétaires pour nous mettre à leur disposition au cas où nous pourrions les aider à remettre sur le marché des locaux commerciaux ou des logements.

M. GABRIELS m'avait interrogé sur les gens du voyage. La loi du 5 juillet 2000 prévoyait que les plans départementaux d'accueil des gens du voyage devaient entrer en application en juillet 2002. Actuellement, dans 25 ou 26 départements ces plans ont été approuvés.

Ce n'est pas le cas des Yvelines. En effet le Préfet nous a envoyé un projet à la mi-mai pour application début juillet. Ce n'était pas sérieux. Le Département et l'ensemble des communes concernées par la loi lui ont demandé de revoir sa copie. Nous attendons ses nouvelles propositions.

Mme DUPONT :

Le problème des handicapés est relativement peu évoqué dans ce document, c'est vrai. Mais on en parle en ce qui concerne le stationnement, page 31. Nous avons évoqué la question hier soir lors du comité consultatif des personnes handicapées. La Ville ne peut refaire tous les trottoirs en permanence mais elle mène des opérations successives et j'ai cité le cas d'un carrefour qui a été refait car une famille avait un besoin indispensable d'utiliser des trottoirs abaissés. Nous l'avons fait en un mois. Cela sera fait partout. Mais par ailleurs, il faudrait savoir combien de quais-bus ont été aménagés pour les personnes à mobilité réduite.

M. FONTAINE :

Je confirme les propos de Mme DUPONT. On ne peut pas dire que nous ne faisons rien pour les handicapés. Il y a aujourd'hui 220 places de stationnement réservé, et elles ont été créées ces toutes dernières années. Nous aménageons de façon systématique les quais-bus, comme vous pouvez le constater dans certains quartiers, et nous allons poursuivre cette politique.

En ce qui concerne l'abaissement des trottoirs se pose un autre problème, qui est que de jeunes cyclistes en profitent pour faire de la vitesse. Mais nous répondons régulièrement aux demandes des familles qui ont des enfants handicapés en aménageant les parcours entre domicile et école.

Mme MASSE :

La lecture de ce projet est instructive. Nous avons un POS qui encadrait l'initiative individuelle. Maintenant nous aurons un PADD et un PLU, issus de la loi SRU qui vont brider l'individu et favoriser le dirigisme communal. Depuis sept ans que vous êtes maire, vous vous êtes montré incapable de revivifier le tissu urbain ; les magasins ferment, les rues sont sales, et peu sûres (*vives exclamations*)

M. de LESQUEN :

Balayez un peu devant votre porte !

Mme MASSE :

Monsieur le Maire, lors du vote sur cette loi SRU de l'ex-ministre communiste GAYSSOT, vous vous étiez abstenu (*exclamations et rires*) alors que l'ensemble des élus du RPR auquel vous appartenez avait voté contre. Ce qui prouve que vous êtes bien favorable à l'esprit collectiviste de ce projet (*mêmes mouvements*) en raison sans doute de son insistance sur la notion très idéologique de mixité sociale, qui vous sert d'alibi notamment pour dénaturer l'aménagement du quartier des Chantiers.

Il y a un an vous avez demandé, sans appel à la concurrence au bureau d'études SCURE de préparer ce projet. Je rappelle que le SCURE est un bureau d'études choisi par M. JOSPIN et par M. GAYSSOT pour préparer la loi SRU (*mêmes mouvements*).

On nous parle de concertation pour l'élaboration du PLU. Elle est bien douteuse. Souvenons-nous de l'élection des conseils de quartier à la va-vite - avec le fiasco d'une participation de 3% - personne n'avait encore réussi à faire aussi bien.

Ce projet est imprégné d'un verbiage technocratique (*exclamations*) dissimulant l'absence de vision politique claire. Le PADD fixe des objectifs. Il a un caractère contraignant en ce qui concerne la mixité urbaine, la mutation, la densification, la réhabilitation et les déplacements urbains. Nous craignons beaucoup pour l'avenir du quartier des Chantiers, avec des barres d'immeubles de qualité médiocre qui risquent d'être visibles depuis le Château (*protestations*).

M. DEVYS :

Mais non !

Mme MASSE :

Je ne suis pas sûre que tout se passe aussi bien qu'on nous le dit. Nous craignons beaucoup pour la circulation rue des Chantiers et rue des Etats Généraux, avec le goulet d'étranglement de la gare, alors que l'on pourrait ouvrir une voie reliant la RN 186 ou l'A 86 depuis l'avenue de Sceaux. Ce n'est pas sur la SNCF qu'il faut compter pour améliorer la circulation rue des Chantiers, le voyageur, redevenu piéton en sortant de la gare ne l'intéresse plus.

Le quartier de Satory sera toujours enclavé puisque aucune voie nouvelle ne le reliera à Versailles. Bien sûr, pour ne pas affoler la population, on nous parle de préserver l'identité des quartiers pavillonnaires. Mais un peu plus loin on ajoute qu'il ne faut pas obérer « leur nécessaire évolution ». Qu'est-ce que cela veut dire ? C'est pour le moins ambigu.

La loi SRU édicte de nouvelles règles concernant le parcellaire et la densité urbaine qui faciliteront la densification. Nous craignons beaucoup pour le quartier de Porchefontaine, dont la caractère pavillonnaire risque d'être remis en cause par une « nécessaire évolution ». La vraie question est de savoir si la Municipalité a l'intention d'augmenter la densité urbaine, d'entasser des populations avec les conséquences que cela peut avoir sur la sécurité, la circulation, la tranquillité du quartier.

En décembre 2001 nous avons voté contre ce projet. Dans l'état actuel du dossier, rien ne nous permet de croire que nous pourrions changer de position.

M. GABRIELS :

Pour améliorer la qualité de l'air, il serait important d'inciter Phébus à changer sa flotte de véhicules. Nous souhaiterions que cela fasse partie de la réflexion.

Je vous remercie de m'avoir répondu sur les gens du voyage. Cependant le Conseil général était associé au comité de réflexion mis en place par le Préfet. Il paraît étonnant qu'il n'ait jamais fait de contre-proposition et ait attendu qu'un projet soit présenté pour le renvoyer à plus tard.

M. DEVYS :

Ce projet n'était ni fait ni à faire.

M. GABRIELS :

Mais pourquoi les représentants du Conseil général et des maires de la majorité n'ont-ils rien dit pendant les réunions ? Nous serons attentifs à ce que les gens du voyage soient pris en compte dans le PLU.

M. le Maire :

Nous avons participé et fait des propositions, et nous avons critiqué un certain nombre d'orientations du Préfet, ce qui explique que nous ne soyons pas parvenus à un accord. Le Conseil Général et les représentants des principales villes devant accueillir les gens du voyage ont refusé son projet. Mais cela ne signifie pas que la discussion n'est pas ouverte et que nous n'arriverons pas à un accord.

M. DEVYS :

Pour ce qui est de Phébus, il existe une réglementation très stricte sur l'âge moyen et l'âge maximum des bus. La Région surveille de très près l'évolution des flottes des différentes villes, puisque c'est elle et le STP qui subventionnent pour l'essentiel l'acquisition des bus. Comme vous le savez, ne pouvant financer directement les entreprises, elle passe par l'intermédiaire des collectivités qui ensuite font parvenir la subvention. M. FONTAINE et moi-même assistons tous les ans à la présentation des comptes de Phébus où l'on nous présente un état de la flotte. Elle est plutôt plus récente que dans les autres sociétés.

M. FONTAINE :

En 2001, le trafic de bus dans Versailles, en nombre de voyageurs, a augmenté de 3%, ce qui est supérieur à la moyenne de la région parisienne. Cela semble démontrer que le réseau répond à une attente, en qualité comme en quantité.

M. GABRIELS :

Je voulais parler du carburant. Pour la qualité de l'air il faut passer à des carburants propres et arrêter le diesel.

M. FONTAINE :

Il y a toujours débat entre les experts sur ce sujet. Les véhicules achetés aujourd'hui respectent la norme Euro 3. Ce sont des véhicules diesel, mais moins polluants que des véhicules circulant actuellement. Sur le GPL ou le GNV les conclusions ne sont pas du tout claires. La politique de Phebus qui s'inscrit dans le cadre général de celle du groupe Kéolis, le premier groupe de transports en commun en France, tient compte de l'environnement, et je le leur rappelle régulièrement.

M. de LESQUEN :

Je voudrais revenir sur ce qui était censé être l'objet du débat de ce soir, les orientations de la Ville en matière d'urbanisme. Mme MASSE et M. BERNOT ont posé de vraies questions, même si elles n'ont pas semblé vous intéresser suffisamment.

Ce qui nous a frappé dans ce document, c'est d'abord ce qui n'y était pas. Il ne présente pas de vision claire de l'avenir de Versailles, pas d'ambition réellement assumée par une municipalité sur le plan politique...

M. DEVYS :

Il n'est pire aveugle...

M. de LESQUEN :

Nous avons lu un document technique bien rédigé par des fonctionnaires de qualité Je ne les critique en rien, je serais mal placé pour le faire. Ce qui est dramatique, c'est que les élus démissionnent. Le Maire actuel et ses collègues sont de gentils porte-parole des services municipaux. (*protestations*)

M. MARVAUD :

C'est scandaleux !

M. de LESQUEN :

Vous êtes incroyables ! Vous voulez peut-être museler l'opposition ? Vous savez très bien que c'est la vérité, que ce rapport a été réalisé par les services de A à Z et que vous avez été incapables d'ajouter quoi que ce soit. Il y a à l'évidence dans cette démarche une démission du politique. Les politiques à mener ne sont ni présentées ni assumées. On fait la liste -ce qui est tout à fait normal de la part de fonctionnaires- avec un luxe de détails des contraintes que l'on subit. A ce propos, Mme NEGRE, nous n'avons pas de leçon de démocratie à recevoir de vous. Ce n'est pas parce qu'une loi est votée qu'on ne peut pas être contre. Ensuite, nous ne disons pas que nous ne voulons pas les appliquer ; ce serait absolument impossible, et si une mairie le faisait, le Préfet interviendrait. La question n'est pas là. Nous disons simplement – c'est là que le technique saisit l'idéologique- que cette loi de l'ex-ministre communiste GAYSSOT avait une idéologie et une inspiration qui n'étaient pas celle de la majorité des Versaillais qui, à 80% sont à droite. Il n'est pas anodin, et c'est pourquoi Mme MASSE l'a rappelé -vos ricanements trahissaient votre gêne- que M. PINTE ait approuvé la loi de M. GAYSSOT.

M. DEVYS :

A droite on est intelligent.

M. de LESQUEN :

Mais bien sûr, ce que proposait M. GAYSSOT était plus intelligent que ce que proposent les gens de droite, c'est clair.

Pour nous, il ne faut pas confondre l'idéologie collectiviste de la mixité forcée et la politique libérale de la diversité consentie (*rires*).

Quelle vision pouvait-on avoir de l'avenir de Versailles ? Il fallait commencer à poser les problèmes pour pouvoir les résoudre. Versailles souffre d'une double fracture, qui va devenir une triple fracture. D'abord, le Château et la Ville se tournent le dos. Et ce n'est pas le péage que le maire-député a laissé instaurer sur le petit parc, en attendant peut-être le grand parc (*protestations et rires*). Monsieur DEVYS, pourquoi ricanez-vous ? Vous êtes content de payer un péage ?

M. DEVYS :

Il faut être un peu sérieux !

M. de LESQUEN :

Justement, vous n'êtes pas sérieux. (*protestations diverses*). Vos interruptions sont ridicules.

Versailles souffre d'une double fracture qui risque de devenir une triple fracture. Premièrement, la Ville et le Château se tournent le dos et le péage sur le petit parc en est un signe manifeste.

Ensuite, et c'est le revers de la qualité de vie des quartiers, le nord et le sud de Versailles communiquent trop peu, l'avenue de Paris étant une coupure symbolique et psychologique .

M. DEVYS :

Il faut supprimer l'avenue de Paris...

M. de LESQUEN

En troisième lieu le nouveau quartier de Satory est déjà fort excentré et quand il sera développé, après dépollution, ce quartier au sud de la voie de chemin de fer et de la nationale restera enclavé. Proposer d'améliorer les transports en commun est nécessaire, mais ne suffit pas. Que je sache, le parti de Mme VOYNET n'est pas représenté dans l'équipe municipale. Il ne faut donc pas considérer que la chasse à l'automobiliste est ouverte en permanence. Il faut penser aux liaisons automobiles entre Satory et le centre de Versailles. Refuser aux gens de ce quartier, lorsqu'ils seront dix ou vingt fois plus nombreux qu'aujourd'hui, de venir faire leurs courses en voiture dans le centre ville, c'est refuser l'unité de Versailles dont vous parlez pourtant à juste titre

Nous avons présenté au cours de la campagne un projet, peut-être insuffisamment étudié car nous ne pouvions recourir aux services municipaux. Nous proposons encore des idées qui permettront de refaire l'unité de Versailles. Il faut penser à l'axe nord-sud. Versailles, pensée autour du Château avec le fameux trident ne peut plus fonctionner de cette manière, même si certains dirigeants du domaine ont tendance à penser que la ville, ce sont les voies d'accès au Château. Mais les élus municipaux ne peuvent tenir un tel raisonnement. L'axe est-ouest existe, il faut maintenant un véritable axe nord-sud avec, à l'intersection de ces deux axes, un véritable cœur de la ville. C'est cela une conception d'urbanisme. Nous avons donc proposé de rendre un cœur à Versailles en étudiant un ensemble commercial avec parking à l'intersection des deux axes. Si ce projet est mauvais, encore faudrait-il nous expliquer pourquoi. Mais alors que nous faisons preuve d'opposition constructive en avançant des propositions, nous avons en face de nous une majorité autistique, (*rires*), des dirigeants qui considèrent que si un projet vient de l'opposition, il ne faut surtout pas en parler car cela risquerait de desservir les intérêts politiques de la majorité municipale ; ce n'est pas comme cela qu'il faut raisonner ; il faut admettre, dans l'intérêt de la Ville, qu'il peut se faire que les propositions de l'opposition ne soient pas totalement stupides. Vous n'avez pas, je le crains, le monopole de l'intelligence, et encore moins celui du bon sens. (*mouvements divers*) Nous non plus, nous ne le prétendons nullement, nous demandons seulement qu'il y ait une discussion.

Le quartier des Chantiers donne un autre exemple de gestion autistique. Je me fais le relais du collectif des Chantiers qui m'a écrit et me supplie d'intervenir (*rires*). Le sujet est sérieux, cessez de ricaner. Nous ne sommes pas dans une basse-cour ni dans une cour de récréation. Vous parlez de concertation, mais dès qu'on n'est pas un béni-oui-oui, c'est pour vous une offense insupportable ! Nous sommes là pour nous opposer à ce qui nous paraît mauvais, et ce qui nous paraît mauvais, c'est le manque de souffle et d'ambition.

Pour les Chantiers donc, toute personne qui a un peu de bon sens se rend compte que le projet tel qu'il est conçu est une aberration pour la circulation. Vous créez un cul-de-sac alors que le flux de voitures va augmenter avec le trafic ferroviaire. On peut toujours rêver – c'est le côté sympathique de M. GABRIELS – que les gens viendront en trottinette ou en rollers. Mais ils doivent pouvoir venir en voiture s'ils le souhaitent. Il faut donc, comme l'a dit M. BERNOT, être libéral aussi pour la circulation et respecter autant que faire se peut les choix individuels. Personnellement, j'ai très peu besoin de prendre la voiture, mais dans bien des cas c'est le plus commode. Vous ne laissez pas les gens libres car, malgré votre étiquette, il y a trop d'inspiration collectiviste dans ce projet.

Le projet élaboré pour les Chantiers met aussi en cause la sécurité et la tranquillité des habitants. D'abord, vous voulez installer au titre de la fameuse « mixité sociale » de M. GAYSSOT des logements ultra-sociaux qui contiendront des populations marginales.

Mme LEHUARD :

Comment ? Les gens qui vivent dans les logements sociaux ne sont pas des marginaux !

M. de LESQUEN :

A cause de nos critiques vous faites marche arrière (*exclamations*), mais avouez-le, c'était votre intention ! (*nombreuses exclamations*) M. DEVYS, vous deviez être un chahuteur quand vous étiez jeune ! (*rires*). Surtout, l'installation du multiplexe va se traduire par la disparition de cinémas de centre ville comme le Cyrano. De plus, placé à côté de la gare des Chantiers, dont la fréquentation n'est déjà pas parfaite, il va attirer les sauvages des banlieues avoisinantes (*ah ! sur de nombreux bancs*) Eh oui, je parle volontairement comme M. CHEVENEMENT qui a eu une trouvaille linguistique justifiée.

Enfin, sur un dernier point essentiel nous restons dans le flou, car M. SCHMITZ était tout prêt à échanger 85 000 contre 75 000 ou 105 000, il n'était pas à 10 000 habitants près. Il s'agit de la question de la population et de la densification. Nous sommes pour l'augmentation de la population, mais pas n'importe comment. Nous voulons que le quartier de Satory, qui est une grande chance pour Versailles, permette à la ville de passer de 85 000 à 95 000 habitants ; il y a de la place pour le faire sans que les gens soient entassés. Nous voulons aussi que les logements vacants, beaucoup trop nombreux, soient réhabilités. C'est donc une grande politique de réhabilitation qu'il faudrait mener. Si ces logements sont vacants, ce n'est pas pour le plaisir de les garder vides, c'est qu'ils sont souvent vétustes et parfois insalubres. Il existe des procédures, des financements publics qui permettent cette réhabilitation. Il faut les utiliser. Je n'ai pas vu trace de cette préoccupation dans le rapport. Cela concerne aussi des logements insalubres occupés, dont il faut permettre aux habitants de rester sur place dans des conditions décentes.

Pour le reste, le désir de la grande majorité des Versaillais n'est pas que l'on densifie l'habitat ni que l'on entasse les hommes sur les hommes avec toutes les conséquences que cela a pour la sécurité, la tranquillité, la circulation et le stationnement. Nous voulons que l'on fixe dans le PLU des règles qui permettent, malgré les changements juridiques opérés par la loi SRU, d'empêcher cette densification. Si nous voulons conserver le caractère pavillonnaire de Porchefontaine ou de Glatigny, il faut fixer des règles pour qu'on ne puisse subrepticement le transformer, au détriment de la qualité de vie de ses habitants.

Enfin, la concertation est essentielle si elle débouche sur une vraie démocratie locale. Et cette démocratie -cela figure dans le programme électoral de Jacques CHIRAC- passe par le développement du référendum local. S'il y a vraiment un sujet sur lequel on devrait l'organiser, c'est l'approbation du plan d'urbanisme. Nous pensons que cette décision pourrait être votée à l'unanimité par le conseil municipal. Lorsque, après un véritable débat qui commence seulement, nous aurons un projet de PLU, il faudra le soumettre au vote des Versaillais.

Mme de BARMON :

M. de LESQUEN, consultez donc le support, page 28. Vous y verrez qu'on y développe le point suivant : « faciliter la réhabilitation du parc de logements existants et la remise sur le marché des logements vacants »

M. le Maire :

Mais il n'a pas lu le rapport.

M. de LESQUEN :

Je l'ai lu de la première ligne à la dernière, mais c'est une allusion tout à fait insuffisante.

M. le Maire :

Je considère que le débat d'orientations a eu lieu dans le délai de deux mois avant la présentation du PLU.

La séance est levée à 21 heures 55.