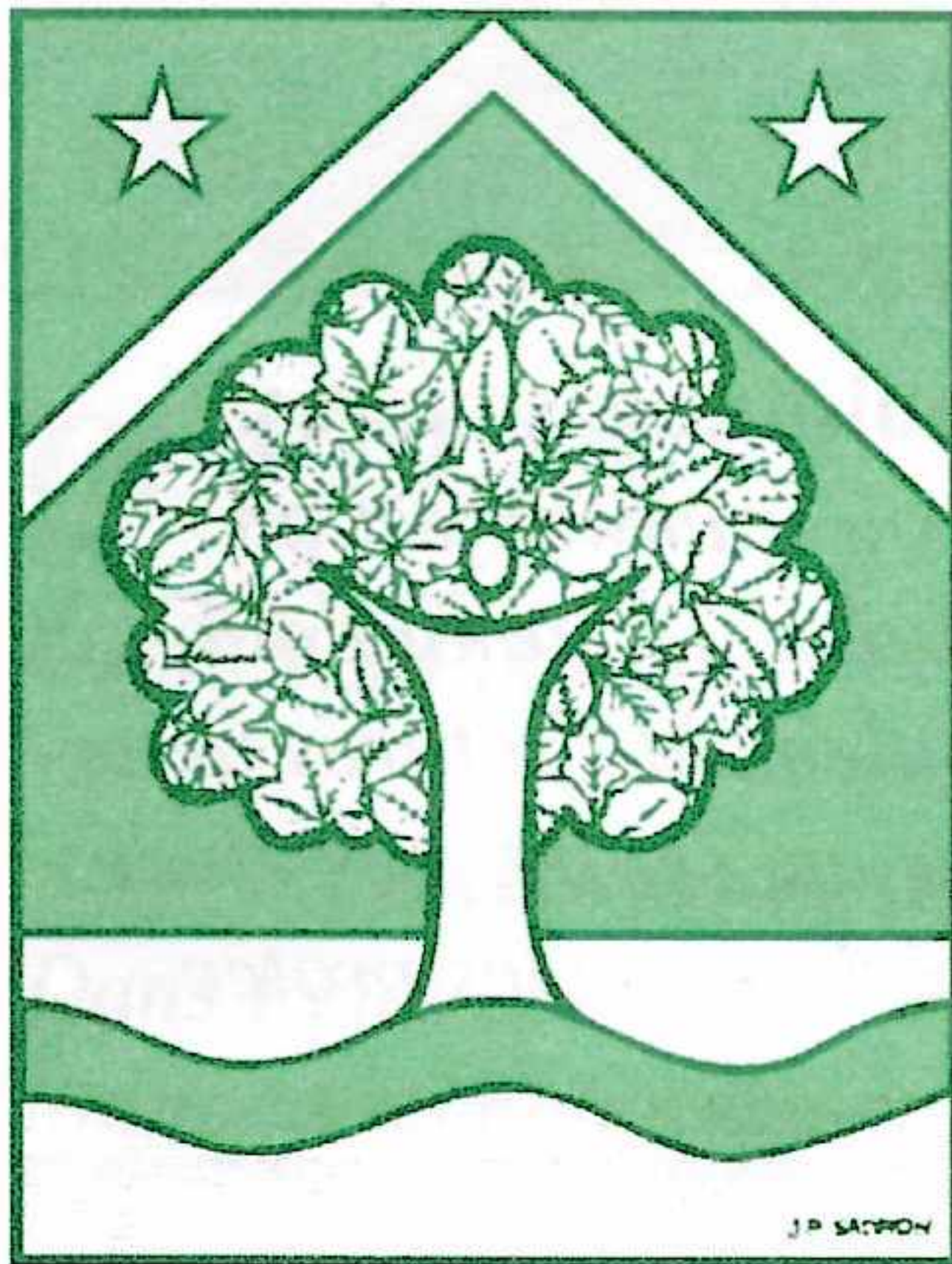


COMITÉ DE DÉFENSE ET DE PROTECTION Stagnovillois



LES AMIS DE L'ÉTANG-LA-VILLE

43^{ème} année

N° 88 / Février 2003

EDITORIAL

LA GRANDE CEINTURE



pages 2/3

URBANISME ET CADRE DE VIE



pages 4/5

CHATEAU A VENDRE



page 6/7

SALON DE PEINTURE

page 8

LE COURRIER DES LECTEURS

page 8

Ce bulletin n° 88 a été
préparé par les Administrateurs :

mesdames

Anne-Marie Gadonneix
et Laurence Laffon

messieurs

Philippe Allais,
Philippe Bastien, Louis Chauvin,
Claude Dremaux, Christian Laffon,
P.F. Lagroux, Pierre Riffart et
Didier Schmitz.

Comité de Défense
et de Protection Stagnovillois
BP 23 - 78620 L'ÉTANG-LA-VILLE

Impression : M.I.M.M. - 01 39 58 73 04

POUR UNE ÉQUIPE DYNAMIQUE DE TRAMINOTS

Nous sommes encore en début d'année et c'est la tradition de faire le point et de former des vœux, même si la parution de notre bulletin est un peu tardive.

L'année 2003 s'annonce difficile sur tous les plans : l'économie avec la faiblesse de la bourse et la stagnation de l'emploi; les tensions internationales et les bruits de guerre; mais si l'avenir reste incertain, il nous reste la chance d'avoir le refuge de notre vallon de la forêt de Marly et le devoir de le protéger.

Nos premiers vœux iront à tous les stagnovillois, des vœux de bonne santé, de joies familiales et de projets réussis.

Nous souhaiterons ensuite beaucoup de détermination à notre municipalité qui a lancé un vaste programme de constructions regroupées sous l'appellation d'opération "Domino", qui donnera à notre commune des équipements modernes, ainsi que des souhaits d'imagination et de réussite pour l'aménagement du centre ville dont nous avons lancé l'idée.

Enfin nos derniers

vœux, et non des moindres, s'adresseront au collectif "Grande Ceinture" pour que son action soit définitive-



ment couronnée de succès cette année, et que les travaux actuellement en cours tiennent rapidement compte de la réorientation du projet vers une liaison plus légère.

Le Président

Libres propos



L'amélioration, ou déjà le maintien, d'un cadre de vie de qualité ce n'est pas seulement d'œuvrer pour l'avenir mais également de gérer le quotidien.

Or celui-ci à tendance à se dégrader, si l'on en juge par les récriminations de plusieurs de nos concitoyens

En effet quelles actions a notre Municipalité sur :

▼ le contrôle du stationnement réglementé :

RIEN, ou SI PEU,

▼ le respect des emplacements réservés aux handicapés :

PRESQUE RIEN,

▼ les échappements trafiqués et bruyants des deux roues motorisés : **RIEN,**

▼ l'obligation aux riverains de tailler les clôtures empiétant

sur les trottoirs : **VRAIMENT PEU,**

▼ le vagabondage des chiens ou ceux promenés sans laisse : **RIEN,**

▼ la réparation des trottoirs dégradés : **PEU,**

▼ l'effacement systématique des tags :

UN BON DEBUT mais qui reste à poursuivre.

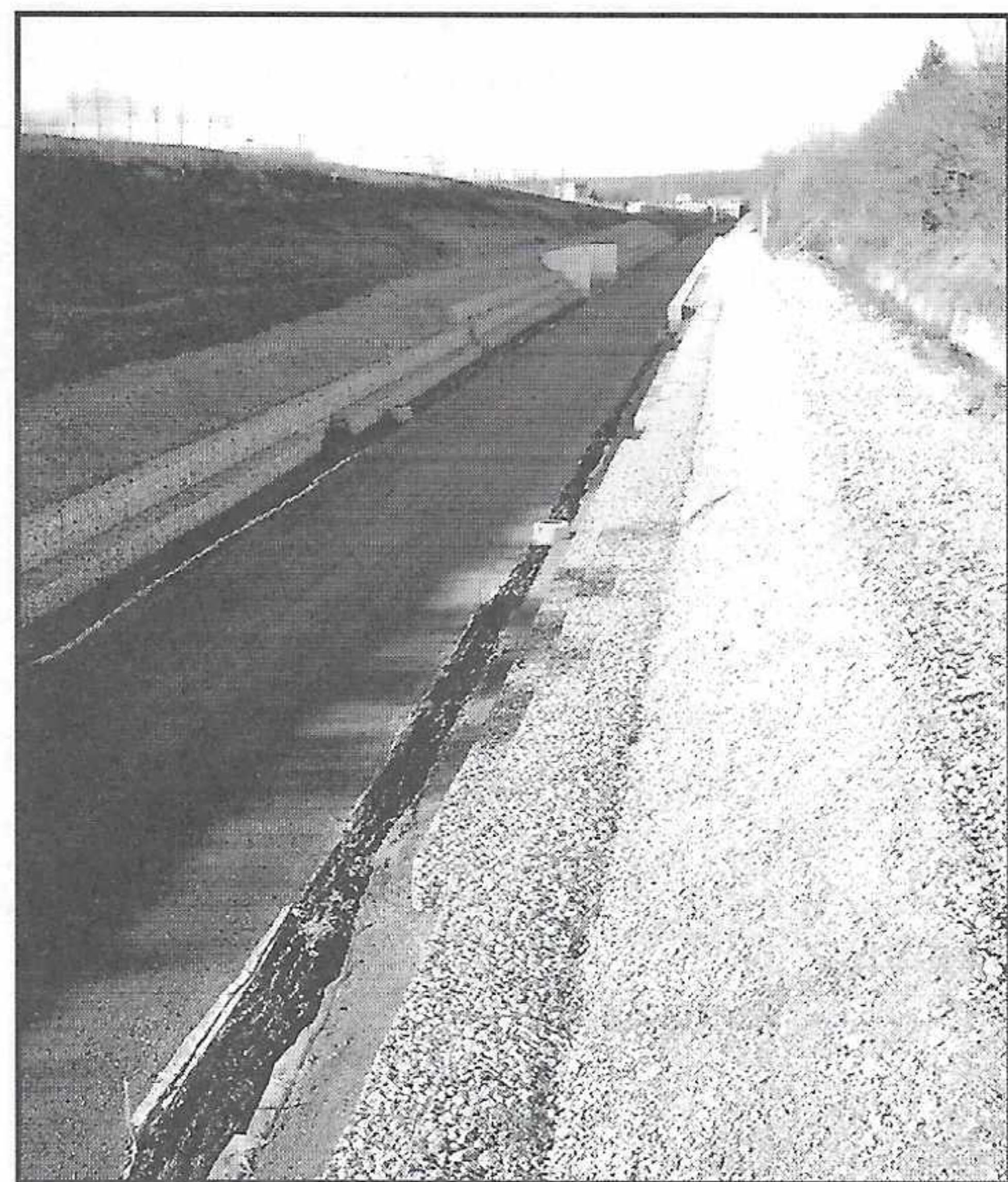
Un satisfecit cependant pour les massifs fleuris et pour les décorations des fêtes de fin d'année.

Les bonnes intentions ne suffisent pas: il faut agir avec continuité : nous attendons les actes.



GRANDE CEINTURE RIEN N'ARRÊTE LE TRAIN !

La SNCF continue irrémédiablement ses travaux sans tenir compte des prises de position de nos



élus, du Ministère des Transports, du STIFF, de la commission des transports de la Région, du Collectif Grande Ceinture ni de celle du SMERG.

QUELS ENJEUX ?

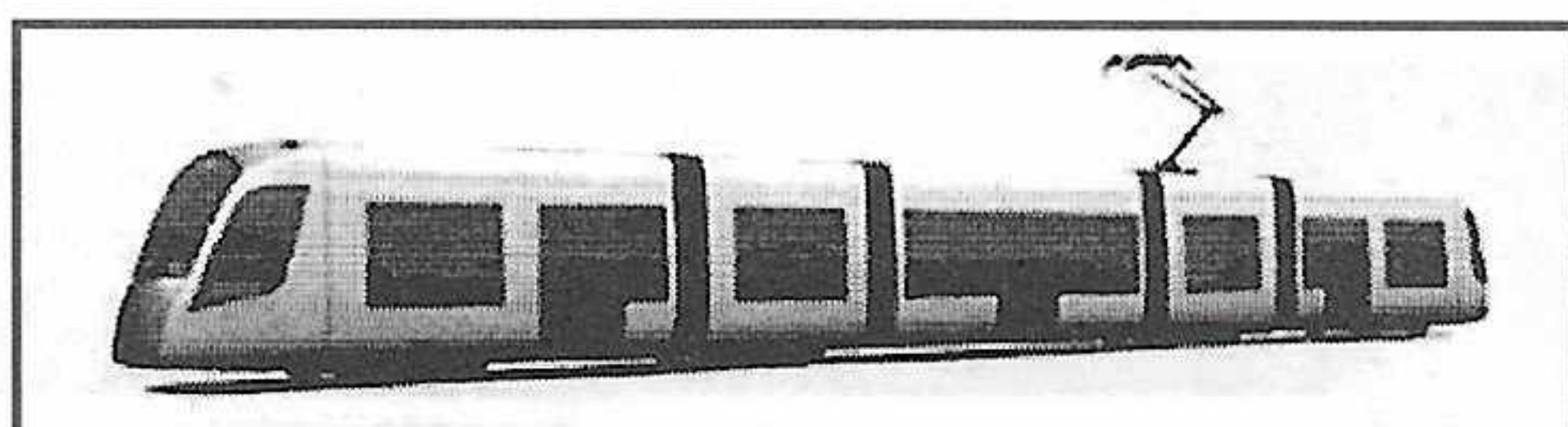
En avançant sans tenir compte des changements à réaliser pour faire passer un tram-train léger, voire un tramway, la SNCF / RFF, dépense un budget lourd, en infrastructures, ce qui ne permet plus de faire valoir les moindres coûts du tram-train.

QUELLES DIFFÉRENCES ?

Les quais : la hauteur des marche pieds des wagons de la SNCF est plus grande que celle des trams-trains ou tramway. Il faudrait donc pour faire passer le tram-train, que la hauteur du ballast soit, dès aujourd'hui, rehaussée. Ceci avant la pose des rails.



2 760 000 € (soit 18 MF) ont été prévus pour l'allongement des quais. Cette opération non budgétée est due au changement de matériel roulant par rapport à celui prévu par la DUP de 93. La non planification en production des TN2, et leur remplacement par des Z6400 oblige à faire passer de 4 à 8 le nombre de wagons. Nous pouvons d'ailleurs aujourd'hui, nous poser la question sur la réalité de ce besoin, au vue des faibles perspectives de fréquentation sur ce tronçon, .



Cette transformation n'est plus nécessaire si nous adoptons le tram-train plus court et cette somme pourrait financer les nouveaux arrêts.

Les gares : le projet de tram-train prévoit de rajouter plusieurs arrêts supplémentaires. En ce qui nous concerne il est prévu un arrêt au passage à niveau (PN7) de la rue de Mareil vers la rue des sablons, ce qui en plus d'éviter aux riverains de prendre leur voiture, ralentit la vitesse des trams-trains et sécurise le passage à niveau.

Les nuisances sonores:

le tram-train ou tramway est un matériel neuf dont la motorisation et le bruit de roulement sont très nettement inférieur au Z6400. Les études du Cabinet Véritas sur les protec-

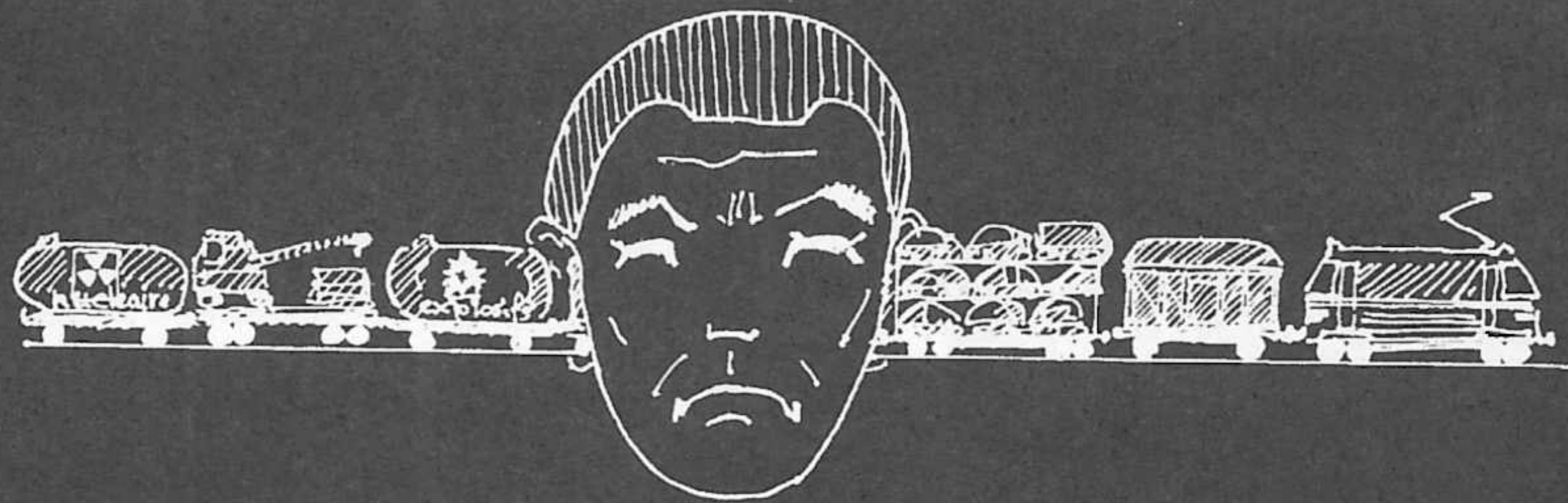


tions sonores prévues sur la GCO et TOS, laissent apparaître, dans leurs premières appréciations, des inégalités de traitement non compatibles avec une protection efficace sur tout le tracé. Elles sont à revoir de toute façon et à adapter au seul trafic voyageurs du tram-train.

Les caténaires. Le tram-train peut s'alimenter en bi-tension, avec une puissance de 750 V CC ou de 25000 V 50Hz. La différence est esthétiquement importante. Il suffit de poser, au milieu de deux voies ferrées, un seul poteau en chandelle qui alimente ainsi les deux cotés du trafic ferroviaire, ou nous verrons une forêt de mats des deux cotés des voies, (rf.les lignes de TGV). Enfin la petite tension interdit le passage de trains de fret.

QUELLE ÉCHÉANCE ?

Fin juin 2003 tout sera joué la pose des rails, du ballast, l'allongement des quais, les protections sonores, les caténaires, les stations de transformation de courant, la hauteur des quais, tout sera fini et sans espoir de retour.

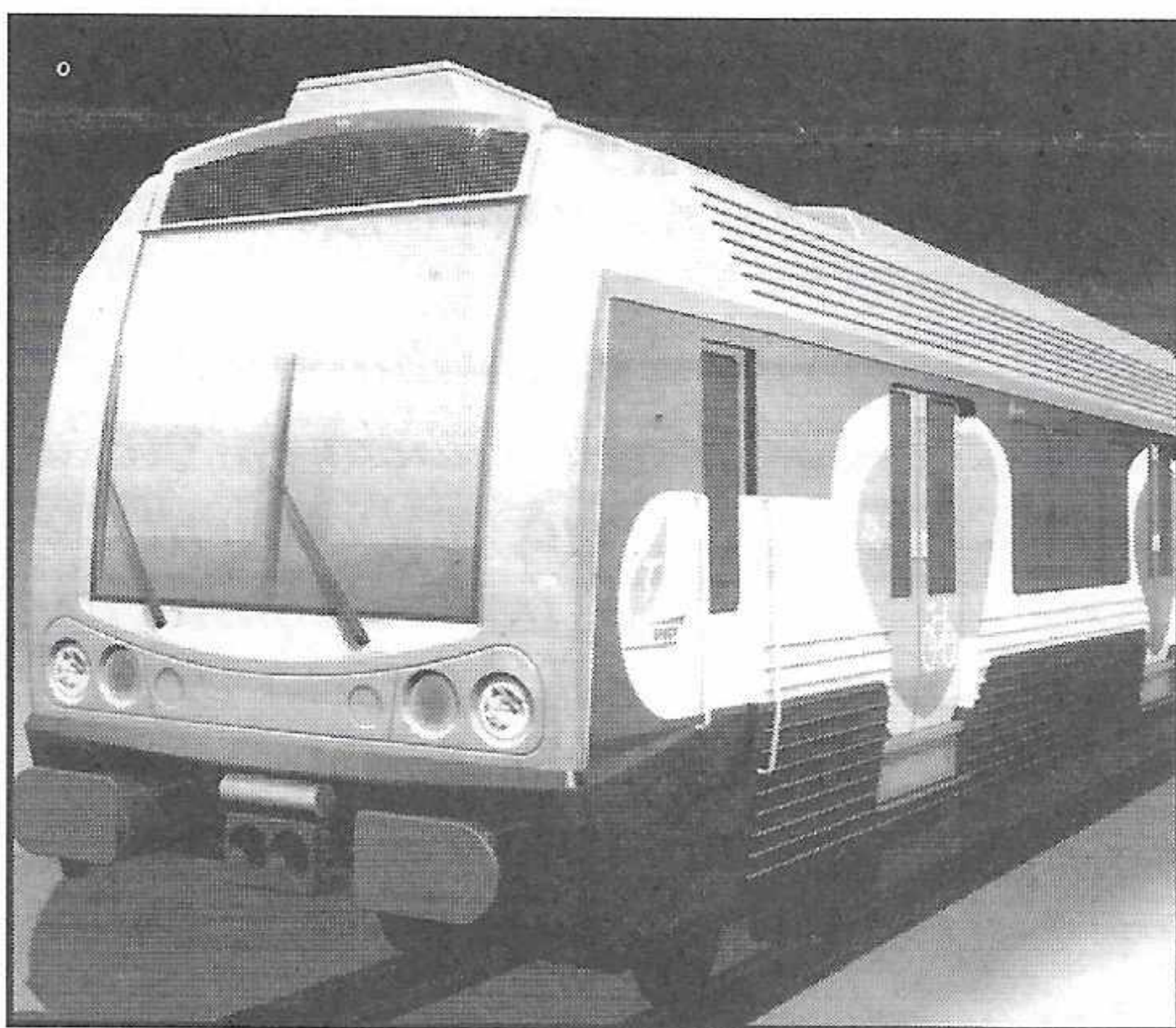


QUELLES CONSÉQUENCES ?

Le retour du fret.

Dans l'état actuel des travaux il est toujours techniquement possible, à l'horizon 2008, et après les études commandées par le Ministère des transports, de voir revenir le fret sur cette ligne.

La ligne budgétaire pourrait, lors du Contrat de Plan 2007-2014, prévoir de faire sauter le verrou Versaillais dont le coût est aujourd'hui de l'ordre de 129 M€. C'est l'énormité de cette somme qui a remis en question la réalisation de la Tangentielle Ouest Sud au profit d'une étude séparant Tangentielle Ouest et Tangentielle Sud. C'est cette seule décision qui ne permet pas, aujourd'hui, de rentabiliser le passage de fret.



Les vieux trains Z6400.

Pour la GCO, entre Saint Germain et Noisy et jusqu'en 2008, nous risquons d'avoir le matériel roulant Z6400 qui, même rénové, est toujours aussi bruyant. La commission des transports de la Région a refusé de financer la rénovation de ces trains.

Les protections sonores insuffisantes.

Malgré les rapports défavorables du cabinet Véritas, les travaux engagés

jusqu'en juin 2003 ne changeront rien aux protections prévues par la DUP 93 sur la GCO.

Comme le fret était prévu sur la seule Tangentielle Ouest Sud et non sur la GCO, Les murs de protection phonique supplémentaires ne seront pas réalisés.

La SNCF/RFF ne revient jamais sur les protections d'une voie existante et ne changera rien à l'avenir.

Le passage à niveau de la rue de



Mareil restera le seul passage de ce type sur l'ensemble de la ligne. Sans le tram-train et l'installation d'un arrêt au niveau de ce croisement, les trains dont la vitesse est de l'ordre de 100 km/h, croiseront les camions, les engins de nos ateliers municipaux, les bus scolaires et la circulation toujours plus importante vers Mareil-Marly, du fait même du doublement prévu de sa population..

QUELLES SOLUTIONS ?

L'arrêt des travaux.

Dès le début, avec le Collectif Grande Ceinture, nous avons demandé l'arrêt des travaux en attendant le résultat des études sur les nuisances sonores commandées par la Région.

Depuis le 10 décembre 2002 la décision prise par le Ministre des transports et le STIFF portant sur la remise à plat de la Tangentielle Ouest et sur l'éventualité d'un tram-train, renforce la demande d'arrêt des travaux.

Un nouveau planning de réalisation.

Les Maires de Saint Germain et de Noisy, ont pris position pour le tram-train quitte à voir reculer la date de mise en circulation des trains. Ils ont privilégié, tout comme le SMERG, un réel service aux voyageurs et une desserte tram-train ou tramway reliant le RER de Saint Germain-en-Laye .

NOS CONCLUSIONS

1 / Nous demandons l'arrêt des travaux, afin de ne pas engager des frais irréversibles.

2 / L'attente du résultat des études sur les protections sonores prenant en compte les souhaits des mairies et des associations.

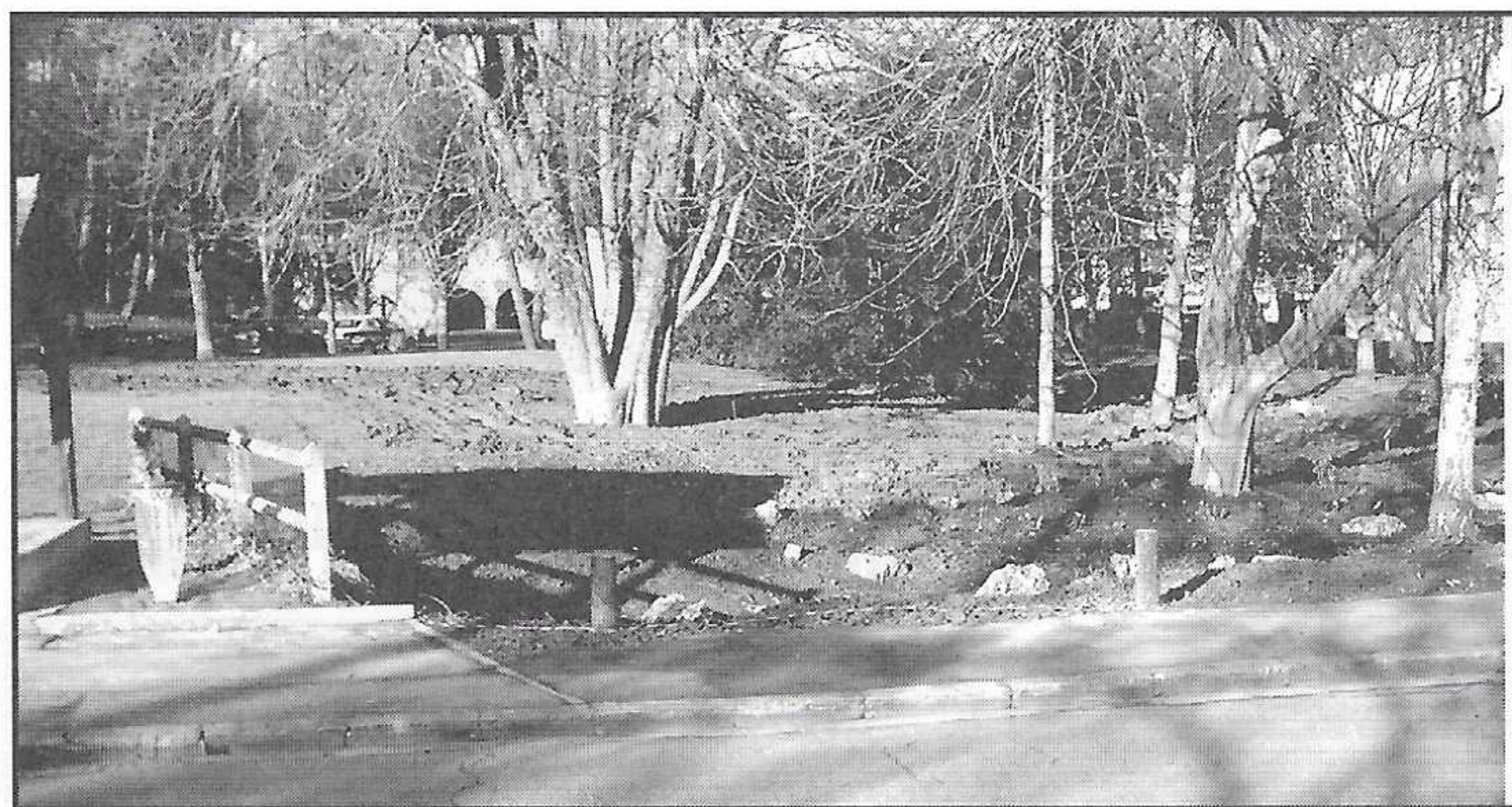
3 / D'attendre le résultat des études commandées par le Ministère des transports, la région et le STIFF, sur la réorientation du projet TOS en Tangentielle Ouest, permettant un trafic léger style tram-train.

4 / Que le remplacement des infrastructures lourdes par des infrastructures légères pour le tram-train, ne permette plus, techniquement, le retour d'un éventuel tra-



fic fret à l'avenir.

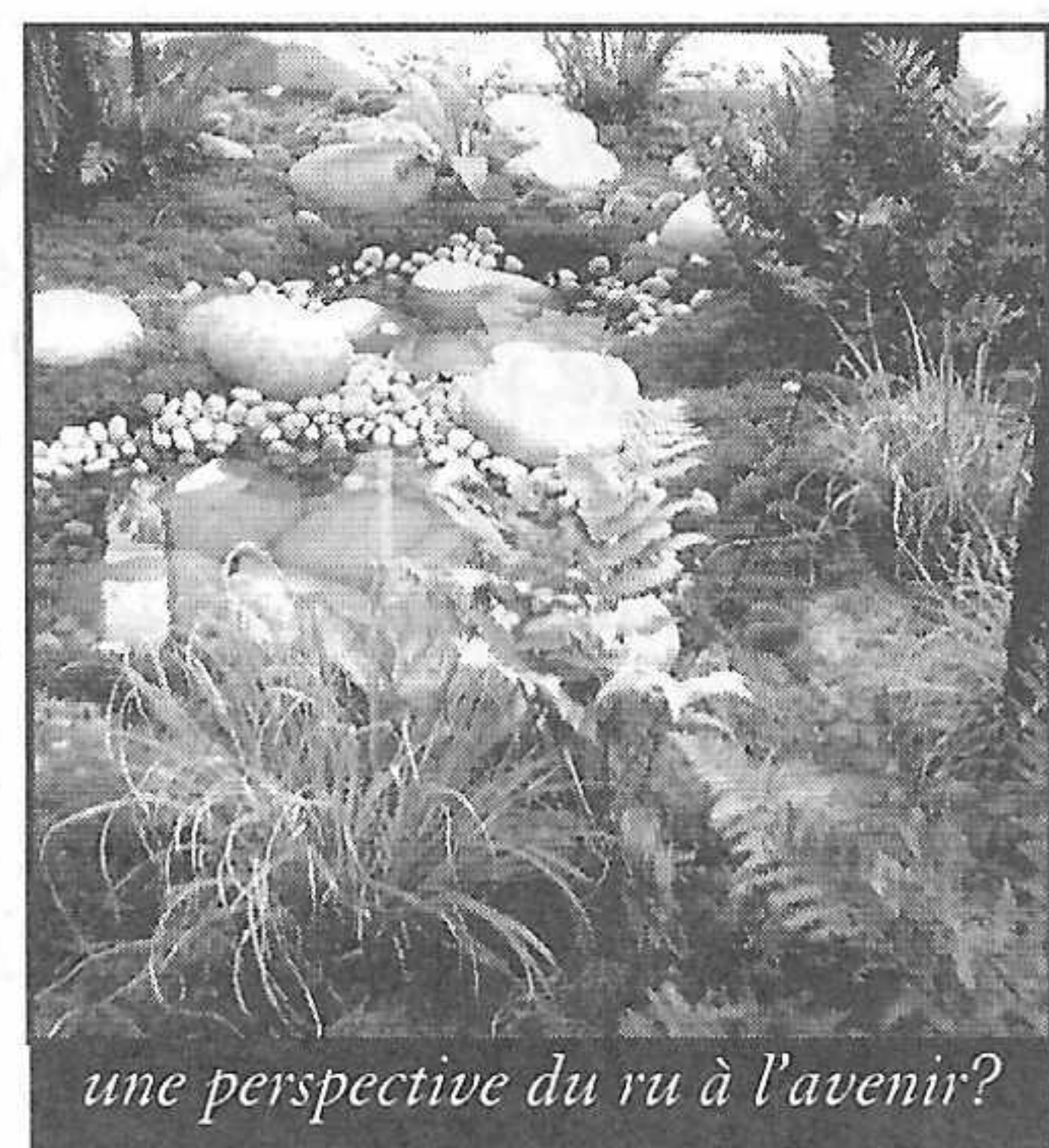
5 / Redéfinir un planning d'action réaliste tenant compte de la production de matériel roulant et de la réalisation des arrêts supplémentaires.



En juin dernier, nous évoquions nos propositions d'aménagement du centre village décrites en détail dans notre bulletin N° 84 de novembre 2001, et nous exprimions notre satisfaction de les voir prises en compte et élargies à des projets plus ambitieux.

En ce qui concerne les propositions 1 et 2 (*), c'est à dire "un chemin piétonnier aménagé à travers la pelouse qui jouxte la mairie, avec dégagement du ru à cet endroit pour le rendre visible depuis l'avenue de Gaulle..", le chantier que tout le monde peut voir, est déjà largement avancé pour cette période hivernale et nous espérons qu'il donnera au printemps un premier résultat très souriant.

Les autres propositions 4 à 9 (*), sont aussi prises en compte; il s'agit du carrefour Shopi, du parking de l'avenue de Gaulle, de l'accès en contre pente de la supérette et de la place de l'église avec la mise en valeur de la fontaine au lion. Ces propositions seraient intégrées à un projet plus ambitieux actuellement à l'étude d'amélioration du centre village (voir les nouvelles de l'Etang de décembre dernier). Nous serons très attentifs à sa réalisation dès qu'un plan d'ensemble sera présenté par la municipalité.



une perspective du ru à l'avenir?

* voir N°84

La Circulation Aérienne dans la Région Parisienne



Nombreux sont nos contemporains qui, une partie de leur journée au moins, vivent dans le bruit : bruits des voitures et motocyclettes, bruits des trains, bruits des avions, bruits des voisins. Depuis près de 20 ans, des dispositions sont adoptées jour après jour pour réduire la gêne provoquée par ces bruits : murs anti-bruits, chaussées silencieuses, rails longs, suspensions spéciales, isolation phonique des logements ?....

La circulation aérienne n'a pas échappée à cette évolution et c'est ce qui a été fait ou ce qui est entrepris en ce domaine que nous voudrions évoquer dans ces lignes.

Notre commune souffre peu des nuisances sonores dues aux avions, peut-être moins aujourd'hui qu'il y a quelques années, moins certainement que certaines communes au dessus desquelles se concentre le trafic arrivant sur Roissy (cas du Vésinet et des environs) ou sur Orly. La gêne a cependant paru suffisante et menaçante pour l'avenir pour que notre commune adhère à une Association qui regroupe une trentaine de communes sous la présidence d'A. Gournac, maire du Pecq et sénateur.

La circulation aérienne dans la Région Parisienne est directement liée à l'activité des 3 aéroports de Roissy, Orly et Le Bourget. Cette circulation génère des nuisances sonores qui provoquent depuis des années les protestations des élus et des populations survolées; celles-ci sont représentées par de nombreuses Associations.

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires -

l'ACNUSA - , Autorité Indépendante créée en 1999, a demandé à l'Etat d'étudier une modification des couloirs aériens propre à diminuer ces nuisances de façon significative et de définir des couloirs aériens mieux adaptés, tenant compte des populations survolées.

D'autres raisons imposaient l'étude de cette modification :

- Au début 2002, les couloirs aériens étaient encore, à quelques modifications mineures près, ceux qui avaient été arrêtés vers 1970, alors que depuis 1970 le trafic a considérablement augmenté ; l'accroissement de ce trafic sera important dans les années qui viennent puisque son doublement est envisagé d'ici 2015.

- L'engorgement de certaines zones, au Nord-Ouest de Paris notamment, à certaines heures le matin, devenait dangereux alors que la sécurité est une préoccupation constante et forte des Compagnies Aériennes, d'Aéroport de Paris et de l'Etat.

- Ces encombrements entraînaient des retards pouvant atteindre couramment 1 heure aux heures de pointe.

- Enfin, les couloirs aériens utilisés allongeaient sensiblement certains trajets : ainsi, le trajet était augmenté de 80 km pour les avions venant du Sud et se dirigeant sur Roissy

C'est Eurocontrol, organisme indépendant et international, qui a étudié la question, en liaison avec un Comité de Pilotage présidé par le Préfet d'Ile de France.

La définition de meilleures procédures d'atterrissage ou de décollage a été confiée à un laboratoire néerlandais : le National Lucht Ruimtevaarlaboratorium.

A propos des mesures de bruit

Le projet proposé, dénommé Sourdine (acronyme de : Etudes de Procédures Optimisées pour Diminuer l'Importance du bruit autour des Aéroports) a été discuté au sein des Commissions Consultatives des trois aéroports. Les membres de ces commissions, très nombreux (70 pour Roissy, 80 pour Orly) étaient pour 1/3 des élus des 8 Départements d'Ile de France, pour 1/3 des représentants des populations (Associations ANA (Alerte Nuisances Aériennes) et C4A (Comité de Coordination Contre les Couloirs Aériens) et pour 1/3 des représentants de la Direction de l'Aviation Civile et d'Aéroport de Paris.

De nouveaux couloirs aériens ont été définis, d'autres ont été abandonnés.

Après mise au point, le projet a été adopté par l'ACNUSA, moyennant certaines conditions :

- o sanction des survols à plus de 85 dB entre 22 h et 6 h
- o limitation des mouvements entre 22 h et 6 h
- o sanctions des sorties non motivées des couloirs aériens ;
- o utilisation des trajectoires de moindre bruit ;
- o interdiction totale de certains trajets la nuit ;
- o formation des pilotes et des agents de la circulation

aérienne afin qu'ils aient une meilleure connaissance des territoires survolés.

Puis il a fait l'objet d'un Arrêté du Ministre des Transports et mis en application en mars 2002.

Les améliorations de procédure sont exploitées partiellement ou encore en cours d'étude :

- o la communication par radio aux équipages des distances à parcourir par rapport au dernier virage, puis par rapport à la piste ;

o l'interception des appareils par l'ILS sera remontée de façon à diminuer les nuisances générées par le dernier virage avant l'atterrissage ;

o les vitesses d'approche à l'entrée de l'espace géré par les approches parisiennes, limitées d'abord à 300 nœuds (550 km/h), sont ou seront limitées à 250 nœuds

Conclusions

Jusqu'à un passé récent, L'Etang-la-Ville était théoriquement épargné par les survols aériens. Mais il y avait assez fréquemment des sorties de couloirs pouvant gêner sa population. Dans le système utilisé aujourd'hui, les avions qui atterrissent au Bourget survolent la commune à la verticale. Mais

ils sont en principe plus haut.

D'autre part, outre l'amélioration de la régularité des vols, les nuisances sont globalement diminuées, et le nombre des habitants survolés est réduit.

A propos des mesures de bruit

Le bruit est habituellement mesuré en décibels (db). Cette mesure est : 1/10 du rapport log (X/Xo), X étant la puissance acoustique du bruit et Xo une référence normalement égale à 10(exp-12) watt, seuil conventionnel de la sensibilité de l'oreille humaine.

L'utilisation du logarithme est fondée sur le postulat de Fechner selon lequel la sensation perçue varie de façon arithmétique quand la stimulation (ici le bruit) varie de façon géométrique.

Des unités autres que le décibel sont utilisées :

- le décibel acoustique dbA qui minimise les basses fréquences,
- le décibel B (dB) mieux adapté aux bruits aériens et plus chargé en basses fréquences,
- le PNdB, transformé du dbA, encore meilleur pour les bruits aériens,

- le Leq et l'EPNdB qui tiennent compte aussi de la durée du bruit,

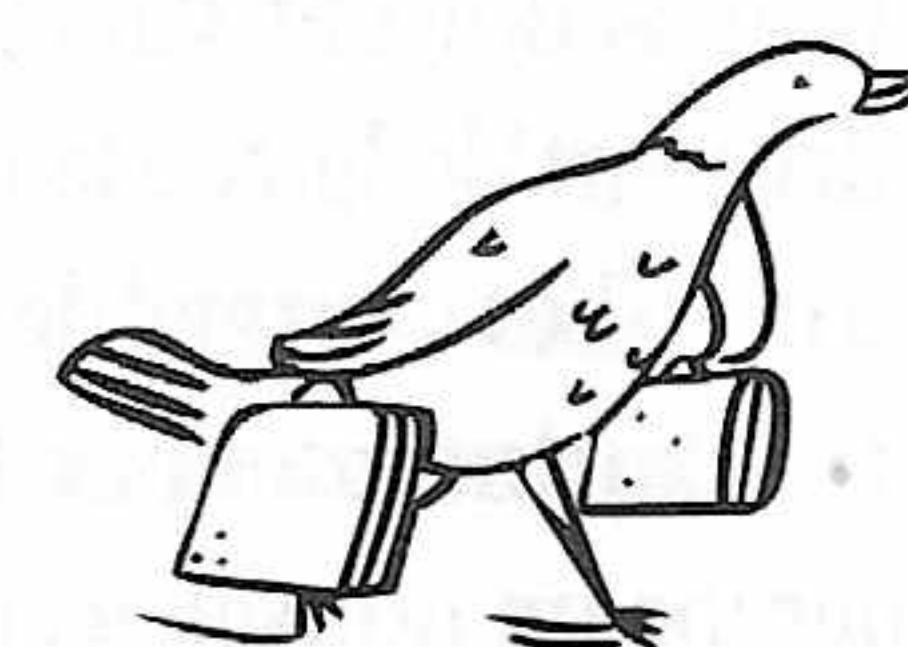
- l'indice psophique (du grec psophos, bruit) IP, basé sur le PNdB, qui tient compte de la durée, de la fréquence et de la répartition des fréquences ; cet indice sert à la détermination des plans d'exposition aux bruits (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS) en vigueur dans notre pays,

- le LDEN qui figure dans les directives européennes, le LDN considéré par les Américains, dérivés du Leq et peu différents l'un de l'autre.

La multiplicité des unités servant à mesurer un bruit peut étonner. Elle provient de la complexité des phénomènes sonores, caractérisés par des fréquences, des durées, des intensités, des environnements, et du désir bien naturel de rendre compte de ce qu'est un bruit par un seul nombre.

La question est d'autant plus difficile que ce nombre doit aussi intégrer les effets du bruit sur l'homme, effets qui relèvent de la physiologie et de la psychologie.

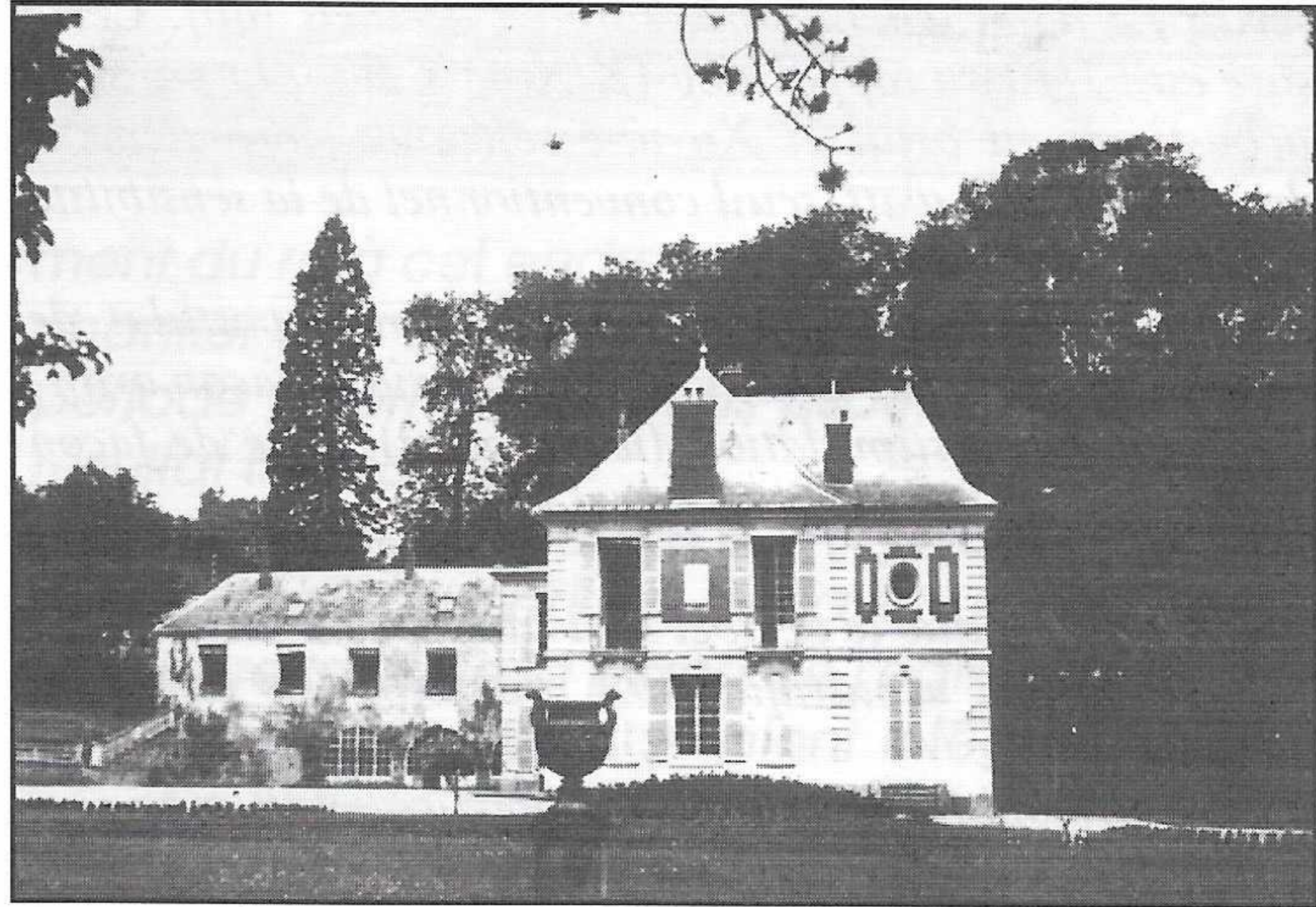
Des enquêtes sont menées régulièrement sur les territoires survolés par les avions, auprès des populations concernées et ce sont les résultats de ces enquêtes qui ont permis, à partir des unités les plus simples, de définir le LDEN ou le LDN.



Un château A VENDRE (suite et fin)

L'abondance des matières nous ayant obligé à retarder la parution de la fin de cette histoire, nous commençons par le résumé des chapitres précédents :

Le château qui avait appartenu au XIV^{ème} siècle aux Montaigu, avait été



reconstruit en 1620 dans le style de l'époque par le chancelier Pierre Séguier, ministre de Louis XIII et de Louis XIV, abandonné à tous vents depuis la guerre 39-45, il avait été racheté par la société Manéra en 1961 pour construire dans le parc des immeubles collectifs. Devant le risque réel de voir le château disparaître, un groupe très motivé de quatre personnes (Messieurs Dupont, Ferrari, Massalsky et Rougeul) avait pris le 9 juin 1960 l'initiative de "constituer la Société des Amis de L'Etang la Ville dont l'objet était de conserver et protéger le caractère agreste de la commune...". Cette société se transformera en 1970 en Comité de Défense.

La résistance s'organise : démarches diverses, premier refus de permis de construire, demande d'inscription au supplément d'inventaire des monuments historiques qui ne sera effective que le 18 mai 1967.....

En 1963, alors qu'une équipe de saboteurs vient de briser toutes les vitres, d'arracher les portes, ... , Manéra obtient son permis de construire; il s'engage à restaurer le château et à laisser à la commune un terrain de un hectare et demi libre de toutes constructions. Les travaux de terrassement commencent, mais doivent s'arrêter à la suite de l'effondrement de la route de Saint-Germain.

Les charges de restauration étant jugées exorbitantes par Manéra, celui-ci recherche un nouvel accord après les élec-

tions municipales de 1965 : il fait don du château à la commune, d'un terrain de 9000 M2, soit la moitié de ce qui était prévu, d'une soule de 200.000 Francs et obtient la possibilité de construire deux immeubles supplémentaires proches du château.

Après l'étonnant accord conclu directement le 21 mai 1965 entre le sous-Préfet, le Maire et le promoteur Manéra et devant l'inquiétude de voir disparaître le château au profit d'un d'une mairie flambant neuve, les "amis de l'Etang" avait adressé une importante campagne de lettres au ministre de la construction, au préfet,

aux députés et sénateurs et à toutes les personnes intéressées pour" attirer leur attention sur la nécessité d'arriver rapidement à une solution positive avant que ce pauvre château ne soit devenu irréparable ou jugé dangereux". La réponse est venue rapidement sous forme d'une lettre du ministère d'état aux affaires culturelles, avec des propositions de crédits pour la restauration. Alors tout va commencer à bouger dans le bon sens et nous allons maintenant retrouver trace de cette évolution dans les bulletins municipaux dont nous reproduisons ci-après des extraits :

Extrait du bulletin municipal -
Séance du conseil municipal du 14 janvier 1966

*"Restauration du château
Le conseil municipal constate l'insuffisance des locaux actuels de la mairie, qui*

ne correspondent plus aux besoins de la population existante; que d'autre part cette population s'accroîtra probablement dans les années suivantes, bien qu'il soit souhaité que ce secteur se maintienne dans ses structures actuelles.

Or à l'occasion des constructions Manéra la municipalité a acquis une parcelle de 9500 M2 comportant le château; l'implantation de cet immeuble et sa situation remplissent les conditions idéales pour qu'y soit fixé la nouvelle mairie.

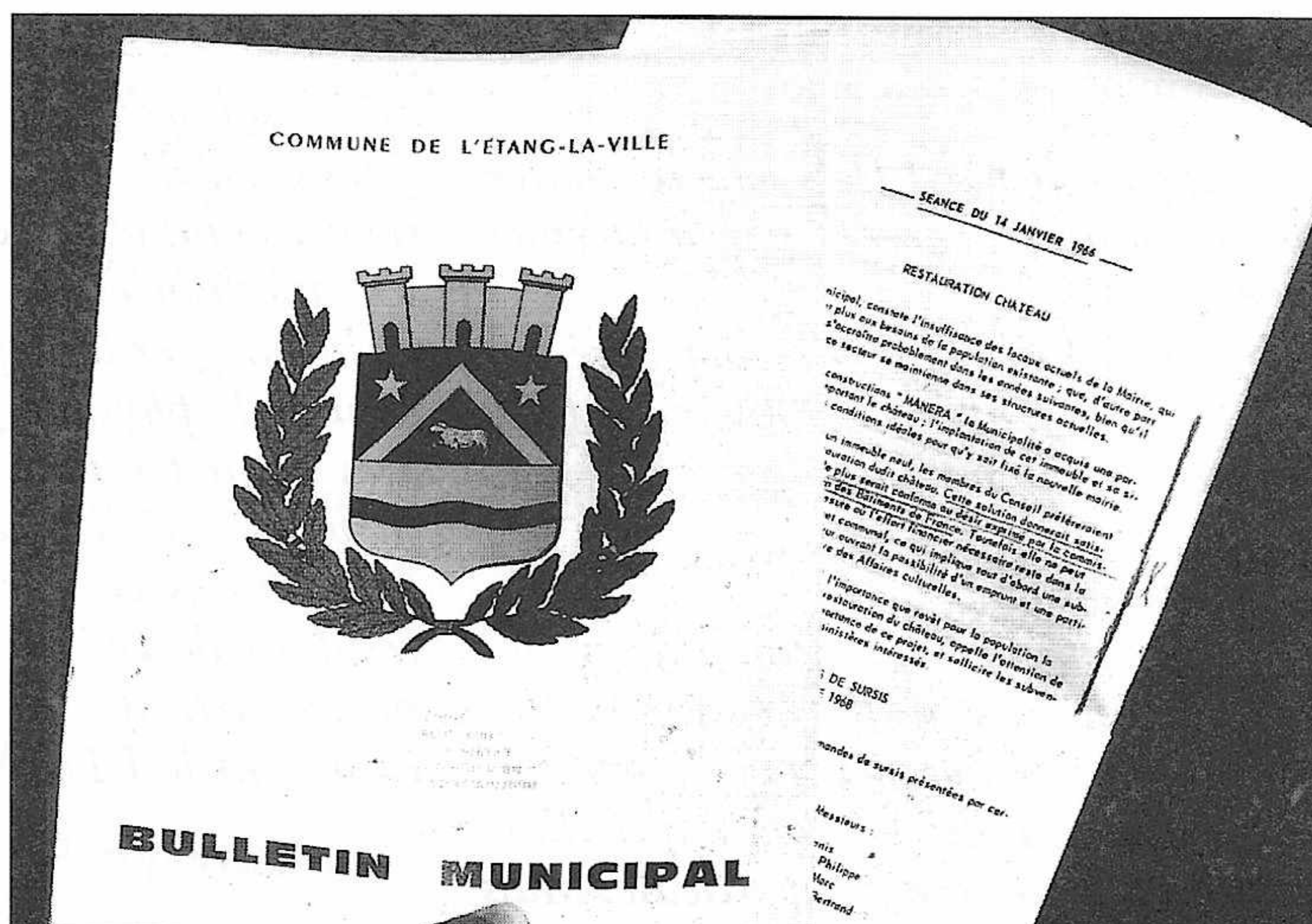
Plutôt que de construire un immeuble neuf, les membres du conseil préféreraient que soit envisagée la restauration dudit château. Cette solution donnerait satisfaction à la population et de plus serait conforme au désir exprimé par la commission des sites et la direction des bâtiments de France. Toutefois elle ne peut être envisagée que dans la mesure où l'effort financier nécessaire reste dans la limite des possibilités du budget communal, ce qui implique tout d'abord une subvention du ministère de l'intérieur ouvrant la possibilité d'un emprunt et une participation substantielle du ministère des affaires culturelles."

Séance du conseil du 1er juillet 1966

"Le maire expose au conseil le programme des travaux à exécuter pour la restauration du château, dont la réalisation est destinée à la nouvelle mairie et à l'aménagement de locaux communaux. Il indique qu'il s'est entretenu de ces travaux avec l'architecte communal, M. Caboche pour avoir une évaluation approximative de la dépense nécessitée pour la réalisation du projet.....

Dit que le financement de l'opération sera assurée au moyen :

- 1 - D'un emprunt à contracter auprès d'un organisme de prêts aux collectivités locales,
- 2 - de subventions de l'état, du département et du district,
- 3 - de la participation allouée par la SCIC le Parc de l'Etang spécialement affectée à la restauration du château,



Demande à monsieur le sous-Préfet d'autoriser le concours de l'adjudication restreinte."

Séance du conseil du 14 octobre 1966

"Monsieur le Maire donne connaissance d'une lettre de monsieur le sous-Préfet de Saint Germain-en-Laye, l'informant de l'approbation par monsieur le Préfet du dossier technique pour l'exécution d'une première tranche de travaux de 500.000 Francs, en vue de la restauration du château et de sa transformation en mairie....."

et dans le bulletin municipal de février 1969, nous pouvons lire ce qui était, en fait, un compliment pour "les Amis de L'Etang" :
A propos du château

"Nombreux sont les Stagnanvillois qui souhaitent une mairie adaptée aux besoins nouveaux de la commune; nombreux sont également ceux qui, attachés à juste titre au passé de notre jolie cité, désiraient la restauration du château de L'Etang la Ville.

Tous ont aujourd'hui satisfaction puisque le château à présent rénové est aménagé en hôtel de ville. En effet, les travaux en cours touchent à leur fin et le conseil municipal pense pouvoir procéder à son inauguration dans les prochains mois. ..."

Et, plus loin, ce qui pourrait être considéré maintenant comme un aveu : "... La partici-

pation communale a été de : 450.000 F, soit un peu plus de deux fois ce qu'il aurait coûté pour démolir ces vieux murs... Tel est finalement, pour la commune, le coût peu élevé de cet ensemble immobilier qui, face à un tapis de verdure et débouchant par ailleurs sur un vaste parc municipal doté d'un étang, justifiant enfin le nom de notre localité, fera revivre ce château et sera demain parmi les plus belles mairies de la région..."



et enfin nous pouvions lire dans la presse du mercredi 2 juillet 1969 : " la Mairie-Château est inaugurée! " et la municipalité devient le nouveau propriétaire du château, après au fil des siècles:

- les Séguier jusqu'en 1672
- La famille Fonton de Vaugelas jusqu'en 1791
- Divers propriétaires après la révolution dont le Comte palatin Alléon
- puis un maire, Mr Adam de 1866 à 1890

- Un autre maire, Mr Pellerin de la Touche de 1890 à 1920

- et enfin, La famille Desombre jusqu'en 1961.

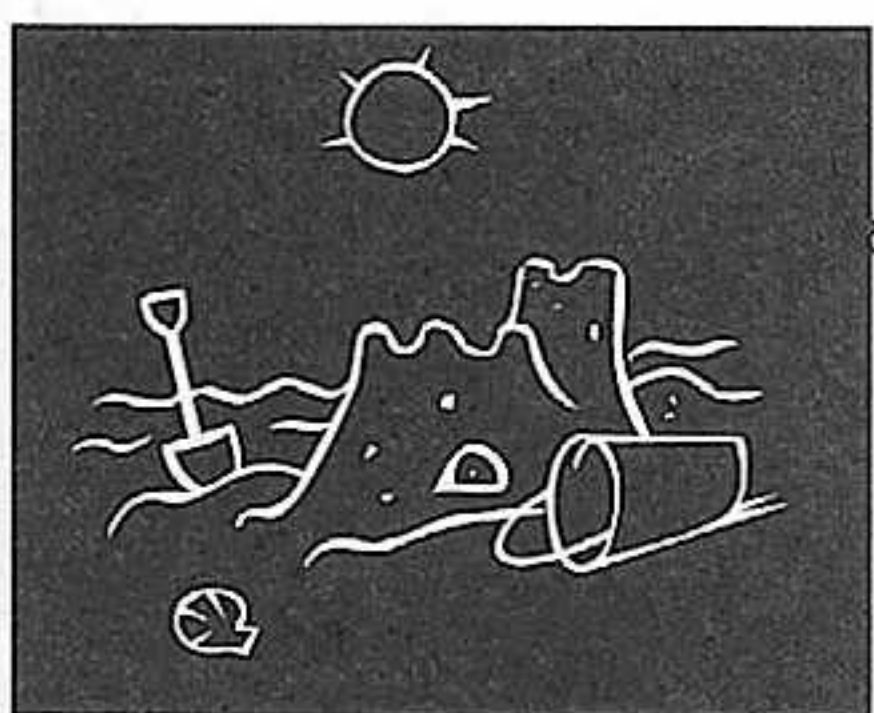
Voilà une histoire qui finit bien. S'il est normal d'oublier maintenant toutes ces péripéties, il faut rendre hommage à nos prédécesseurs sans l'obstination desquels rien n'aurait été accompli, et nous voudrions retenir la morale de cette histoire :

- sans cette lutte , le château aurait été détruit et nous aurions une Mairie flambant neuve en bon béton - sans une action épaulée par un défilé, il y aurait une masse de bureaux à l'auberderie

- sans une forte pression de la population et l'action des associations, la forêt aurait été massacrée par un "saut de mouton" , au lieu de la réalisation d'une gare de correspondance

- sans une grande affluence aux manifestations du 14 octobre 2001 et du 26 juin 2002, et sans le travail du "Collectif" auprès de nos élus, il n'y aurait pas d'évolution dans les plans de la SNCF, et nous aurions encore la perspective d'un trafic lourd , marchandises et voyageurs, sur la grande ceinture dans le cadre de la tangentielle Ouest/Sud, au lieu d'un service voyageurs plus léger et surtout plus efficace.

Utilisons l'expérience du passé et restons regroupés et vigilants. ♦



CONSEIL MUNICIPAL ENFANTS

"OPERATION NETTOYAGE DE PRINTEMPS "

Pour la 8 ième année consécutive, nous organisons avec le "conseil municipal enfants", une opération "nettoyage de printemps " sous l'égide de la mairie, le 22 mars prochain.

Comme nous l'avons déjà dit plusieurs fois, ce n'est pas une journée annuelle de balade dans nos rues et sentiers en ramassant vieux papiers et objets hétéroclites, qui permettra de redonner à la commune un aspect de grande propreté. Notre objectif est tout autre; c'est de motiver petits et grands au soin qu'il faut apporter à notre environnement : réfléchir à nos façons de faire et pour ceux qui ont des responsabilités penser aux conséquences de nos décisions.

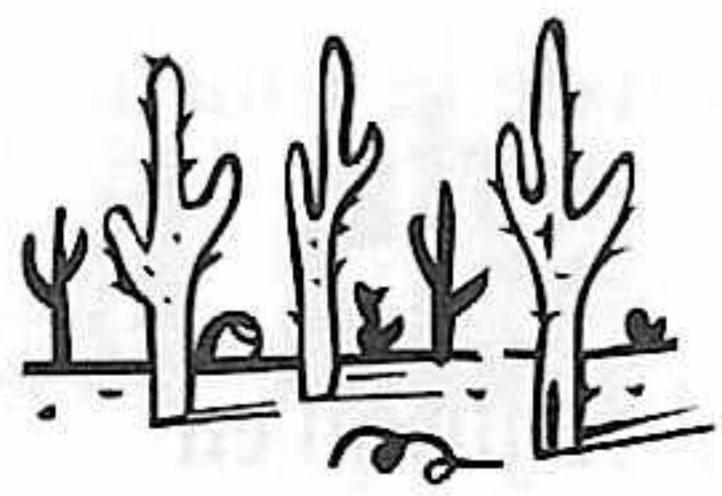
Les enfants sont déjà très ouverts à cette préoccupation. C'est à nous de les motiver encore plus, de les entraîner et de leur montrer qu'ils peuvent, eux aussi, agir en montrant l'exemple.

Alors le samedi 22 mars, des groupes d'enfants encadrés par des adultes bénévoles, partiront sur trois circuits munis de sacs et de gants, pour ramasser les déchets qu'ils trouveront sur leur parcours et les regrouper dans un camion de la mairie. Nous nous retrouverons tous en fin de parcours à la maison de la Chaussée, rue de Fonton, pour un goûter, une distribution de cadeaux et la remise de diplômes.

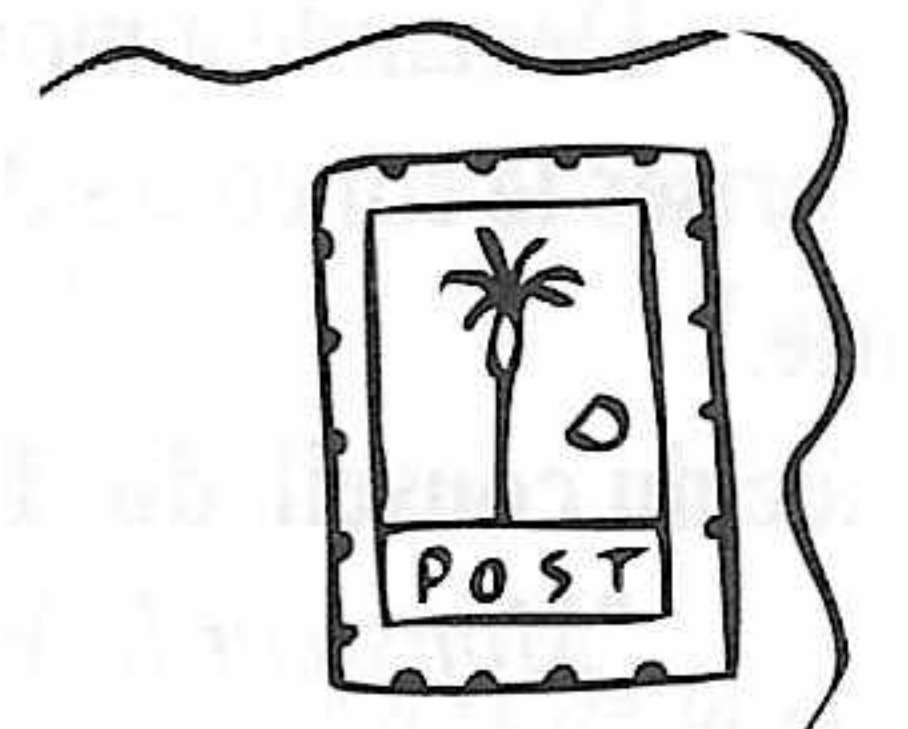
Enfants, parents, adultes, venez nombreux. Rendez-vous place du Marché

Samedi 22 mars à 14 heures 15





COURRIER des LECTEURS



UNE AFFAIRE QUI TOURNE MAL

Nombres de nos adhérents, et ympathisants s'étonnent du tracé du nouveau carrefour desservant la Rue du Pré de l'Ile à partir de la Route de St Nom.

En effet, celui-ci est pour le moins curieux puisqu'il ne permet pas à la plupart des gros camions, sans parler des semi-remorques, de prendre le virage sans empiéter, d'un côté ou de l'autre, sur les bordures des massifs.

La Municipalité nous rassure en nous disant que l'aménagement de la partie de la route en amont du carrefour reste à faire et, qu'après, tout va rentrer dans l'ordre : nous ne voyons pas comment, si ce n'est à fortement agrandir le rayon du virage en empiétant complètement



sur le large trottoir bordant la Résidence des Hauts le Bois.

Il semble étonnant que des Services Techniques :DDE ou autres, puissent faire de si grossières erreurs d'aménagement qu'un simple bon sens aurait permis d'éviter ;

car en attendant, devinez qui a payé l'aménagement et qui continue à payer les remise en état incessantes ?

Au moins ce malheureux carrefour aura trouvé son nom Stagnovillois : " le carrefour des ratés"



Que dire de ce trottoir de 30 cm de large, du côté des maison ?

SALON DE PEINTURE ET D'ARTS DÉCORATIFS



décembre 2002.

Les samedi 23, dimanche 24 et lundi 25 novembre derniers se tenait dans les salles de la mairie notre 33 ième "Salon de Peinture et d'Arts Décoratifs" qui a connu une très belle réussite comme ses prédécesseurs, et vous avez pu lire un compte-rendu dans les nouvelles de l'Etang de

malgré la vive opposition de la Société des Amis de l'Etang qui obtiendra, avec la population, gain de cause



pour le château, mais qui échouera malheureusement dans ce projet qui serait certainement conduit d'une façon très différente aujourd'hui.

L'idée de faire une exposition de peinture correspondait bien aux statuts de la Société des Amis de l'Etang qui précisait :

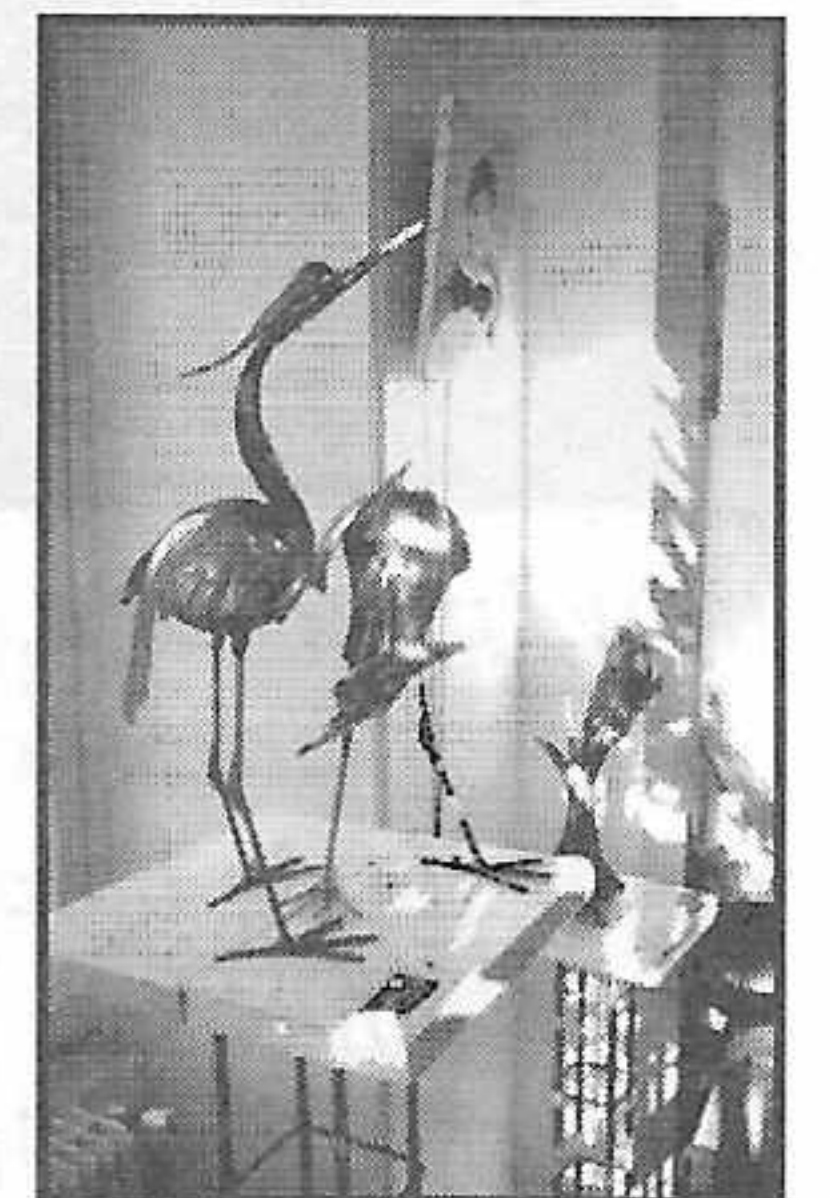
"La Société a pour but de veiller à la protection et à la conservation du site dans lequel le village a été construit, de garder au pays son caractère résidentiel, de favoriser son développement dans le sens familial, de faire toutes recherches sur son histoire, d'organiser des manifestations d'art, concours, conférences, expositions, etc"

Après la démolition de l'auberge, il n'y avait pas de salle permettant une exposition et il fallut attendre les 30, 31 octobre et 1er novembre 1971 et la restauration du château pour renouveler l'essai. Et le vrai lancement de ce qui allait devenir le "Salon de

Peinture et d'Arts Décoratifs" a eu lieu avec la troisième exposition les 14 et 15 octobre 1972 avec une inauguration solennelle par le fils de Maurice Denis. Depuis cette époque, notre comité, grâce à l'aide de nombreux bénévoles, a su maintenir la mission qu'il s'était fixée en lançant des activités culturelles qui n'existaient pas encore : visites régionales, bridge, club et expositions photos, ... toutes activités qui ont été développées et reprises par de nouvelles associations spécifiques.

Quant au Salon de Peinture et d'Arts Décoratifs, il a continué à bénéficier de la magie et du cadre particulier du château du Chancelier Séguier que nous avons contribué à sauver de la destruction. Le Salon 2002 a regroupé 50 artistes qui ont exposé plus de 350 œuvres, grâce à notre organisateur qui a l'art de savoir repousser les murs. Nous continuerons cette tradition et préparons déjà le 34 ième Salon qui se tiendra fin novembre, . Nos artistes recevront une proposition de participer début septembre, et si de nouveaux artistes veulent se faire connaître, ils peuvent le faire dès maintenant en nous contactant CDPS Boîte Postale 23 L'Etang-la-Ville.

Nous avons aussi l'intention d'organiser une exposition de " rétrospective historique" en liaison avec le club photo, à une date non encore déterminée, pour montrer des aspects de la commune il y a 100 ans, en 1970, ainsi que des documents historiques.



BULLETIN D'ADHESION

Je soussigné (Nom, Prénom):.....

Adresse.....

déclare adhérer au Comité de défense et de Protection Stagnovillois BP 23 / 78620 L'ÉTANG LA VILLE

A cet effet, veuillez trouver ci-joint ma cotisation de 15 € pour l'année 2003

(membres bienfaiteurs à partir de 25 €).

L'Etang-la-Ville le 2002