

ASSOCIATION
POUR LA SAUVEGARDE DE
L'ENVIRONNEMENT

D'ORSAY
Association loi 1901 agréée

Arrêté préfectoral 970572

ASEOR

Avis de l'Association de Sauvegarde de l'Environnement d'Orsay

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

"Secteur dit de la Cyprenne"

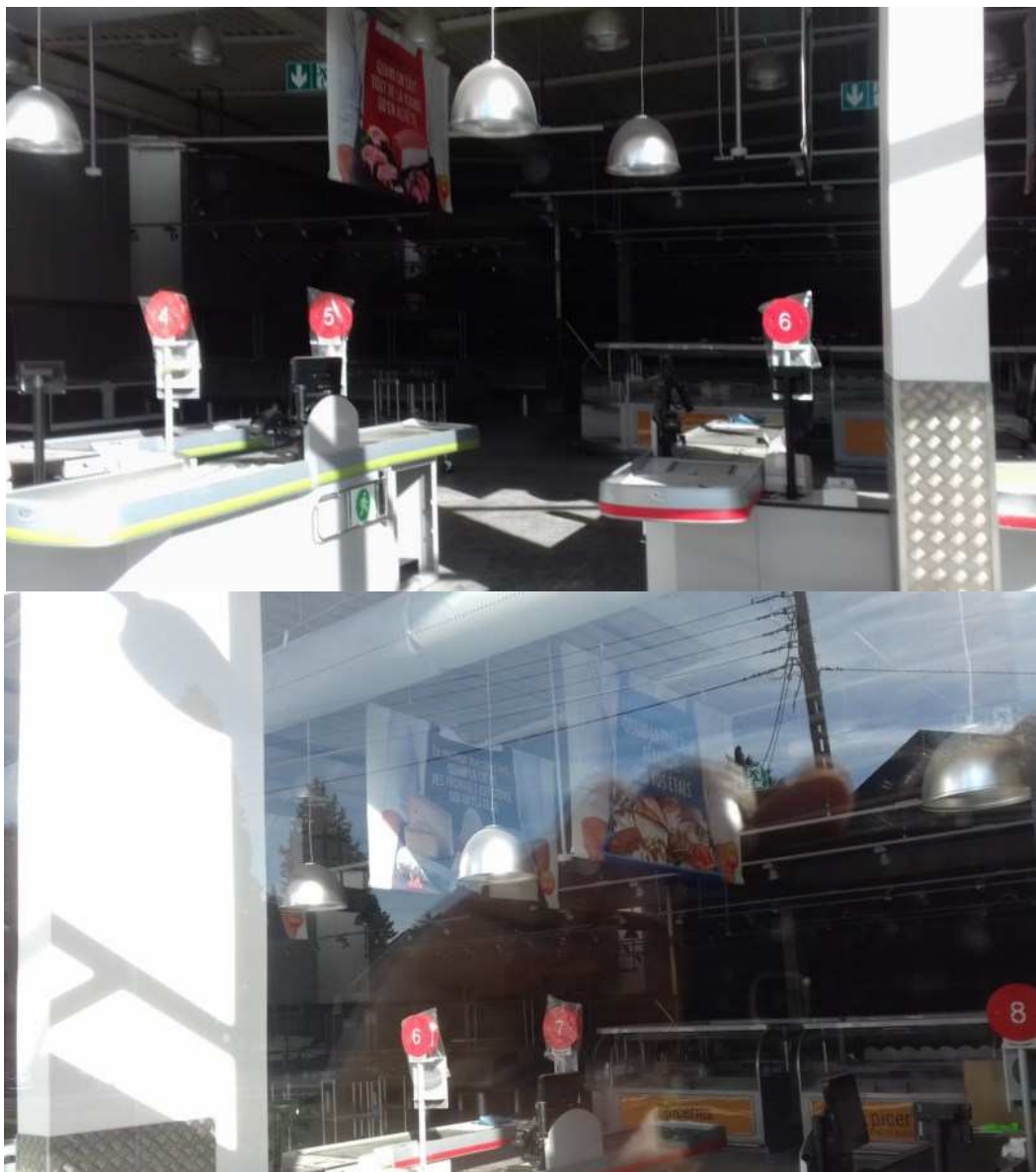
(du 30 septembre au 17 octobre 2016)

L'ASEOR est une association créée le 30 janvier 1973 selon la loi 1901 pour la défense de l'environnement et de la qualité de la vie au service des habitants non seulement de la ville d'Orsay, mais aussi des territoires limitrophes de la commune dont le plateau de Saclay. Pour notre association, le projet d'expropriation ne se justifie pas, et ce pour de nombreuses raisons que voici :

Une erreur de diagnostic fondamentale : il n'y a pas de « friche commerciale »

Le terme « friche commerciale » est utilisé à de très nombreuses reprises par la municipalité pour désigner la zone concernée par la l'enquête publique. Or celle-ci n'est pas considérée comme une friche commerciale par la fiscalité sur les friches commerciales, car cela supposerait qu'elle n'ait pas été soumise à la cotisation foncière des entreprises depuis au moins deux ans au 1^{er} janvier de l'année d'imposition, et qu'elle soit restée inoccupée pendant ce temps. Or cela fait moins de deux ans que l'enseigne Fly a cessé son activité. Et surtout, si le terme de friche est utilisé pour laisser penser que le terrain et le local sont délaissés, à l'abandon, des aménagements ont été effectués pour permettre l'ouverture de l'enseigne Grand Frais.

Voilà plusieurs mois maintenant que ces travaux ont été engagés, et le chantier a aujourd'hui pris fin. Il est possible de constater, ne serait-ce qu'en passant devant, l'étendue de la préparation du magasin.



Photos prises le 24 septembre 2016, montrant les caisses, les étals, la décoration promotionnelle. A l'extérieur, les chariots sont déjà accessibles.

Par ailleurs, les annonces ont été faites pour le recrutement des employés du magasin, elles étaient diffusées sur le site de Grand Frais et de nombreux sites d'offres d'emplois, dont Pôle Emploi. Elles indiquaient une période de formation dans d'autres magasins de l'enseigne pour que les employés puissent être opérationnels dès l'ouverture du magasin d'Orsay. D'après Grand Frais, seule l'autorisation d'ouverture délivrée par la Mairie pour la conformité à la sécurité manquerait pour l'ouverture du magasin.

Des investissements ont été entrepris, des recrutements réalisés, et c'est à un magasin sur le point d'ouvrir qu'on a à faire. La situation est donc considérablement différente de celle d'un local désaffecté, comme se plaît à le présenter la mairie d'Orsay. Dès lors, il est illusoire que Grand Frais puisse se contenter des 4 millions d'euros prévus comme indemnisation : cette somme correspondait

au prix d'acquisition auprès du groupe Mobilier Européen RAPP, mais ne prend pas à compte les investissements et les pertes réalisées en chiffre d'affaires.

On peut s'inquiéter de l'impartialité de la municipalité dans sa délivrance des autorisations. En effet, son intérêt est de les retarder au maximum pour pouvoir obtenir la déclaration d'utilité publique avant l'ouverture. Elle le mentionne elle-même dans le dossier : « l'arrêté de DUP doit être obtenu avant la date prévisionnelle de l'ouverture d'un magasin Grand Frais à l'automne 2016 », pour ne pas renchérir les coûts de l'expropriation. Cela prouve qu'elle est parfaitement consciente qu'il n'y a qu'une question de jours avant l'ouverture du magasin, et s'est lancée dans cette demande de déclaration d'enquête publique dans la précipitation pour l'obtenir juste avant cette ouverture. L'urgence est rappelée à de nombreuses reprises, mais dans la mesure où la déclaration d'utilité publique n'est qu'une étape dans l'expropriation, on peut douter que Grand Frais renonce à ouvrir après cette déclaration, ce qui compliquerait significativement l'équation financière du projet soutenu par la municipalité.

C'est une erreur de considérer que l'installation de Grand Frais remet en cause une opportunité foncière, la mairie d'Orsay n'a commencé à s'intéresser à ce terrain que lorsque cette opportunité était déjà passée et les locaux commerciaux cédés, d'où l'échec de la procédure de préemption. Considérer que le terrain est vacant permettait à la municipalité d'imaginer un projet, mais ce terrain n'a jamais été vacant puisque cédé dès la fin de l'activité de Fly, dans le vue d'une nouvelle ouverture de magasin. Or la mairie ne s'était jamais posée la question d'exproprier Fly quand cette enseigne occupait les locaux, preuve qu'une telle opération immobilière n'était pas indispensable pour Mondétour, la commune d'Orsay, où même l'Ile de France.

Le lieu n'est pas propice à une opération immobilière de si grande envergure

L'ASEOR avait adressé un courrier au maire d'Orsay en mars 2015, alors qu'elle ignorait le projet de Grand Frais, pour l'avertir que le terrain précédemment occupé par Fly ne saurait être le lieu pour des logements qui ne seraient pas pavillonnaires. Mondétour est en effet un quartier pavillonnaire, c'est l'identité du quartier, et c'est ce qui fait le charme et la qualité de son cadre de vie. Le Projet de Développement et d'Aménagement Durable conçu lors de l'élaboration du PLU actuellement en vigueur affirmait justement que son objectif était de « préserver le cadre de vie et l'identité des quartiers ». Ainsi, le PLU insiste sur le fait que les immeubles d'habitation n'ont pas vocation à se développer en dehors de la proximité des gares et des pôles de centralité de chaque quartier.

La notion d'« entrée de ville » n'a jamais existé jusqu'à présent, et n'a jamais été abordée dans les préoccupations de la population, des associations, ou même de la mairie avant que la procédure de préemption ne soit lancée. Le terrain occupé par Fly n'avait jamais été considéré comme « stratégique », laid ou délabré, nécessitant une quelconque opération. La municipalité le reconnaît d'ailleurs lorsqu'elle explique que « la commune n'imaginait pas, lors de l'élaboration du PLU en 2010, un projet d'aménagement en lieu et place d'une activité commerciale ». Seule la question de la publicité du magasin à ses abords immédiats avait posé question, et elle avait été réglée il y a longtemps par la réglementation locale sur l'affichage.

Cette notion d' « entrée de ville » a donc été créée ex nihilo après coup pour justifier la préemption, puis l'expropriation. Ce n'est donc pas un besoin qui a été identifié par un nouveau Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), mais un PADD qui a été conçu comme une tentative de justification d'actes passés, comme le montre les dates respectives. La notion pose également plusieurs questions : si le centre et les périphéries de ville ont vocation à accueillir des immeubles d'habitation, qu'est-ce qu'il reste pour les pavillons ? Les terrains situés en entrée de ville ont-ils tous vocation à terme d'être récupérés par expropriation pour permettre de tels projets ?

Mondétour est, pour ses habitants, un quartier à taille humaine, ce qui se traduit, entre autres, par une hauteur limitée des constructions qui s'y trouve. Une opération d'une telle ampleur est de nature à remettre en cause le cadre de vie de la population et s'intégrerait mal au reste du quartier. De surcroît, contrairement à ce qui est affirmé par le dossier déposé par la municipalité, une entrée de ville dénotant autant avec le reste du quartier ne serait ni représentative, ni même qualitative.

De tous les terrains de Mondétour, celui-ci est le plus impacté par les nuisances de la N118, en termes de niveau sonore et de pollution. C'était justement la raison pour laquelle cet endroit n'avait pas été dédié au logement après la construction de la N118.



Photographie IGN de 1974, via Geoportail

L'urbanisme se développe du côté du bois de la Cyprenne, mais aucun logement ne se construit entre le rond-point de Mondétour et la N118.



Photographie IGN de 1977, via Geoportail

La proximité du trafic routier ne crée pas un cadre de vie propice au logement, l'espace est donc occupé par une surface commerciale et un équipement sportif, alors que le reste du quartier est consacré au logement.

Les quartiers résidentiels de l'Ermitage et de la Queue d'Oiseau, appartenant aux Ulis, ont également leurs logements éloignés de la N118 par des parcs ou des locaux commerciaux. La logique qui consiste à éviter de créer des logements à la proximité immédiate d'axes routiers majeurs est pertinente et a été suivie la plupart du temps, par exemple à Paris, où les constructions les plus proches du périphérique sont des équipements sportifs, publics, des ateliers ou des locaux d'entreprise.

La question du parking

Grand Frais s'apprête à ouvrir avec le même nombre de places de stationnement qu'en avait Fly, soit une soixantaine. Le projet de construction de 200 logements dans la zone concernée par l'enquête impliquerait la construction d'un bien plus grand nombre de places. D'après le règlement du Plan Local d'Urbanisme prévu, avec 30 % de logements sociaux, cela veut dire 60 logements disposants d'une place, et 140 logements disposants de deux places, soit $60 + 140 \times 2 = 340$ places de stationnements. Sans même compter les espaces de dégagement des voitures et les voies d'accès, cela nécessiterait environ 4000m² de surface nécessaire pour les seules places de stationnement.

Jusqu'à présent, les constructions en zones UG n'ont pas bénéficié de parkings souterrains, et d'ailleurs la municipalité n'envisage pas cette option, indiquant envisager le parking des logements sur l'un des côtés de la construction. Or 4000m² prendraient une place considérable sur l'espace des terrains expropriés (duquel il faut également retirer l'espace nécessaire pour l'accès supplémentaire au rond-point prévu par le département), ou bien nécessiterait un parc de stationnement sur plusieurs étages. Dans un cas comme dans l'autre, on serait loin d'une rénovation se voulant « qualitative », puisque ce ne serait qu'un espace gris caractérisé par le va-et-vient de ces centaines de véhicules. Ce serait loin d'embellir l'entrée de ville, et la perspective de planter des arbres en limite avec la N118 n'agirait que comme un cache misère ne remédiant pas aux problèmes de pollution et de bruit.

Une activité commerciale est parfaitement compatible avec le réaménagement du rond-point

Dans son dossier de présentation, la municipalité affirme que son projet serait de nature à apaiser la circulation. Or aucun élément ne vient étayer cette affirmation, le seul élément indiqué pouvant jouer un rôle quant à la circulation au rond-point de Mondétour est le projet de réaménagement des accès au Parc d'Activités de Courtaboeuf, qui ne dépend pas de la mairie d'Orsay mais du Conseil départemental de l'Essonne, et fait l'objet de la fiche 26 du Contrat de Développement Territorial 2015 de Paris Saclay Territoire Sud.

Ce projet de réaménagement est parfaitement compatible avec la poursuite de l'activité commerciale sur le terrain concerné, et de fait, l'ouverture de Grand Frais n'empêcherait pas le début des travaux pouvant fluidifier le trafic au rond-point de Mondétour et au ring des Ulis. L'acquisition de la parcelle AO117, située sur l'emprise du rond-point, peut être faite sans le projet de constructions de logements. Vu son utilisation actuelle par de la voirie, elle n'a qu'une faible valeur et peut donc certainement être acquise sans expropriation. Un simple rachat permettrait la régularisation recherchée de l'usage.

Le plus grand obstacle au réaménagement du rond-point n'est pas la présence d'une surface commerciale en son voisinage, mais bel et bien les difficultés des autorités pour financer ce projet dont il est en fait question depuis des décennies. Sa concrétisation est, à l'heure actuelle, encore incertaine. Si ce réaménagement ne se concrétise pas à brève échéance, le projet de la municipalité serait de nature à aggraver encore plus les difficultés de trafic posées par le rond-point de Mondétour, dont le franchissement peut prendre une dizaine de minutes aux heures de pointe. Cela rendrait plus difficile le quotidien des habitants de Mondétour, au premier lieu desquels les habitants des logements construits.

Un marché immobilier qui ne nécessite pas une telle opération

Contrairement à ce qui est affirmé, ce projet n'a pas vocation à « maîtriser la pression foncière », puisque son effet est de l'encourager. Le Plan Local d'Urbanisme voulu par la mairie d'Orsay a permis aux promoteurs immobiliers de faire des opérations de logements collectifs dans les parcelles de petite taille y compris sur certaines dont ce n'était pas l'objet théorique, à travers toute la ville. Cela

entraîne des désagréments lors de leur concrétisation. Certains des projets immobiliers lancés depuis l'adoption du PLU de 2010 ont été achevés, mais peinent à trouver preneur (par exemple, il reste encore des logements neufs dans la résidence Cottage Parc inaugurée il y a plus d'un an), font l'objet de graves défauts (comme l'inondation du parking) ou bien font l'objet de plaintes de la part des nouveaux habitants, comme rappelé par la mairie lors de la réunion publique du 5 octobre 2016.

L'ASEOR considère qu'au lieu de passer par des immeubles de logements collectifs, la densification voulue par les pouvoirs publics s'effectue dans un meilleur cadre lorsque les terrains vraiment libres et en périphérie de ville sont utilisés pour construire des logements individuels, dotés d'un jardin, quitte à ce qu'ils soient de taille modeste et en bandes.

Par ailleurs, la demande de logements générée par l'Opération d'Intérêt Nationale (OIN) s'exerce bien plus au nord de la commune. En effet, l'OIN se situant au plateau de Saclay, d'éventuels habitants supplémentaires de Mondétour travaillant là-bas seraient obligés soit de passer par le centre ville d'Orsay, soit par la N118, les deux étant notoirement congestionnés par le trafic chaque jour. Ce ne serait donc pas favorable au niveau de la pollution.

En ce qui concerne les transports en commun, les lignes de bus à la plus grande fréquence desservant le rond-point de Mondétour permettent surtout de relier les Ulis, la gare d'Orsay et celle de Massy-Palaiseau. Les lignes de bus permettant de relier le plateau de Saclay n'ont pas une fréquence suffisante pour satisfaire la diversité des horaires des travailleurs, et sont de ce fait relativement peu utilisées. A l'instar des voitures individuelles, elles sont de surcroît handicapées par les bouchons en passant à travers Orsay.

Enfin, si Courtaboeuf est la plus grande zone d'activité d'Europe, elle reste marquée par un fort taux de vacance locative. Aux locaux vides s'ajoutent des terrains constructibles qui n'ont jamais fait l'objet d'opération, faute de demande. La zone d'activité de Courtaboeuf subit en effet des difficultés structurelles, à savoir sa difficulté d'accès. Si un nouveau pont permet un nouvel accès sur l'A10 au niveau du Grand Dôme de Villebon, et que le réaménagement du ring des Ulis est toujours contemplé, il n'en reste pas moins que la zone est insuffisamment connectée à son environnement. Surtout, l'absence d'un moyen de transport en commun lourd est un inconvénient majeur pour les entreprises, qui parmi les zones d'activités de grande envergure, tendent de plus en plus à préférer celles reliées directement aux réseaux SNCF et RATP, comme Massy. De ce fait, Courtaboeuf a subi le départ d'entreprises majeures comme Apple ou Microsoft au cours des dix dernières années. Il est donc difficile de s'appuyer sur un dynamisme de la zone de Courtaboeuf pour justifier de grandes opérations de logement à Mondétour.

La nécessité de commerces d'alimentation pour le quartier

Si la municipalité déclare vouloir une grande concertation sur ce projet, force est de constater que malheureusement, cela ne se traduit pas dans les faits. A aucun moment la population a été consultée par la municipalité afin de savoir si elle souhaite vraiment une opération de logements collectifs plutôt que l'arrivée de l'enseigne Grand Frais. Le seul exemple donné de façon d'associer la population à cette décision est cette enquête publique, qui en fait n'existe que parce qu'elle est

légalement obligatoire dans le cadre d'une procédure d'expropriation. Elle a été organisée dans l'urgence, laissant peu de temps à la population et aux associations pour s'y préparer et y participer.

Nous sommes conscients que la décision de la municipalité n'évoluera pas en fonction des avis exprimés dans cette enquête publique, car si elle s'interrogeait vraiment sur le bien fondé de la procédure d'expropriation, elle aurait pris le temps de demander aux habitants de Mondétour ce qu'ils préféreraient pour leur quartier. C'est d'autant plus regrettable qu'à travers les contacts que nous avons avec les Orcéens, nous constatons qu'une grande majorité est contre cette opération. En l'absence de possibilité de déposer ses remarques pour cette enquête publique en mairie annexe de Mondétour, nous regrettons qu'il soit difficile pour une part importante des habitants de Mondétour d'y participer.

L'ouverture de Grand Frais est vue de façon favorable, car cela permettrait l'installation d'un commerce de bouche traitant plusieurs produits, ce qui manque de plus en plus à Mondétour. Par rapport à une supérette par exemple, Grand Frais se distingue par son offre de produits frais et le service apporté. En matière de commerce alimentaire permanent, le « pôle de centralité » de Mondétour n'est servi que par une boulangerie, il n'y a plus de charcuterie. Pour s'approvisionner, les habitants doivent quitter le quartier pour aller dans les villes voisines, le stationnement étant difficile et payant dans le centre d'Orsay. Contrairement à ce qui est affirmé en page 26 du dossier de présentation, l'offre commerciale du quartier ne serait pas suffisante pour les nouveaux habitants, puisqu'elle ne l'est déjà pas pour les habitants actuels. L'implantation de Grand Frais permettrait de remédier à ce handicap.

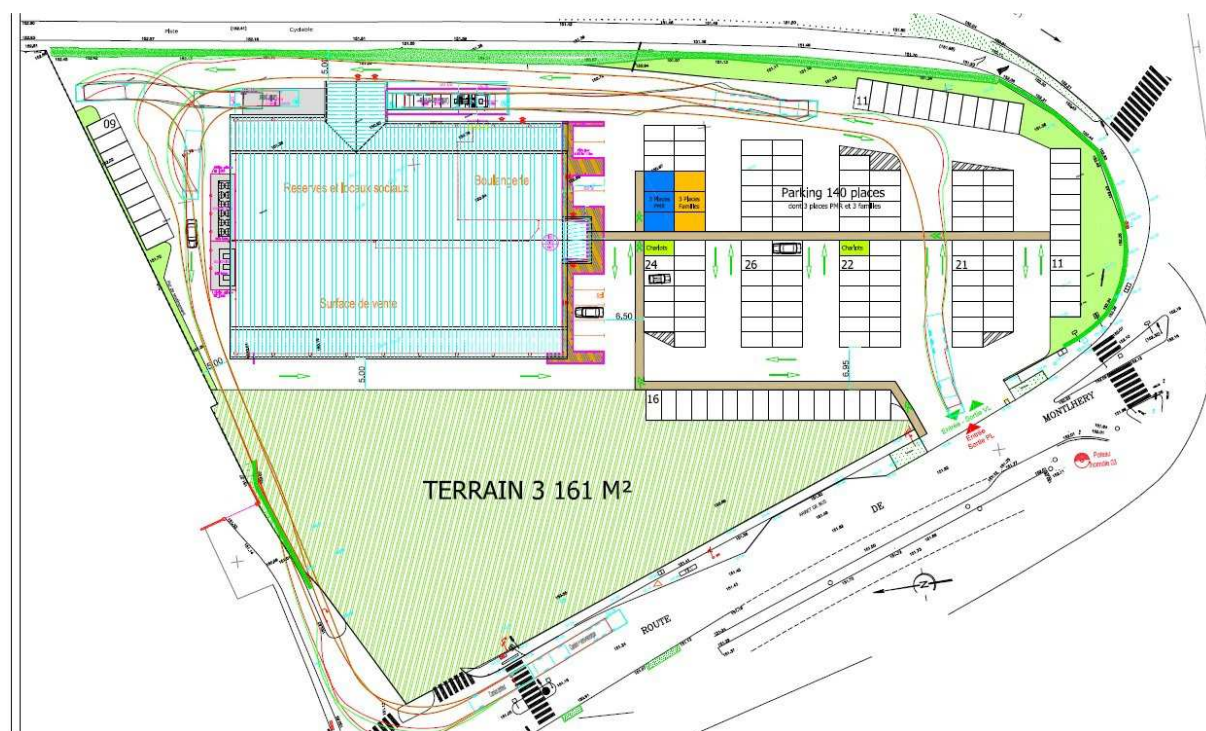
Ceux qui ont eu l'occasion de visiter d'autres magasins de la marque tendent à se déclarer enchanté de l'arrivée de Grand Frais, mettant en avant la qualité des produits pour un prix honnête. Ce serait également l'occasion d'avoir un lieu de vie supplémentaire pour le quartier, auquel il est possible d'accéder à pied. Par ailleurs, Grand Frais bénéficierait de la clientèle constituée par des salariés de Courtaboeuf, qui passe de toute façon déjà par le rond-point de Mondétour en arrivant de Paris par la N118.

En plus de commerces alimentaires, une autre demande de la population de Mondétour est l'installation d'un centre médical. Et si la mairie utilise cette demande comme un appât pour tenter de faire passer la pilule des 200 logements, l'ouverture de Grand Frais ne veut pas dire que cette demande ne peut pas être prise en compte. D'une part, l'ouverture d'un centre médical est à l'heure actuelle très hypothétique, alors que l'ouverture de Grand Frais permettrait de répondre immédiatement à la demande de commerces alimentaire des habitants. D'autre part, il est envisageable de créer un centre médical aux côtés de Grand Frais.

La conciliation avec Grand Frais a été écartée

Le dossier de présentation ne s'étend pas sur les négociations avec le principal propriétaire privé du terrain de l'opération. Or Grand Frais était prêt à n'avoir qu'environ 2100m² de surface commerciale (réserves comprises), quand le local actuel a une surface de 3700m² environ. Grand Frais était prêt à revendre une partie du terrain faisant plus de 3100m² à la municipalité, au prix d'acquisition. Cela

aurait largement permis l'installation d'un centre médical. Encore aujourd'hui, il est certainement possible de s'entendre avec Grand Frais pour voir comment optimiser l'occupation de ce terrain.



La proposition d'aménagement de Grand Frais pour revendre une partie du terrain à la mairie d'Orsay

Une autre possibilité en matière de construction de logements

Pour fournir des logements aux personnes travaillant sur le plateau de Saclay, le mieux serait de les construire à proximité des lieux de travaux afin de ne pas engorger davantage les routes. Dans le dossier de présentation, la municipalité affirme avoir « l'ambition de réalisation d'un quartier éco-innovant sur le secteur de Corbeville au nord ». C'est en effet une possibilité qui permettrait de tenir les objectifs de constructions de logements prévus par la préfecture et la région, qui permettrait d'éviter de surcharger le reste de la commune déjà construit. Le secteur de Corbeville n'a, pour l'instant, pas destination certaine, est proche de toutes les entreprises, écoles et infrastructures qui doivent s'implanter au plateau de Saclay, et serait en particulier à proximité immédiate d'un moyen de transport en commun lourd (ligne 18 du métro du Grand Paris Express).

Seulement cette ambition de quartier éco-innovant à Corbeville semble en fait laissée de côté par la mairie d'Orsay. En effet, celle-ci se porte candidate pour l'organisation de l'Exposition universelle de Paris 2025, un projet qui nécessiterait 50 ha de terrain libre à Corbeville, mais qui n'apporterait rien à la population et également serait surtout une source de nouvelles dépenses pour chaque échelon de pouvoir public. Ces 50 ha représentent la totalité du foncier disponible dans la zone, l'espace étant limité par la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière, et par la perspective de la fusion des hôpitaux d'Orsay, Longjumeau et Juvisy prévue par les autorités pour s'y effectuer également.

Le choix d'une opération massive de construction de logements à Mondétour ne répond donc pas à l'intérêt général, et est la conséquence de choix sans concertation, quand d'autres possibilités répondant mieux aux objectifs recherchés sont possibles.

En prenant en considération toutes les raisons évoquées plus haut, l'ASEOR considère que l'ouverture du magasin Grand Frais est préférable à une expropriation qui entraînerait le projet envisagé. L'ASEOR émet donc un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique.