

Projet Valvert
Observations de Ste Geneviève Autrement
sur la demande de DUP, déclaration d'utilité publique

- 1- Le projet Valvert est-il d'utilité publique ?
- 2- Commentaires sur le contenu du projet : énergie et environnement ; desserte ; aspects financiers.

1- Le projet ValVert est-il d'utilité publique ?

Depuis que le projet Valvert a été conçu, la situation économique de notre pays a beaucoup changé. Nous n'avons pas vu dans le dossier comment, ni dans quelle mesure, le projet tient compte de cette évolution.

On n'y voit pas non plus d'étude menée au niveau du département pour vérifier la compatibilité de ce projet avec ceux d'autres ZAE (zones d'activité économique) existantes ou en projet. Il est seulement indiqué que l'augmentation du potentiel commercial correspond à l'augmentation de la population de l'agglomération, ce qui est plutôt sommaire. Nous n'avons pas vu d'études d'impact sur les commerces situés en centre ville, à Ste Geneviève des bois et dans les autres communes de la communauté d'agglomération du Val d'Orge, la CAVO

Une des principales justifications avancées par le dossier est la « création » d'emplois sur le territoire de la CAVO. En réalité, les emplois sur Valvert se substitueront pour la plupart à des emplois existants ou à d'autres qui se seraient créés ailleurs. Il est donc abusif de les compter comme des *créations* d'emplois.

Aujourd'hui le nombre d'emplois localisés sur la CAVO est de 60% seulement du nombre d'actifs résidant dans la CAVO. Selon le dossier de DUP, le projet Valvert permettra de diminuer les distances parcourues entre le domicile et le lieu de travail. En réalité ce n'est pas certain, mais il est certain qu'il est possible de mener d'autres politiques pour *effectivement* rapprocher le lieu du travail du lieu de résidence. Rapprocher le travail du lieu de domicile n'est pas donc pas une justification suffisante de ce projet.

Le dossier de DUP trouve une autre justification à ce projet dans le renforcement des moyens de transport : une partie de la liaison Centre Essonne (LCE) et une gare routière. Cet argument ne nous paraît pas plus justifié que les précédents. En effet, les trois équipements publics qui accompagnent cette ZAC, la LCE, la gare routière et la « cité Valvert » coûteront en tout plus de 26 M€ (millions d'euros) dont seulement 3 M€ proviendront du budget de la ZAC. Il est donc abusif de justifier le projet Valvert par ces nouveaux équipements de transport.

La justification du projet est d'augmenter l'activité sur le territoire de la CAVO. Cela sera favorable à la CAVO et aux communes dans l'hypothèse où les dépenses seront effectivement remboursées par les entreprises, ce qui n'est pas assuré comme on le montre plus loin.

2- Observations sur la consistance du projet

Energie et environnement

Les plans montrent deux « parcs » dessinés pour tenir compte de servitudes : une ligne électrique à haute tension et des canalisations enterrées. Le dossier aurait pu s'abstenir de qualifier ces parcs comme il le fait. Est appelée « parc énergétique » la zone située sous la ligne électrique, destinée à recevoir des taillis à courte révolution (TCR) dont le bois est censé alimenter une centrale électrique – le dossier n'indique pas si l'électricité sera réinjectée sur la ligne à haute tension. Cela n'est pas sérieux. La quantité de bois produite par les TCR ne serait qu'une infime partie de ce qu'il faudrait pour une centrale électrique ; de plus, produire de l'électricité à partir de TCR serait une très mauvaise

utilisation de la biomasse. L'autre « parc » est dit « ludique », ce qui étonne lorsqu'on voit qu'il sera utilisé comme parking à voitures. De plus, il est censé faire une coulée verte. Mais cette prétendue coulée verte n'est pas continue et n'est large par endroits que de quelques mètres. Le dossier vante également l'amélioration de la biodiversité apportée par ces deux parcs !

Il est trop visible que ces deux « parcs » et la façon dont ils sont qualifiés ont comme fonction de donner à cette ZAC une allure « politiquement correcte » ; mais cela confine à la plaisanterie.

Pour ce qui est de l'énergie, le projet prévoit avec raison d'utiliser la géothermie et de la biomasse se présentant sous forme de déchets (déchets de bois, déchets agroalimentaires). Hélas ! Le projet prévoit également de produire de l'électricité photovoltaïque, jusqu'à 80 % des besoins de la zone. Là encore, ce serait un gaspillage ruineux financé par l'ensemble des consommateurs français d'électricité. Les autorités politiques nationales commencent enfin à s'en rendre compte. Il serait bon que les auteurs du projet Valvert ouvrent enfin les yeux. Au lieu de prévoir des panneaux photovoltaïques les promoteurs de cette zone devraient tenter de convaincre les députés que la prochaine PPI, Programmation pluriannuelle de production d'électricité, prévoit une augmentation de la production d'électricité nucléaire pour que Valvert, comme l'ensemble de notre pays, bénéficie d'une électricité bon marché non émettrice de CO₂.

Il est prévu que les bâtiments de La Cité Valvert soient plus « performants » que ce que demandent les normes sur la consommation d'énergie par les bâtiments. L'intérêt public ne demande pas que l'on recherche la meilleure performance technique. Si l'on prévoit qu'il sera possible de se procurer de l'énergie par exemple à 140 €/MWh, il ne sert à rien de faire des dépenses qui coûtent, en investissement, plus de 2000 € pour économiser 1 MWh par an.

Desserte de la zone et transports

Le projet suscite de sérieuses questions quant à la desserte de la zone. Les annexes au dossier montrent les résultats d'une étude apparemment soignée sur la façon dont le projet impactera la circulation. Cette étude compare ce que donnera le projet Valvert, y compris la gare routière et la Liaison Centre Essonne (LCE), et ce que serait une évolution « au fil de l'eau » c'est-à-dire sans le projet Valvert ni la gare routière ni la LCE. Mais, comme dit plus haut, il serait abusif d'attribuer au projet Valvert une amélioration due à la LCE et à la gare routière car ces projets ne seront pas financés par Valvert (qui ne finance que partiellement la Cité Valvert). Pour évaluer l'impact de Valvert sur la circulation, il faudrait comparer deux situations, l'une sans Valvert, l'autre avec Valvert mais *l'une et l'autre* avec la gare et la LCE.

Quant aux transports en commun, une part importante des autobus assurera la liaison avec les gares RER C de St Michel et de Ste Geneviève. Selon le dossier, les autobus auront une voie dédiée (en site propre) entre la Francilienne et Valvert. On ne voit pas clairement dans le dossier si cette voie sera sur l'emprise routière actuelle ou si elle sera créée en plus. Si elle emprunte l'emprise routière actuelle, que deviendra la circulation des véhicules privés, aujourd'hui très difficile ?

S'il est envisageable que le personnel travaillant sur le site emprunte les transports en commun (ce qui suppose qu'ils n'habitent pas à proximité – cf. plus haut), il est probable que les clients, eux, viendront en véhicules particuliers car il n'est pas commode de rapporter ses achats dans un autobus. C'est pourquoi le projet prévoit l'aménagement de 5 à 10 000 places de parking. Il ne semble pas qu'ait été étudié l'effet de cette augmentation de trafic sur la circulation à l'intérieur des agglomérations de St Michel sur Orge et Ste Geneviève des bois.

Le dossier évoque des « circulations douces ». Il ne peut pas s'agir des transports venant de l'extérieur de la zone car celle-ci est trop éloignée des zones d'habitation. Il s'agit donc seulement de « circulations douces » à l'intérieur de la zone, des parkings ou de la gare routière jusqu'aux magasins.

Aspects financiers

Selon le dossier, le budget total de la ZAC serait de 70,4 M€ (millions d'euros) TTC dont 3 M€ seulement pour financer des équipements (LCE, gare routière et Cité Valvert) dont le montant total serait de 26,4 M€ TTC.

Le financement de la ZAC

Sur le financement, le dossier est extrêmement laconique : « les recettes seront essentiellement assurées par la cession des charges foncières. Les recettes permettront d'équilibrer le bilan de l'opération ». Aucune autre explication. Certes, il y a toujours une part de « pari » dans un projet d'aménagement. Mais les incertitudes font normalement l'objet d'une évaluation, des scénarios plus ou moins optimistes sont étudiés pour calculer l'impact sur les finances des collectivités locales. Par exemple, il aurait été utile d'indiquer au lecteur l'hypothèse qui été faite sur les taux d'intérêt des emprunts (les frais financiers apparaissent pour 3 M€, ce qui laisse supposer un taux d'intérêt très bas). Le dossier de demande de DUP ne renvoie pas à de telles études.

L'engagement financier de la CAVO : 80 M€ ; conduisant à une dette supérieure à 2000 euros par habitant

Dans cette action la CAVO s'engage à financer l'aménagement de la ZAC, soit 70,4 M€ TTC et, à hauteur de 13 M€, une bonne partie du coût des trois équipements (cité Valvert, gare routière et LCE). Au total, en évitant de compter deux fois 3 M€, cela fera 80,4 M€. Une partie sera financée par l'emprunt ; le dossier ne permet pas de savoir combien.

Or l'endettement de la CAVO est au 1^{er} janvier 2013 de 66 M€. Il est en augmentation rapide car les communes, dans l'incapacité de financer l'entretien de leurs rues, l'ont transféré à la CAVO. Si les deux tiers du financement apporté par la CAVO (et la SORGEM) au projet Valvert et aux équipements qui vont avec sont financés par l'emprunt, la dette de la CAVO (et de la SORGEM) dépassera 120 M€, sa population étant de 128 000 habitants. Cet endettement s'ajoute à celui ces communes – 46 M€ à Ste Geneviève des bois pour une population de 33 000 personnes. *Soit en tout une dette de 2300 € par habitant, ce qui serait considérable.*

L'évaluation du bien fondé de ce projet Valvert demanderait donc que soient étudiées ses implications financières sur le budget de la communauté d'agglomération et, au-delà, sur ceux des communes qui la composent compte tenu de la solidarité financières entre la CAVO et les communes.

Pour toutes les raisons indiquées ici, le dossier de DUP ne permet pas au lecteur de se prononcer sur la validité du projet Valvert.

Il faudrait pour cela une analyse des incidences financières sur le budget de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge et ceux des communes appréhendés ensemble de façon « consolidée ».

Faute de ces informations, compte tenu du haut niveau d'endettement déjà atteint par l'ensemble de la communauté d'agglomération et des communes, compte tenu des dépenses nouvelles que les communes devront prendre en charge et de la diminution des dotations qu'elles reçoivent de l'Etat, nous sommes d'avis que ce projet devrait être reporté.

Pour Ste Geneviève Autrement
Henri Prévot
Conseiller municipal
de Ste Geneviève des bois