

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE CREATION DE LA ZAC MULTISITES « LALLIER -GARE DES TROIS COMMUNES »

Avis rendu par l'Atelier local d'urbanisme et de développement de l'Haÿ les
Roses, ALUDHAY.

Sommaire du Rapport de présentation du projet, canevas de la réflexion.

1.OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION 2. DESCRIPTIF DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE
SON ENVIRONNEMENT 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS RETENUS 4. PROGRAMME
GLOBAL PREVISIONNEL DE CONSTRUCTION 5. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES
DOCUMENTS ET LES ORIENTATIONS D'URBANISME CONCLUSION.

1-2-OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION - ETAT DE SON ENVIRONNEMENT URBAIN.

La critique majeure, qui va être développée ci-dessous, porte sur l'absence de vision
d'ensemble de l'aménagement de la ville, déjà exprimée à plusieurs reprises, et qui aurait
dû se traduire par la définition des grands enjeux du projet de rénovation urbaine, au-delà
de la formulation :

• *Créer une nouvelle centralité urbaine autour de la future gare de la ligne 14 à l'échelle de
l'ensemble des quartiers situés à l'Est de l'autoroute A6.*

• *Désenclaver le quartier grâce à la création d'une nouvelle trame viaire à l'intérieur du
quartier avec de nouvelles voies et permettre l'ouverture sur les dynamiques métropolitaines.*

**Nous estimons que l'arrivée de la gare de métro et le projet d'aménagement qu'elle
impliquait, pour nécessaire qu'il était, permettait enfin de porter et affirmer comme
fondement du projet, une réurbanisation complète de la ville de l'Haÿ les Roses, rompant
au bout de 100 ans avec la « malédiction » de l'Haÿ les Roses, d'être une ville coupée en
deux, sans unité ni cohérence.**

En effet, toute l'histoire de la ville, depuis les années 1920/30, puis 1950/55, avec la
construction de l'autoroute A6, est marquée et conditionnée par une coupure urbaine à
l'origine agricole, puis routière, cette dernière particulièrement forte, imposée par l'Etat à la
commune, par l'implantation de cette voie en hauteur, sur un talus particulièrement
important.

Rappelons que l'autoroute monte d'Arcueil sur le plateau de l'Haÿ les Roses et Chevilly-Larue,
pour redescendre à Fresnes. Trois ponts permettent de relier les parties est et ouest de la ville.
Ce qui pour les l'Hayssiens du jardin Parisien (à l'est de la ville) s'est traduit culturellement par
l'expression « aller à l'Haÿ » en passant les ponts pour se rendre à mairie.

Historiquement, la création des lotissements du Jardin Parisien dans les années 1920 et 30, au
milieu des champs de blé puis des briqueteries et des champs d'horticulture, c'est-à-dire à

plus de 1,5 km de la mairie, avait déjà conduit la population à vivre dans une relation Nord/Sud, avec les églises et écoles de Villejuif et Chevilly Larue.

Ce phénomène s'est ensuite aggravé par la nécessité administrative de recentrer les relations de la population avec les équipements de leur propre ville, rompant avec Villejuif et Chevilly-Larue, et la construction du groupe scolaire du Jardin Parisien et de quelques équipements municipaux et départementaux.

Mais l'essentiel des équipements notamment culturels ont été construits au centre historique, à l'ouest, autour de la mairie. De même que c'est à l'ouest que se trouvent les principaux espaces verts et parcs (vallée de la Bièvre, Parc départemental de la roseraie et la Roseraie elle-même, et que s'étaient développés les deux principaux squares de la ville Léon Jouhaux et Allende, respectivement de 3 000 et 5 600m², brutalement abattus en 2020 et 2021 pour la réalisation des projets Locarno et Cœur de Ville.

Quant aux implantations de logements, dans une ville qui n'a jamais atteint 30% de logements sociaux, elle s'est réalisée de façon très inégalitaire :

Pour l'essentiel, à l'Ouest :

A proximité immédiate de l'autoroute : logements sociaux de la Cité OGIF et Tours du stade I3F et une grande copropriété.

Au centre historique, cité sociale Valophis. Au sud-ouest, très excentrée, cité Valophis sociale de la Vallée aux renards.

Pour le reste, toute la partie Ouest de la ville est occupée par les bâtiments collectifs de hauteurs diverses (Tours Dispan) résidence Ronsard et autres, sous le régime de la copropriété au centre et à l'ouest, et de vastes zones pavillonnaires sur le quartier des Blondeaux, et du petit Robinson, sur la fin du plateau et le coteau versant de la Bièvre.

Très peu d'activités sinon commerciales et administratives, autour de la mairie, de la poste et du service (voué à disparaître) des impôts, formant ce centre historique, qui est loin de constituer le « centre-ville de l'Haÿ les Roses ».

Un élément de première importance, marque ce centre historique : la Roseraie, Monument Historique qu'il s'agit de préserver, la rue des Tournelles, trace patrimoniale (déjà bien mise à mal par les projets municipaux) de la vieille rue du moyen âge. Lieu d'habitation et de travail des populations laborieuses du Château des Tournelles, comme l'était la rue Thuret à Chevilly Larue, de l'autre côté du parc du Château.

Pour l'essentiel à L'Est :

Un tissu pavillonnaire important de plus en plus réduit par les opérations des grands ensembles des années 1960/70, puis plus récentes.

L'immobilière I3F et l'OGIF sont les principaux bailleurs de ces ensembles. L'importance de ce tissu est telle que plus de 60% de la population habite sur cette partie de la ville. Proportion qui va passer à 70% vers 2030.

C'est la raison pour laquelle les élus de Villejuif, l'Haÿ les Roses et Chevilly Larue, avaient dans les années 2 010, parallèlement au travail sur le dossier ANRU de 2005, mené une bataille pour obtenir qu'une station de métro de la ligne 14 prévue entre Villejuif et Chevilly Larue, sous le sol de l'Haÿ les Roses, émerge au milieu de toutes ces cités regroupant plus de 25 000 foyers, pour les desservir.

Sur le plan de l'activité, la ZAC des marronniers vieillissante et quelques implantations au centre du Jardin Parisien, constituent le tissu propre à la ville et à ce secteur, autrefois actif avec les célèbres briqueteries Lepage et Bowie, et les champs d'horticulture et maraichage

Du commerce local comprenant la grande surface Carrefour et les moyennes surfaces ou petits ensembles des rues de Bicêtre et Paul Hochart, et le marché Locarno récemment déplacé.

La ZAC Paul Hochart lancée en 2010 était destinée à comporter 50% de surfaces d'activité. Le programme s'est rapidement et fortement inversé, en faveur du logement, en raison de décisions politiques qui ont privilégiée les villes voisines au détriment de l'Haÿ les Roses.

Ce que fait semblant d'ignorer le Territoire 12, Grand Orly Seine Bièvre, qui avalise le soi-disant caractère « non porteur d'activité tertiaire » du foncier de cette ZAC, en bordure de la RD 7. Ce qui a été contesté en son temps.

L'arrivée de la gare de métro était porteuse d'espoir pour la ville, ce que le maire avait confirmé dans son programme municipal de 2014, annonçant la réalisation d'un grand secteur d'activité économique sur ce site.

Des études récentes ont montré la capacité du site, comme d'une partie de celui de Paul Hochart, à recevoir 15 à 25 000m² de plancher de bâtiment tertiaires ou secondaire propre.

Mais ce seront finalement, hors commerce local de pieds d'immeubles, 0 m² pour Paul Hochart et 3 000m² pour le secteur Lallier gare, qui seront retenus par la ville et le Territoire Grand Orly Seine Bièvre.

Reste que la ville de l'Haÿ les Roses, coupée en deux ensembles de quartiers Est et Ouest, depuis une centaine d'années, trouvait enfin une opportunité majeure pour « sortir de sa malédiction », se réunifier, acquérir une cohérence en travaillant à un aménagement urbain qualitatif global, sur la base d'une ville bipolaire avec un centre ancien historique et patrimonial, et un centre moderne, dynamique et actif. Les deux étant nécessairement reliés de façon forte par un grand boulevard urbain, barreau de liaison créant l'unité urbaine, sur le quel devrait circuler des navettes non polluantes en circuit continue, des vélos en site propre, à l'ombre d'arbres d'alignement et bordé de constructions issues d'une véritable réflexion et décisions urbaines.

Certes, ce boulevard de liaison est vaguement évoqué dans quelques textes, le PLU ou des déclarations municipales. Mais il ne dépasse pas le niveau d'une considération de principe non mise en projet et en œuvre. De même que le travail d'élargissement des passages sous les ponts de l'autoroute A6, techniquement possible et d'un intérêt urbain primordial, par suppression des perrés de part et d'autre, élargissant de 2 fois 5m la largeur du passage, aurait dû faire l'objet d'une demande pressante auprès de la SGP, sur la base d'une revendication communale vis-à-vis d'une spoliation foncière de l'Etat en 1950.

L'analyse du projet de trame viaire du plan d'implantation des bâtiments du projet met en évidence que rien à l'extérieur du périmètre de la ZAC ne fait apparaître la moindre tentative de prendre en compte cette question. La rue de Marguerites qui est l'axe sur lequel devrait passer ce boulevard de liaison, nécessitant élargissement et « construction urbaine »

permettant par le jeu des pleins et vides, de créer cet espace n'est pas évoquée, et ne fait l'objet d'aucune esquisse, description et par suite programmation.

Le dossier de ZAC, dans sa conception même, démontre hélas l'absence totale de volonté de s'emparer de la question essentielle du regroupement des deux ensembles est /ouest dans un grand projet unificateur. Il était pourtant le quatrième et ultime grand projet sur la ville.

On en reste donc au constat de l'existence de 4 grands projets sur la ville :

- *Cœur de Ville (d'ailleurs mal conçu dans sa finalité puisqu'il est considéré comme le cœur de la ville future)
- *Locarno, marché, ensemble immobilier et médiathèque
- *Lallier gare
- *Paul Hochart.

Sans chercher à en faire les éléments d'un tout.

La forme juridique à choisir était-elle alors celle d'une ZAC ? peut-être d'une ZAC multisite. Question d'ordre technico-juridique qui ne peut précéder ou rendre impossible un véritable travail d'urbanisme sur notre ville malade de son histoire et de sa géographie propre et environnante.

3-LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS

L'Autorité Environnementale, dans son Avis, met l'accent sur l'absence ou l'insuffisance d'études variantes préalables au choix du parti d'aménagement retenu.

Elle met notamment en avant l'idée que la forme îlot retenu dans le projet présenté, n'est pas la seule forme possible, et même s'avérer la moins bonne par rapport à celle de constructions en couronne, autour d'un grand parc central bénéficiant du regroupement des surfaces végétales des îlots interstitiels du projet présenté.

Les différentes variantes du projet, de 2013 à 2020, exposées dans l'Etude d'Impact, s'établissent en fait toutes sur le même schéma urbain : l'organisation en îlots. La répartition dans l'espace des équipements ou fonctions, varie d'une esquisse à l'autre, mais le principe urbain reste le même. Ce qui justifie pleinement la demande de l'Ae.

Nous avons pour notre part déjà fait la même analyse et l'avons soumise à la réflexion des citoyens l'Hayssiens, dans le cadre de notre BLOG ALUDHAY.

Nous nous permettons de rappeler que ALUDHAY est d'abord un atelier local de réflexion urbaine, et que ce type de réflexion rentre parfaitement dans le cadre de ses activités.

Ce parti ouvert devrait permettre de développer un parc d'environ 5 000m², soit au moins 2 000 de plus que celui qui est inscrit dans l'espace « place de la gare ».

Rappelons que ces quartiers Est de la ville bénéficient d'une très faible quantité d'espaces verts. Seule la coulée verte au nord, que le département va développer sur le secteur de la ZAC Paul Hochart, constitue un apport qualitatif et quantitatif.

L'Autorité Environnementale rappelle le chiffre de 10 m²/ Habitant, que préconise le SDRIF, et note que le projet présenté n'offrirait que 6 m²/habitant, soit même moins que la moyenne sur la ville.

Nous pensons donc que ce projet doit être l'occasion de mettre en place des dispositions urbaines et architecturales permettant d'élever de manière significative, et au-delà des alignements d'arbres, la densité en espaces verts du secteur. La mise à disposition publique du square de la cité I3F est une bonne initiative, mais sauf à supprimer les parkings aériens qui existent, on voit mal quel apport en surface verte cela représentera.

La conception d'immeubles en couronne allait de pair, dans notre réflexion, avec celle du développement d'une partie importante des surfaces d'activité entraînant la diminution relative du nombre de logements.

Ce qui permettrait d'établir les immeubles d'activité en couronne extérieure, côté Paul Hochart et de disposer les immeubles d'habitations en deuxième couronne intérieure et pour l'essentiel en retrait de la rue de Bicêtre. En effet, il est tout à fait concevable d'implanter essentiellement sur la rue de Bicêtre les équipements scolaires (comme prévu) et culturels, eux complètement absents de la programmation.

L'ensemble apportant les meilleures protections acoustiques possibles.

Un tel parti implique le choix d'une densité moindre de logements, et de hauteurs plus faibles, avec une recherche de la décroissance des masses bâties, qui ne ressort absolument pas des images présentées.

Ces choix quantitatifs croisent aussi la question de la densité et de la nature de l'opération, sur laquelle nous reviendrons dans le paragraphe suivant.

Mais il est noté ici que nous considérons, la proposition de forme urbaine en îlots beaucoup trop dense et haute (R+7 ou 8). Enfermant les espaces internes entre des façades dont les prospectifs sont trop rapprochés.

En plus de la pauvreté relative de la qualité de vie offerte par de tels rapprochements, c'est la formation d'îlots de chaleur qui résultera nécessairement d'une telle composition. Les mouvements d'air de « balayage » évoqués dans le dossier sont très théoriques et certainement loin de la réalité.

Concernant les autres éléments du programme exposé dans le dossier, nous faisons plusieurs remarques :

Nous rappelons qu'une étude faite à notre demande a montré la possibilité de création de surfaces tertiaires ou secondaires propres, type Hôtel d'activité, à hauteur de 15 à 20 000m² sur ce site.

Les 3 000m² proposé ici nous paraissent totalement sous-estimés. Ce type de choix renvoie à celui de privilégier, sur le court terme, la charge foncière vendable à la réalisation de lieux d'activité avec une charge foncière divisée par 3.

Nous notons dans l'Etude d'Impact, dans l'étude des effets cumulés des différentes opérations proches (Chérioux, Aragon, Cancer Grand Parc et Zac du triangle Meunier), que ce sont les opérations de Villejuif, de Vitry et de Chevilly Larue, qui seront lieux d'emploi pour les populations l'Hayssiennes de Lallier Gare et Paul Hochart. Confirmant ainsi l'Hay les Roses dans sa fonction historique de ville dortoir.

Ce que nous récusons.

4-PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DE CONSTRUCTION

La trame viaire :

Le découpage de l'espace du projet dans une trame viaire nouvelle, irriguant les espaces, développant de larges avenues plantées d'arbres d'alignement, intéressants et appréciés.

Mais, comme évoqué plus haut, on note l'absence totale de prise en compte de la trame viaire existante, extérieure à la ZAC elle-même, exceptée celle de la périphérie immédiate : rue de Bicêtre et rue Paul Hochart.

La réflexion et les propositions sur les voies d'accès et de liaison entre les quartiers Est, son nouveau centre dynamique et la partie Ouest du centre historique, passant par l'opération Locarno, est complètement éludée.

Ainsi, la rue des Marguerite, prolongée par Jules ferry et Thirard – à transformer – qui géographiquement est nécessairement celle qui permettra la liaison entre les deux parties de la ville, reste complètement extérieure au projet et ignorée.

Les logements :

Les tableaux prévisionnels du programme proposé font état de la construction de 51 000m² SDP, soit 850 logements sur le secteur ville dont 100 pour relogement d'une partie des 200 locataires I3F délogés et 3 000m² SDP soit 48 logements sur le secteur SGP.

Les immeubles côté ville présentent des hauteurs de l'ordre de R+7 à R+8, et dans le cadre de l'option contestée de la forme urbaine îlots, des effets de masse particulièrement dense et plus proche du tissu parisien que de celui d'une ville moyenne de la première couronne.

Ces masses et hauteur sont supérieures à celle des opérations réalisées dans les villes voisines d'Antony, Bourg la Reine, Sceaux.

La répartition des logements, liée à leur mode de financement, mais d'abord à des choix politiques est donnée en : locatif sociaux 100, Action logement 80, logements en accession 586. Ce qui ne fait pas 850.

Les choix qui sont faites nous apparaissent très limités et défavorables au logement, au sens large, du plus grand nombre : faut-il rappeler que le logement social ou aidé comporte toute une gamme, répondant largement aux besoins des populations notamment de cette partie de la ville, repérée comme particulièrement à faibles revenus et sous qualifiée.

On rappelle que 80% de la population de la Région parisienne est éligible au logement social, sous une forme ou sous une autre, et que celle de ce quartier Lallier présente des caractéristiques basses de ces tranches de population, en termes de budget familial.

Il est donc utile de considérer l'ensemble du corpus des logements aidés, qui sous une forme ou sous une autre, existe dans une définition large : logements locatifs sociaux type PLAI, et locatifs sociaux type PLUS, accession aidée et enfin accession libre. La proportion de ces différentes catégories peut utilement s'apprécier en quart pour chacune, pour répondre à la fois aux besoins fondamentaux, parfois urgents, des familles, mais aussi à ceux d'un parcours résidentiel maîtrisé.

Combien de familles, aujourd'hui, peut payer 1 000€ de loyer par mois, ce qui implique un revenu minimum de 3 000€ ?

La mixité sociale bien comprise, comme le soutien aux parcours résidentiels est parfaitement compatible avec ces différents types de logements, sans préjudice pour l'accès libre, mais cela ne correspond pas au programme de l'opération qui est présentée dans le tableau du projet, et que par suite nous contestons

Les équipements :

Les équipements, école et gymnase, répondent aux nouveaux besoins, après division du groupe scolaire initial en deux (Paul Hochart et Lallier gare).

Le nombre de classes est largement fonction du nombre de logements qui seront réalisés, et donc aussi de la proportion de surfaces d'activité dans le programme.

Le gymnase qui va être reconstruit sera de dimension sensiblement plus réduite que celle du gymnase avec salles de judo qui va être démolie et qui datait de moins de 20 ans.

Les autres équipements prévus dans le projet nous paraissent tout à fait insuffisants.

Ils ne font que reprendre ceux qui existaient avant le projet.

Nous faisons observer qu'en plus des quantités d'espaces verts largement minorés dans ces quartiers Est, les équipements culturels, eux aussi, sont en quantité largement moindre ici que dans la partie Ouest de la ville. Rappelons que cette dernière bénéficie de l'auditorium, de l'École de musique, du Cinéma La Tournelle, de salles de quartier nombreuses et vastes que devrait encore accroître celle du projet Cœur de Ville, de la Bibliothèque Médiathèque, du Moulin de la Bièvre et de l'équipement intercommunal AVARA.

La partie Est ne dispose que de la maison Simone Veil et de 3 petites salles de quartier.

Nous avons proposé et réitérons cette idée, que soit implanté sur le secteur Lallier Gare, un équipement culturel de haut niveau. Equipement à caractère intercommunal qui devrait être soutenu et cofinancé par le Territoire. Mais il est utile de savoir qu'un tel équipement intéresse également la commune de Chevilly Larue et sans doute aujourd'hui, Villejuif.

Il s'agirait d'un équipement à vocation théâtrale, permettant les représentations, mais aussi et surtout la création avec petites salles de travail et de répétition pour troupes en résidence, etc.

Cet équipement pourrait être complété par des locaux studios, y compris d'enregistrement, pour les jeunes, notamment.

D'une surface de l'ordre de 2 500 à 3 000 m², il pourrait bénéficier d'un financement intercommunal. Son implantation pourrait se faire à la place de l'îlot 1 du projet actuel, c'est à dire s'affirmant publiquement sur la rue de Bicêtre et sur la place de la gare et formant écran sonore vis-à-vis des immeubles d'habitation.

On voit qu'il y aurait là matière à apporter à cette partie de la ville un équipement de valeur, apportant dynamique culturelle et originalité.

Une variante de ce projet culturel pourrait être l'implantation d'une sorte de grande « maison de la culture actualisée 2021 », regroupant plusieurs équipements ouverts particulièrement en direction de la jeunesse. Mais on voit mal dans ce cadre, le caractère intercommunal qu'il pourrait revêtir et la multiplicité des financements dont il pourrait bénéficier.

Il est également noté que pas plus que pour le quartier Paul Hochart (460 + 960 logements, et ici 850 logements), il n'est prévu de réaliser, avec le département, une crèche.

Enfin, nous notons la reconstruction de la chapelle, avec une petite note d'humour (?) puisque la voici positionnée au milieu des « marchands du temple » dans l'îlot activité du projet.

La gare de métro :

Contrairement à une hypothèse de travail évoquée par le maire lui-même, lors d'une réunion de présentation publique du projet, en réponse à des interrogations du public, il apparait que la gare s'inscrit dans un volume bas et « unique ».

Les images montrées à l'époque, comme sur internet, étaient en effet celles d'un volume bas couvert d'une toiture au milieu des arbres. Image qui évoquait la campagne ou un milieu urbain très peu dense. Il venait immédiatement à l'idée que cet espace, où le foncier est précieux, pourrait être valorisé en prévoyant une structure adaptée pour recevoir une construction en partie supérieure.

Il n'en est apparemment rien.

Ce qui conforte l'idée, largement ressentie et partagée, que les idées, remarques ou suggestions évoquées lors de ces réunions ne présentent que très peu d'intérêt pour les concepteurs ou les aménageurs.

Commenté [DH1]:

5-COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS ET LES ORIENTATIONS D'URBANISME

La programmation du projet s'appuie très largement sur les exigences du SDRIF, de densification du secteur de la gare.

Il est vrai que le SDRIF de 2013 exige la densification de la ville avec un objectif d'augmentation de la population de 10% en 2030. Soit 3 000 à 3 500 habitants de plus. Et se traduit en logement, par une augmentation de 1 700 logements d'ici 2 030. Ce qui est conforme au PLHH de l'ancienne agglomération du val de Bièvre.

Le plan ci-dessous, issu du rapport d'analyse Diagnostic du PLU 2016 exprime de façon claire les espaces de la ville susceptibles de densification. On voit que le secteur Lallier et de la future gare n'est qu'un secteur parmi d'autres concerné par cette demande.

Le bilan des opérations engagées ou prévues par la ville, donc sous initiative publique sont :

*Cœur de Ville 136 logements

*Locarno 500 logements

*Lallier Gare 850 logements

*Paul Hochart 950 + 450 (première tranche) = 1 400 logements

Soit un total sous égide municipale de **2 886 logements**.

Par ailleurs, il est constaté la construction de petites opérations privées diffuses sur le territoire de la commune, de l'ordre de 100/an. Soit d'ici 2030, environ **1 000 logements**.

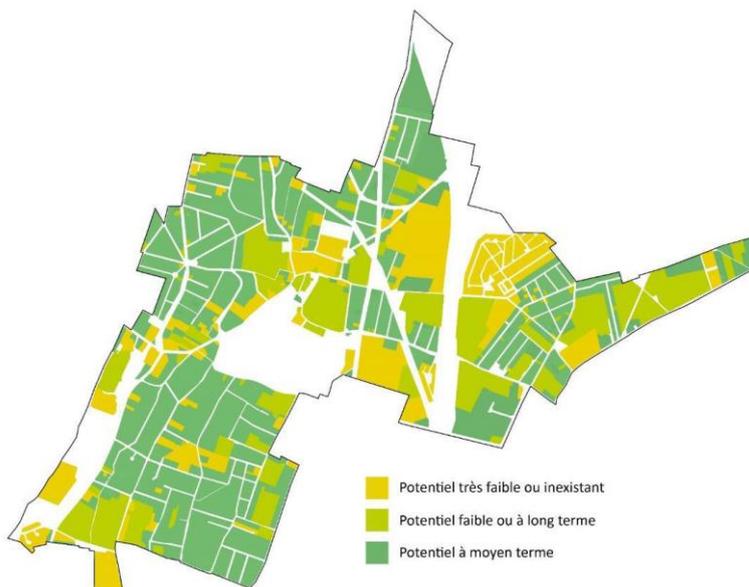
Il suffit par exemple de prendre en compte les effets de la mise sur le marché des terrains que la ville porte par l'intermédiaire du SAF 94 sur le secteur PVC Thirard Chevreul, la pression des promoteurs sur la globalité de l'îlot, les démarches effectuées sur d'autres secteurs du centre-ville historique, entre autre, pour confirmer cette hypothèse.

Mais l'effet d'attraction de l'arrivée de la gare ne manquera pas de motiver des promoteurs pour intervenir sur les franges de l'opération, sans doute sensiblement plus larges que celles qui sont indiquées, fort réduites, sur la rue de Bicêtre, dans le dossier.

On peut légitimement estimer que ce seront au moins encore un **500 à 1 000** logements qui d'ici 10 ans, viendront occuper les franges réelles de la gare.

Ce qui permet de dresser un bilan certain et très probable du nombre de logements qui viendront s'installer sur le secteur large : $2\ 886 + 1\ 000 + 500 = \mathbf{4\ 386}$ logements.

On voit bien que nous sommes très loin de l'exigence du SDRIF de 1 700 logements à échéance de 2030, et que cette exigence sera même plus que doublée.



Ce balayage des certitudes et des fortes probabilités de constructions de logements sur la ville d'ici dix ans, met en évidence la course en avant qui est engagée par la municipalité, en même temps que le manque flagrant d'équipements de base (écoles, équipements municipaux, crèches, etc.) qui vont très rapidement s'avérer nécessaires, sans que la ville puisse mettre en rapport ses capacités financières d'investissement. Celles-ci ayant été déjà fortement mobilisées dans les projets lancés à ce jour.

Remarque portant sur le bilan prévisionnel de l'opération Lallier gare, présenté dans le Mémoire réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale sur le dossier de ZAC.

Les dépenses globales sont chiffrées à 73 500 000€, dont une participation de la commune pour les équipements publics de 16 920 000€

Les recettes de l'opération proviennent essentiellement de la vente des charges foncières, à hauteur de 51 300 000€.

A quoi s'ajoutent les subventions de la Région 2 000 000€, et de l'ANRU 3 280 000€.

D'où il est indiqué une participation de la commune, sous forme de reste à charge de 5 775 000€, pour paiement des équipements publics, déduction faite de la vente des terrains de la ville.

La surface des terrains appartenant à la ville est donnée dans le tableau du Mémoire en réponse, pour 13 310m². Ce qui correspond au tableau financier du Rapport de présentation en page 3.

Mais il est également quantifié dans le Mémoire en réponse, les terrains appartenant à SGP, pour un ensemble de 11 267m².

Il n'est pas indiqué dans le dossier selon quel processus, ces terrains initialement communaux (square Lallier et partie du terrain scolaire utilisés pour le chantier de la gare), sont devenus propriété de SGP, sans figurer, apparemment dans le bilan de l'opération.

On peut donc apprécier la valeur au m² des terrains vendus par la ville (selon tableau) à 5 865 000€. C'est-à-dire, selon les 11 640 000m² du tableau : 374,5€/m²

Mais selon la totalité des terrains de la ville (ville + terrains dit SGP, soit 26 927m² ; ce qui correspond à la surface communiquée antérieurement par le service d'urbanisme), un prix de vente de 217,8€/m².

Ce qui est évidemment un prix beaucoup trop faible compte tenu de leur localisation devant la gare de métro.

On aimerait voir dans le dossier le prix estimé par le service des domaines, comme cela l'a été dans le dossier de ZAC Paul Hochart, où il ressortait à 920€/m².

Par ailleurs, on peut apprécier le montant de charge foncière, de façon modérée, notamment pour l'accession :

* autour de 1 200€/m² pour l'accession, soit pour 41 100m², un montant de 49 320 000€

*autour de 500€/m² pour le locatif social, soit pour 12 900m², un montant de 6 450 000€

*autour de 500€ pour les activités, soit pour 7 785m², un montant de 3 882 500€

Et un total de charge foncière vendue de l'ordre de 59 652 50€ à rapprocher des 51 300 000€ du tableau pré-bilan. Ce qui semblerait montrer une légère sous-estimation de la valeur de charge foncière vendue, pour laquelle manquerait 8 000 000€.

Par ailleurs, on ne voit pas figurer le montant des participations aux équipements à la charge de l'aménageur, ce qui en principe est toujours le cas dans le cadre d'une ZAC.

Fait à l'Hay les Roses le 16/02/2021. Denis Hochstetter, président de ALUDHAY.

PS : pourquoi a-t-il été fait le choix de ne pas afficher la consultation publique également sur les panneaux administratifs de la ville. Ce qui aurait permis aux l'Hayssiens d'être réellement informé de la procédure.