



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis délibéré en date du 20 mai 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'aménagement « Base 217 » à Brétigny-sur-Orge, Leudeville, Le
Plessis-Pâté et Vert-le-Grand (Essonne)**

Synthèse de l'avis

Le projet concerne la reconversion d'une partie de l'ancien site militaire de la base aérienne 217, situé sur les communes de Brétigny-sur-Orge, Leudeville, Le Plessis-Pâté et Vert-le-Grand (Essonne). Dans le cadre du contrat de redynamisation de site de défense (CRSD) signé en 2012, la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération a acquis 300 des 750 hectares de ce site, et défini un « plan guide » qui précise les grandes orientations d'aménagement. Ce projet d'aménagement dénommé « Base 217 » a comme priorité le développement d'activités économiques. Il comprend plusieurs opérations, dont un espace destiné à l'événementiel et un pôle d'agriculture biologique sur 75 hectares. Certaines opérations sont déjà réalisées ou en cours de développement, d'autres doivent encore être définies. L'étude d'impact porte également sur le projet de zone d'activités économiques (ZAE) des Casernes, porté par la communauté de communes du Val d'Essonne, qui concerne une surface de 19,5 hectares au lieu-dit Bressonvilliers, sur la commune de Leudeville, dans une autre partie de l'ancien site militaire.

Le présent avis est rendu dans le cadre d'une déclaration de projet au titre de l'article L.126-1 du code de l'environnement et portant sur le projet « Base 217 ».

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- la gestion de l'eau (limitation de l'imperméabilisation des sols, réduction du risque d'inondation par ruissellement) ;
- la préservation de la biodiversité ;
- la conception paysagère de ce projet situé sur un front urbain régional, à l'interface d'un espace fortement urbanisé et de paysages plus ruraux ;
- les déplacements et les nuisances associées (bruit, pollution de l'air), au regard des difficultés de desserte routière et en transports en commun du secteur ;
- la prise en compte des risques sanitaires liés à la pollution des sols ;
- la prise en compte du risque pyrotechnique ;
- la consommation de terres non artificialisées.

La MRAe recommande de :

- préciser si la mise en œuvre du projet nécessite des mises en compatibilité des PLU des communes concernées, et le cas échéant, de compléter le dossier soumis à l'enquête publique en conséquence ;
- compléter l'étude d'impact par un plan précis de localisation des différentes opérations et de préciser quelles sont les parcelles dédiées à l'extension du pôle agricole et comment leur desserte sera assurée ;
- préciser comment l'objectif général de limitation de la consommation d'espaces ouverts et/ou agricoles a été décliné par le projet ;

- préciser comment le projet intègre le front urbain défini dans le SDRIF, d'approfondir l'analyse de l'insertion dans le grand paysage des futurs bâtiments implantés en limite des terres agricoles et de définir des dispositions encadrant les opérations restant à réaliser et de reconsidérer le projet de la ZAE des Casernes ;
- conditionner la réalisation des futures opérations à l'amélioration effective de l'offre de transport du secteur ;
- préciser les aménagements routiers internes et externes qui seront réalisés dans le cadre de l'aménagement du projet de la Base 217 au regard des évolutions intervenues depuis l'étude de circulation de 2016 et des résultats des nouvelles études engagées depuis et, sauf justification, de les intégrer à l'étude d'impact telle qu'elle sera soumise à l'enquête publique ;
- d'actualiser les simulations de trafic routier et l'analyse des impacts du projet sur la circulation routière, l'étude acoustique et l'étude « air et santé » lorsque le tracé des nouvelles voies sera arrêté ;
- préciser les objectifs retenus à l'échelle de l'ancienne base, puis du projet, en termes de gestion des eaux pluviales pour ne pas aggraver les problèmes d'inondation observés à l'aval et, si possible, améliorer la situation ;
- s'assurer que les systèmes d'assainissement ont des capacités de traitement suffisantes, avant d'autoriser le raccordement aux réseaux d'eaux usées des opérations du projet en tenant compte des projets voisins ;
- préciser les mesures retenues pour réduire les impacts du projet sur la faune, la flore, les milieux naturels et les continuités écologiques ainsi que les objectifs et dispositions retenues pour assurer et exploiter le suivi dans la durée de ces mesures ;
- si des logements ou des établissements sensibles sont prévus dans certaines opérations, d'approfondir les études de pollution des sols afin de justifier les choix d'implantation retenus et de garantir l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur les sites Internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France et de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 20 mai 2020 en conférence téléphonique. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement « Base 217 » à Brétigny-sur-Orge, Leudeville, Plessis-Pâté et Vert-le-Grand (Essonne).

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Jean-Jacques Lafitte, Jean-Paul Le Divenah, François Noisette.

Était également présente : Judith Raoul-Duval (suppléante, sans voix délibérative).

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 9 mars 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 20 mars 2020.

Vu l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures, publiée au JORF du 24 mars, et en particulier son article 7 ;

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet.....	7
2.1 Contexte.....	7
2.2 Présentation du site.....	9
2.3 Description du projet.....	9
2.4 Appréciation générale sur la présentation du projet dans l'étude d'impact.....	15
3 Analyse des enjeux environnementaux, des impacts du projet et des mesures pour les éviter les réduire ou les compenser.....	17
3.1 Les eaux.....	17
3.2 La biodiversité.....	21
3.3 Le paysage.....	24
3.4 Les déplacements.....	25
3.5 Le bruit.....	29
3.6 La pollution de l'air.....	30
3.7 La pollution des sols.....	31
3.8 Le risque pyrotechnique.....	33
3.9 La consommation de terres non artificialisées.....	33
4 Justification du projet retenu.....	34
4.1 Justification du projet retenu.....	34
4.2 Articulation du projet avec les documents d'urbanisme.....	34
5 Information, consultation et participation du public.....	36

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

L'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures prévoit la suspension des délais à l'issue desquels un avis des organismes de droit public chargés d'une mission de service public administratif, doit intervenir. Cette ordonnance s'applique aux délais d'émission des avis de la MRAe qui n'ont pas expiré avant le 12 mars 2020 (article 7). Elle s'applique au présent avis : la MRAe ayant été saisie le 7 mars 2020, le délai de deux mois dont elle dispose en application de l'article R.122-7 du code de l'environnement devait expirer après le 12 mars 2020 et est donc suspendu.

Le projet d'aménagement de l'ancienne Base 217 à Brétigny-sur-Orge, Leudeville, Plessis-Pâté et Vert-le-Grand (Essonne) est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39¹).

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande de la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération (CDEA), dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet prévue à l'article L.126-1 du code de l'environnement dont l'objet est l'aménagement « Base 217 ». Le dossier soumis à l'avis de la MRAe est constitué par l'étude d'impact du projet d'aménagement de la Base 217, datée de janvier 2020² y compris ses 12 annexes³.

L'étude d'impact précise (pages 15) qu'« elle prend également en compte le projet d'implantation d'une Zone d'Activités Économiques (ZAE), conduit par la Communauté de Communes du Val d'Essonne, sur le site des Casernes. Ceci en concertation avec l'administration dans un souci de vision large prenant en compte comme point d'entrée le CRSD »⁴.

1 La rubrique 39^b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement soumet à évaluation environnementale « les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m² », condition réunies par le présent projet.

2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

3 Notamment Annexe 1 : CRSD ; Annexe 2 : Plan guide V1 – 2015 ; Annexe 3 : PLAN GUIDE V2 – 2018 ; Annexe 4 : Dossier de concertation préalable – 2019 Il s'agit du document support de la concertation. Il convient de compléter cette annexe par les comptes rendus de réunion et le bilan de la concertation.

4 « De plus, le projet de ZAE des Casernes est intégré tel qu'il a été défini en 2015-2016 suite à la réalisation des études préalables et d'une étude d'impact. (...) Le projet de ZAE des Casernes tel que présenté dans ce dossier

Le présent avis porte donc également sur cette opération.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prendra en considération pour prendre la décision de déclarer ou non le projet d'intérêt général.

2 Contexte et description du projet

2.1 Contexte

Construit en 1937, l'aérodrome de Brétigny-sur-Orge a accueilli diverses activités aéronautiques et spatiales (Centre d'essai en vol, Centre national d'études spatiales, Centre spatial de Brétigny...). En 1976, l'Armée de l'air s'y installe en créant la base aérienne 217, qui y restera jusqu'à sa fermeture en 2012.

L'ancienne base aérienne représente une surface d'environ 750 hectares, située sur quatre communes du département de l'Essonne : Brétigny-sur-Orge et Le Plessis-Pâté, qui appartiennent à la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération (CDEA), et Leudeville et Vert-le-Grand, qui appartiennent à la communauté de communes du Val d'Essonne (CCVE).

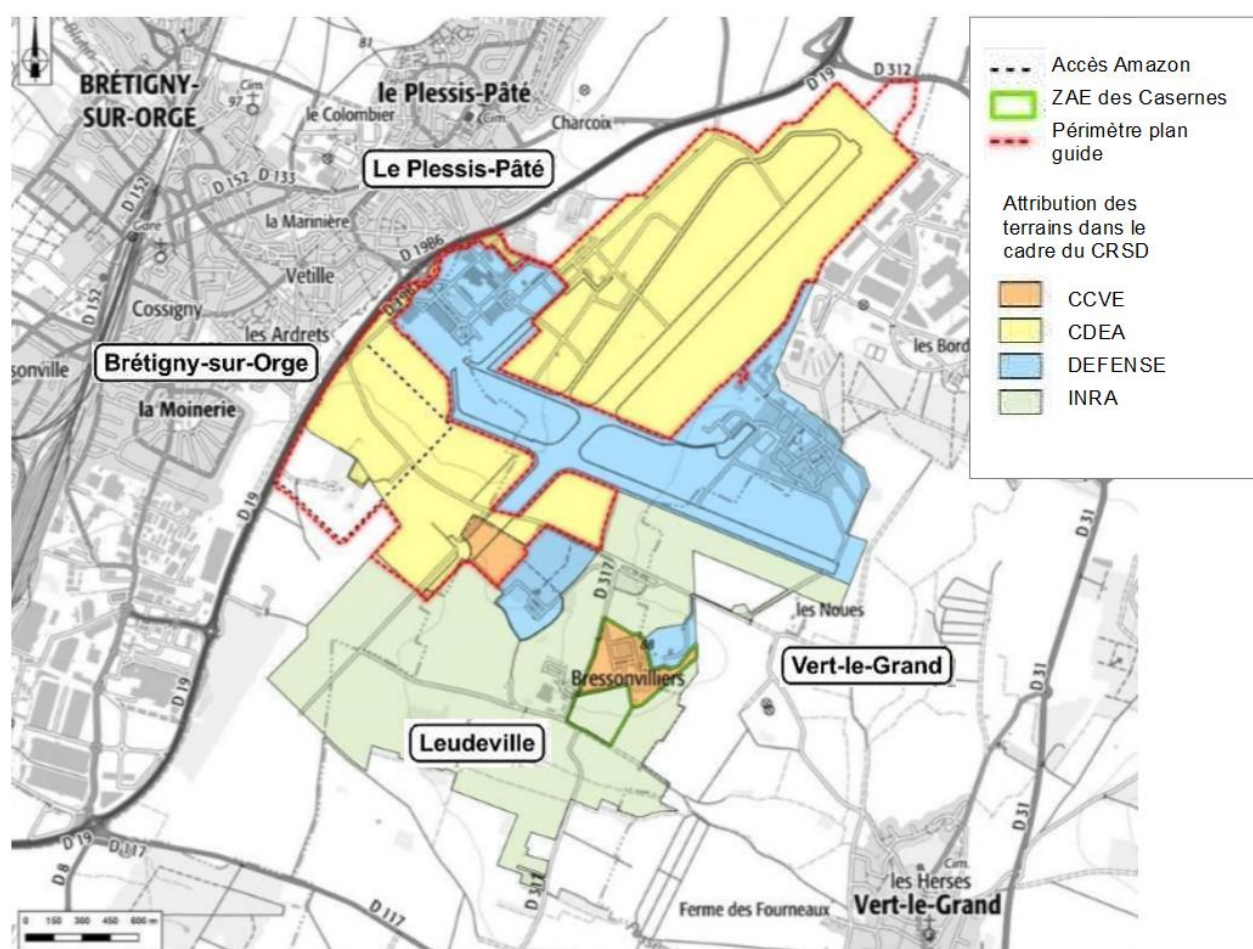


Illustration 1: Plan de situation du projet d'aménagement de la Base 217
(source : étude d'impact, page 19)

La fermeture de la base aérienne a été accompagnée par un contrat de redynamisation des sites de défense (CRSD)⁵, signé en 2012 par l'État, les collectivités territoriales concernées et d'autres partenaires. Le CRSD définit les actions et les financements pour la reconversion du site avec comme priorité le développement d'activités économiques, la fermeture de la base ayant entraîné

pourrait être amené à évoluer prochainement. » (page 19)

5 Le contrat de redynamisation des sites de défense (CRSD) de Brétigny-sur-Orge est joint en annexe à l'étude d'impact (annexe 1).

le départ de plus de 2 000 emplois. Il prévoit que 550 hectares soient restitués pour des activités civiles, dont environ 300 hectares au bénéfice des collectivités territoriales et 250 hectares pour l'Institut national de recherche agronomique (INRA), historiquement présent sur le site.

Le reste des terrains demeure la propriété de l'État, qui y maintient des activités militaires : l'Institut de recherche biomédicale des armées (IRBA) ainsi que divers services des armées. La piste est-ouest est conservée par l'État comme espace logistique destiné à répondre aux exigences du plan Neptune (organisation des secours en cas de crue de la Seine à Paris).

Sur le foncier attribué à la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération (approximativement 300 hectares, dont environ 100 hectares à Brétigny-sur-Orge et 200 hectares au Plessis-Pâté⁶), cette collectivité a élaboré un « plan guide », traduisant les orientations du CRSD. Ce plan guide⁷ définit les objectifs de l'aménagement du site, dit « projet de la Base 217 », et la programmation prévisionnelle correspondante. Il est accompagné de cinq « schémas directeurs », portant sur les thématiques suivantes : mobilités, eau, énergie, biodiversité et immobilier.

Le foncier attribué à la communauté de communes du Val d'Essonne (une vingtaine d'hectares au sud-est de l'ancienne Base sur les communes de Leudeville et Vert-le-Grand⁸ et qui ne sont pas en continuité avec l'emprise du plan guide) comprend un secteur d'anciennes casernes, au lieu-dit Bressonvilliers. La CCVE souhaite reconverter ce secteur en zone d'activités économiques, dite « ZAE des Casernes », en partie sur des parcelles lui appartenant (12,5 hectares) et en partie sur des parcelles qui étaient destinées à l'INRA (6,9 hectares).

L'illustration ci-avant (Illustration 1) présente l'attribution des terrains décidée dans le cadre du CRSD (CCVE, CDEA, Défense et INRA) ainsi que les périmètres du plan guide et de la ZAE des Casernes.

L'INRA est parti du site à la fin de l'année 2018. Un processus de cession aux collectivités (principalement à la CCVE⁹) des terrains qui était destinés à l'INRA a été enclenché par l'État. Ces terrains (en vert clair sur l'illustration 1) ont vocation à rester agricoles et un projet global, piloté par le préfet de l'Essonne, est à l'étude avec les collectivités sur ces terrains (page 25). L'étude d'impact indique que le projet de ZAE des Casernes pourrait de ce fait être amené à évoluer (pages 19, 48).

Sur la zone militaire (terrains en bleu), l'accès aux informations est très limité du fait du secret Défense (page 25). L'étude d'impact indique que, « *en l'absence de visibilité sur les projets liés aux terrains de la Défense et de l'INRA, ces derniers n'ont donc pas pu être pris en compte dans l'établissement de l'état initial et donc dans l'analyse des impacts et mesures* » (page 19).

La MRAe a rendu un avis en date du 4 janvier 2017 sur la mise en compatibilité, par déclaration de projet, du schéma de cohérence territoriale (SCOT) Val d'Orge avec le plan guide du site de l'ancienne base aérienne 217¹⁰. La MRAe y estimait que la mise en compatibilité du SCOT pourrait mieux prendre en compte les enjeux environnementaux du site et appelait à approfondir l'analyse de certains enjeux (sur l'eau, la biodiversité, les déplacements, l'exposition des populations aux risques naturels...).

6 Le plan guide est défini sur des parcelles attribuées à la CDEA dans le cadre du CRSD, localisées sur les communes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pâté. Il porte également sur des terrains rejoignant la RD 312, situés à l'extrémité nord-est du périmètre du plan guide, ainsi que les emprises et les voies d'accès à Amazon (au sud-ouest du périmètre).

7 Le plan guide a été validé en 2015 (version V1) et a fait l'objet de compléments en février 2019 (version V2). Les deux documents sont joints en annexes à l'étude d'impact (annexes 2 et 3).

8 Le foncier attribué à la CCVE comprend également 6,45 hectares sur la commune de Leudeville inclus dans le projet d'agroécologie de la CDEA (cf. note de bas de page n°6).

9 L'étude d'impact indique la répartition suivante : 8 hectares pour le Plessis-Pâté, 30 hectares pour Brétigny-sur-Orge et 200 hectares pour Leudeville et Vert-le-Grand (page 17).

10 Cet avis est disponible sur le site de la MRAe (« *Avis délibéré n°MRAe 2017-02 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur la mise en compatibilité, par déclaration de projet, du SCOT Val d'Orge avec le plan guide du site de l'ancienne base aérienne de Brétigny (91)* », en date du 4 janvier 2017).

2.2 Présentation du site

Le patrimoine laissé par la base aérienne est constitué d'anciens hangars et bâtiments militaires, d'infrastructures aéronautiques (pistes¹¹, taxiways¹² et tarmac¹³). Le site comprend également de grandes zones aux sols non artificialisés (prairies, terres cultivées). Par ailleurs, plusieurs activités se sont déjà implantées sur le site, dans des bâtiments neufs ou, pour quelques-unes, dans d'anciens bâtiments militaires.

Le site est longé à l'ouest par la route D19. La gare la plus proche est la gare du RER C de Brétigny-sur-Orge, située à 1,2 km à l'ouest.

Plusieurs opérations de développement urbain sont prévues aux alentours immédiats de l'ancienne base aérienne, notamment au nord¹⁴ (cf. plan page 324) :

- La zone d'aménagement concerté (ZAC) Val Vert – Croix Blanche, qui s'étend sur 78 hectares et prévoit la construction de 190 000 m² de surface de plancher d'activités et de commerces ;
- La ZAC Grand Parc à Bondoufle (anciennement ZAC des Portes de Bondoufle), qui s'étend sur 48 hectares et vise la création de 1 500 logements, le développement d'activités économiques, l'implantation d'équipements publics et un parc d'une dizaine d'hectares.

Ces opérations sont présentées dans l'étude d'impact (chapitre relatif aux effets cumulés, pages 323 à 330). La MRAe note que le projet urbain du secteur des Charcoix au Plessis-Pâté, également situé à proximité immédiate de la base¹⁵, n'est pas présenté dans l'étude d'impact. Ce projet des Charcoix viserait notamment la réalisation de 500 logements collectifs, d'un habitat intergénérationnel et d'équipements. La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) du Plessis-Pâté avec ce projet a fait l'objet d'une décision de la MRAe en date du 16 septembre 2019, portant obligation de réaliser une évaluation environnementale¹⁶.

La MRAe recommande, pour la bonne information du public, de présenter le projet urbain des Charcoix et de le prendre en compte dans l'analyse des impacts cumulés.

2.3 Description du projet

Le projet de la CDEA (opérations définies dans le plan guide) et le projet de la CCVE (ZAE des Casernes) sont décrits dans le présent paragraphe.

Le projet d'aménagement de la Base 217 (projet CDEA) a l'objectif d'accueillir 10 000 emplois. 500 emplois supplémentaires sont par ailleurs attendus avec l'aménagement de la ZAE des Casernes (page 278).

En ce qui concerne les déplacements, le plan guide prévoit de conserver la piste nord-sud qui deviendrait l'ossature d'un projet de transport public structurant, de type téléphérique urbain, qui relierait le RER C (gare de Brétigny-sur-Orge, située à 1,2 km à l'ouest) au carré nord (situé dans la partie nord du projet) dans un premier temps, puis au RER D (gare de Ris-Orangis, située à environ 8 km à l'est). Il est également prévu la réalisation d'une passerelle publique, qui permettrait les franchissements des routes D19 et D312, desservirait les différents programmes, les relierait au pôle gare de Brétigny-sur-Orge (RER C) et permettrait de traverser la Base 217 du nord au sud. Ces projets sont conditionnés par la possibilité de traverser en surplomb la zone « Neptune ».

Même s'ils sont évoqués dans le chapitre relatif aux déplacements (plans pages 289, 292 et 294),

11 Le site est traversé par deux pistes : l'une dans le sens nord-sud et l'autre dans le sens est-ouest.

12 Taxiway : voie de circulation pour le déplacement des avions entre les points de stationnement et les pistes.

13 Tarmac : partie d'un aérodrome réservée au trafic et au stationnement des avions.

14 Ces projets sont décrits dans le chapitre relatif aux effets cumulés (pages 323 à 327).

15 Le secteur des Charcoix est situé sur la commune du Plessis-Pâté, au nord-ouest de la base aérienne de l'autre côté de la route D19. Le plan fourni à la page 165, issu du SCoT, localise ce secteur (figure 84 page 165).

16 Cette décision est disponible sur le site de la MRAe (décision n°MRAe 91-028-2019 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme du Plessis-Pâté (91) par déclaration d'utilité publique relative au projet urbain des Charcoix).

les aménagements prévus pour la desserte routière interne et externe du projet ne font pas l'objet d'une description suffisamment précise, alors même qu'ils constituent a priori des composantes du projet au sens de l'évaluation environnementale¹⁷.

La MRAe recommande :

- **d'apporter des précisions sur les aménagements routiers internes et externes qui seront réalisés dans le cadre de l'aménagement du projet de la Base 217 ;**
- **et, sauf justification, de les intégrer à l'étude d'impact telle qu'elle sera soumise à l'enquête publique.**

Le projet défini dans le plan guide de la CDEA comporte également plusieurs opérations (Illustration 2 et Illustration 3). Certaines sont déjà réalisées ou en cours de développement.

Le phasage prévisionnel de réalisation des opérations du plan guide, prévu en trois temporalités (2016-2020, 2020-2025 et après 2025), est présenté pages 68 à 71. Les secteurs déjà réalisés ou en cours de réalisation sont indiqués. Certains aménagements prévus en phase 1 (2016-2020) n'ont pas encore été réalisés, notamment ce qui concerne la desserte et le stationnement. En revanche, la deuxième tranche de la ZAE de la Tremblaie (présentation ci-après), prévue en phase 2 (2020-2025), est déjà en cours de réalisation.

La MRAe constate que la déclinaison spatiale du plan guide est difficile à appréhender dans l'étude d'impact. Un seul plan (page 142) reproduit ci après (Illustration 2) permet de localiser les différentes opérations, les autres illustrations fournies n'indiquant qu'une localisation approximative (par exemple. le plan fourni page 49. dans le chapitre « description du projet »).

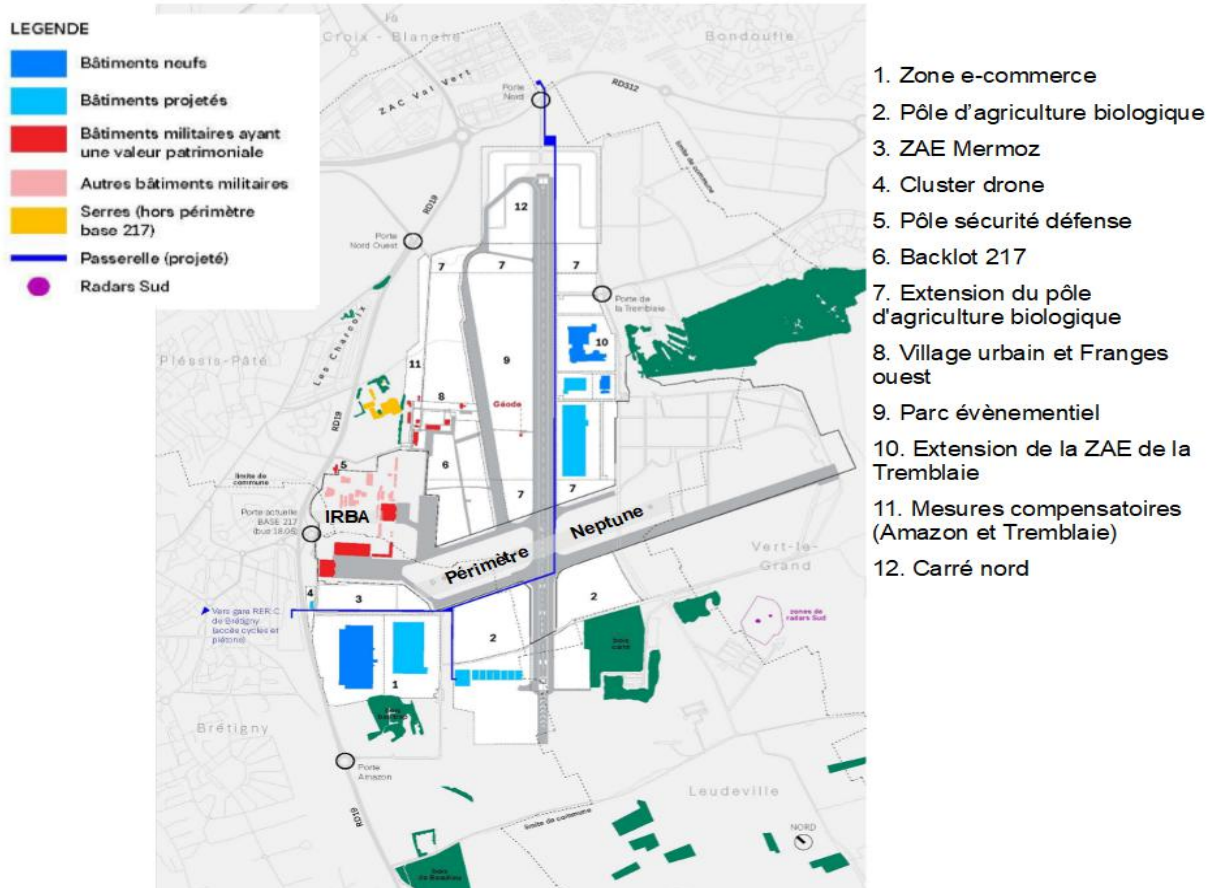


Illustration 2: Localisation des opérations du plan guide
(source : étude d'impact, page 142)

17 Article L. 122 -1 du code de l'environnement (extrait) : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un plan précis de localisation des différentes opérations.

Au sud de la zone « Neptune » (zone conservée par l'Armée, faisant la jonction entre l'IRBA à l'ouest et la zone logistique à l'est) sont situées les opérations suivantes : zone e-commerce, zone d'activités économiques Mermoz, « cluster drone » et la première phase du pôle agriculture.

• **Zone e-commerce (Amazon)**

Sur une surface de 30,5 hectares, étaient prévus deux bâtiments logistiques pour le stockage, la préparation de commandes et le convoyage. La société Amazon a obtenu une autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) en 2017¹⁸. Le premier bâtiment a été construit et est en activité depuis l'automne 2019. L'activité fonctionne en continu (2x8 ou 3x8 selon l'activité). Ce bâtiment est conçu pour accueillir simultanément 1 400 personnes. La réalisation du second bâtiment prévu est actuellement « suspendue » selon l'étude d'impact (page 50)¹⁹, sans autre précision. L'accès à cette zone e-commerce se fait grâce à une nouvelle voie créée au sud du site, raccordée à la RD19 par un carrefour giratoire.

• **Zone d'activités économiques (ZAE) Mermoz**

La zone Mermoz s'étend sur 9 hectares, à proximité de l'IRBA et des hangars militaires. Elle a vocation à accueillir des activités économiques innovantes : biotechnologies, drones ou activités déjà représentées sur le territoire. Une actualisation de l'étude d'impact est envisagée une fois que la programmation de ce secteur sera plus avancée. L'aménagement du site sera engagé dans le cadre d'un permis d'aménager (page 64).

• **Cluster régional du drone civil**

Le « cluster drone » représente une surface de 0,8 hectare. Créé en 2016, il met au service des professionnels un parc immobilier évolutif et un espace de vol sécurisé d'une surface de 300 hectares situé au sud de la Base. La création d'un bâtiment modulaire²⁰ de 1 500 m², qui permettra l'accueil d'entreprises et l'organisation d'évènements, est notamment prévue (livraison attendue en 2021).

• **Pôle régional d'agriculture biologique (ferme de l'Envol)**

Il est prévu la création d'un « pôle agricole pilote » de 75 hectares à terme, permettant de développer une agriculture biologique et locale avec des activités de maraîchage, d'arboriculture, d'élevage (production de lait, fromage et œufs) et un « atelier céréalier boulangerie ». Une exploitation agricole mutualisée en polyculture-élevage, la ferme de l'Envol, a obtenu une autorisation d'exploiter en 2018. Elle sera exploitée par un collectif d'agriculteurs privilégiant l'agriculture biologique, la diversification des canaux de distribution, une implication locale forte et la formation de nouveaux agriculteurs. Dans un premier temps, la ferme de l'Envol concernera une emprise de 53,8 hectares, étendue à 75 hectares dans un second temps. Plusieurs permis de construire devraient être déposés en fonction du phasage du projet. Les premières récoltes sont prévues pour la fin de l'année 2020 (page 49).

La localisation des futures extensions du pôle agriculture reste à préciser. Selon le plan de la page 142 les zones n°7 (cf. Illustration 2 ci-dessus) sont dédiées à ces extensions. Elles sont réparties en deux ensembles distincts situés au nord de la zone « Neptune »²¹ L'accès à ces parcelles pour les agriculteurs paraît problématique et doit être précisé.

18 Le projet de complexe logistique Amazon a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 20 avril 2017, disponible sur le site de la DRIEE (« Avis de l'autorité environnementale sur le projet de AMAZON FRANCE TRANSPORT »). L'autorité environnementale était le préfet de la région d'Île-de-France, selon la réglementation alors en vigueur.

19 Le second bâtiment initialement prévu était un bâtiment accueillant une activité de préparation de commandes et de convoyage (bâtiment « sort-center ») (page 50). La MRAe fait remarquer qu'un changement de destination, le cas échéant, serait susceptible de justifier une actualisation de l'étude d'impact.

20 Un bâtiment modulaire est composé d'un ou plusieurs modules, en général préfabriqués en usine puis assemblés sur le site d'implantation. L'étude d'impact indique que le bâtiment du cluster drone sera réalisé à partir de conteneurs maritimes (pages 300, 410).

21 L'étude d'impact mentionne notamment « environ 20 ha d'agriculture au nord [de la grande prairie événementielle ?] » (page 299).

Certaines d'entre elles situées tout au nord, accueilleront de plus des zones refuges pour la biodiversité (voir paragraphe 3.2 « La biodiversité » du présent avis).

La MRAe recommande de préciser quelles sont les parcelles dédiées à l'extension du pôle agricole et comment leur desserte sera assurée.

Dans la zone centrale, au nord de la zone « Neptune », sont situées d'une part, à l'ouest de la piste nord-sud, les opérations du parc événementiel, du village urbain et de ses extensions (backlot 217, franges ouest), et du pôle sécurité défense, et d'autre part, à l'est de la piste, l'extension de la zone d'activités économiques de la Tremblaie.

• Parc événementiel

La piste principale (piste nord-sud), les taxiways et la grande prairie centrale (espace entre la piste et les taxiways) sont conservés. D'une surface d'environ 50 hectares, ces espaces sont utilisés pour accueillir des événements culturels ou sportifs²². En outre, la Fédération française de char à voile (FFCV) propose depuis 2017 la pratique du char à voile sur la piste.

• Le village urbain et ses extensions : le « backlot 217 » et les « franges ouest »

- Le village urbain, d'une surface d'environ 6 hectares, correspond aux anciens bâtiments et hangars militaires situés en partie ouest de la base, dont la plupart sont ou seront réhabilités. La programmation du village urbain est diversifiée. Une société de conception et de fabrication de voitures et utilitaires électriques en kit (XYT) y est installée depuis 2017. Le bâtiment Béarn accueillera après sa réhabilitation en 2020 la Fédération française de char à voile (FFCV)²³ et la maison de projet de la Base 217. Un « projet structurant d'économie sociale et solidaire rassemblant à la fois quelques habitants, une ou plusieurs activités économiques et des services de proximité » (page 63) est également prévu.
- La filière industrie cinéma (société TSF) a installé en 2018 le « backlot 217 » (décors extérieurs pour le tournage de films ou de production télévisée), qui dispose de près de 20 hectares de studios de tournage à ciel ouvert.
- Au nord du village urbain, un espace de 15 hectares²⁴ dénommé « franges ouest », situé le long des taxiways, sera structuré en petites parcelles d'environ un hectare pour accueillir des activités économiques. Une actualisation de l'étude d'impact est envisagée une fois que la programmation de ce secteur sera plus avancée. L'aménagement du site sera engagé dans le cadre d'un permis d'aménager (page 63).

• Pôle régional sécurité défense

L'objectif de ce pôle est de favoriser le regroupement sur un même site des activités liées à la sécurité et à la défense. La réhabilitation d'un bâtiment militaire de 1 300 m² (bâtiment IGESA) et l'aménagement d'une parcelle de 1,2 hectares permettront d'accueillir cette activité.

• Extension de la ZAE de la Tremblaie²⁵

Ce secteur de 36 hectares, situé à l'est de la piste principale, est dédié à l'implantation d'activités économiques dans la continuité de la zone d'activités de la Tremblaie existante sur la commune du Plessis-Pâté. Plusieurs activités sont déjà installées ou en cours d'installation (cf. figure 18, page 51)²⁶ : une usine de boulangerie industrielle et une plateforme logistique, mises en service en novembre 2018, une usine de fabrication de peintures, qui devrait entrer en service en 2020, une entreprise de distribution de produits alimentaires frais, dont les travaux de construction sont en cours, et un centre de distribution et de conditionnement de produits pharmaceutiques et cosmétologiques (société Parcolog), pour lequel l'acte de vente sera signé en 2020.

22 Le parc événementiel a notamment accueilli en 2017 et 2018 le Download festival, un festival de musique qui a réuni plus de 100 000 festivaliers.

23 La FFCV pourra sur ce site accueillir des stagiaires, des écoles et des formations (page 63).

24 Le secteur « franges ouest » représente 15 hectares (page 63), et le « backlot » s'étend sur près de 20 hectares (page 62). L'étude d'impact indique par ailleurs que la surface des extensions du village urbain représente environ 25 hectares (page 61, sans préciser ce qu'englobent les extensions) ce qui, en l'absence d'autres explications, n'apparaît pas cohérent avec les autres chiffres fournis.

25 L'extension de la ZAE de la Tremblaie est également parfois dénommée « ZAE Blamont » dans l'étude d'impact.

26 Seules deux parcelles, d'une surface totale de 5,1 hectares, sont encore disponibles.

En lien avec la ferme de l'Envol, l'implantation d'une usine de transformation de fruits et légumes biologiques et d'un magasin/restaurant de vente en direct, dont les travaux de construction seraient réalisés fin 2020, est également prévue. La plupart de ces activités relèvent de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)²⁷.

Enfin, sur **la partie nord de la base** est prévue l'opération carré nord, présentée comme la « vitrine de la Base 217 » (page 64).

• Le carré nord

D'une surface de 35 hectares, l'objectif est de développer un pôle de forte intensité en matière de développement urbain et économique (page 30). « Sa programmation doit être ambitieuse, innovante, plutôt urbaine et répondre à la nouvelle économie industrielle. Le carré nord sera à terme une centralité intégrant une plateforme de mobilités connectée au réseau RER et au réseau local. C'est un lieu de connexions et d'intermodalité qui articule la passerelle, le téléphérique urbain, les navettes propres à la Base 217, les réseaux de pistes cyclables, le réseau viaire » (page 64). Une actualisation de l'étude d'impact est envisagée une fois que la programmation de ce secteur sera plus avancée. L'aménagement du site sera engagé dans le cadre d'un permis d'aménager (page 64).

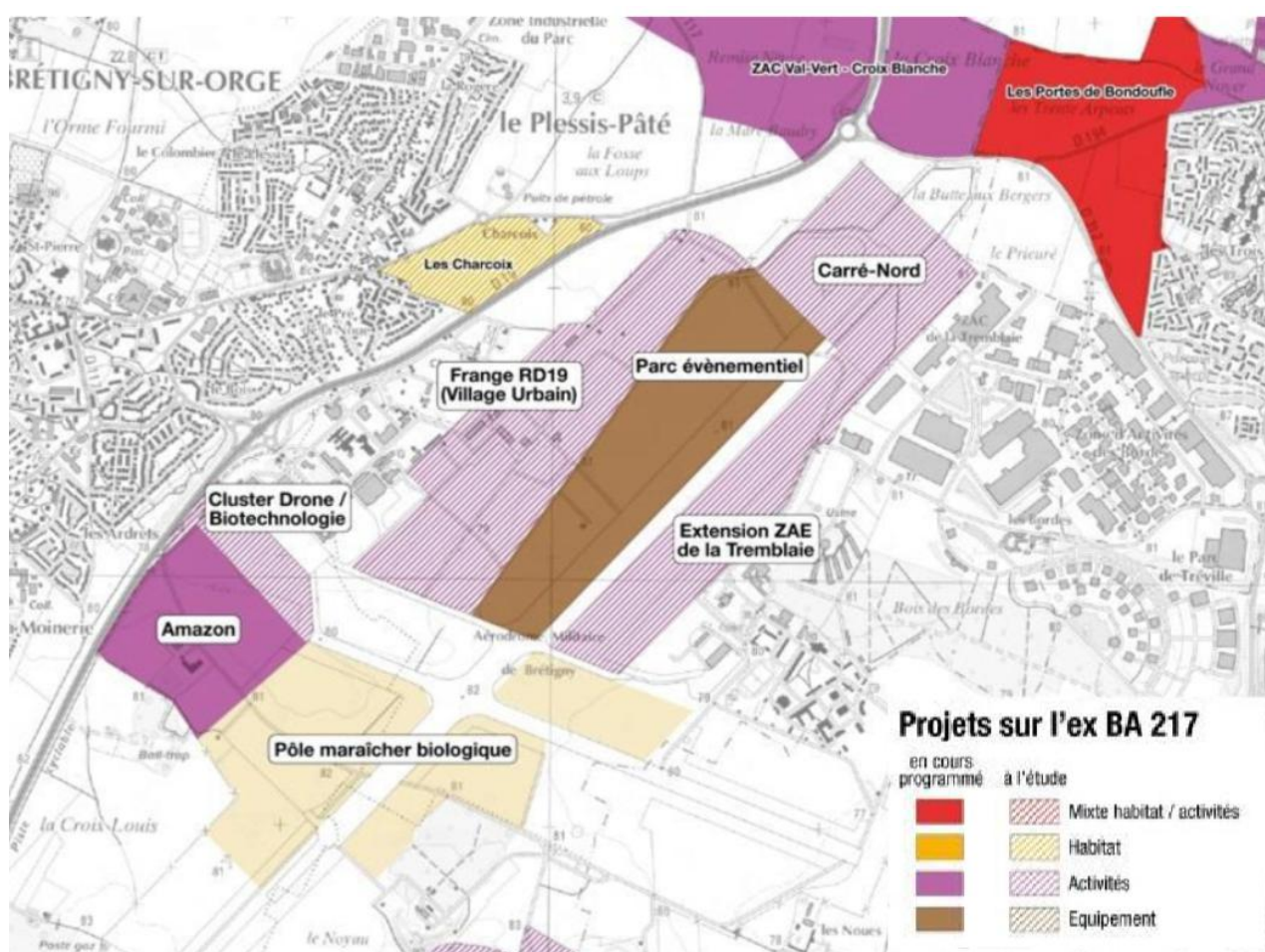


Illustration 3: Projets d'aménagement (SCoT Cœur d'Essonne Agglomération – IAU IDF 2017)
(source : étude d'impact - page 165)

N.B. : Comme le précise l'étude d'impact, le plan ci-dessus ne prend pas en compte la deuxième phase du pôle agriculture, ni le plan de biodiversité, mais il permet de localiser certaines opérations du projet et des projets voisins.

²⁷ L'étude d'impact précise pour chacune de ces activités le régime dont elle relève au titre des ICPE (autorisation, enregistrement ou déclaration) et les autorisations administratives obtenues (pages 51 à 53).

• Le projet de ZAE des Casernes



Illustration 4: Le projet de ZAE des Casernes
(source : étude d'impact, page 48)

Le projet de ZAE des Casernes est porté par la CCVE. Sur une surface de 19,5 hectares, la ZAE des Casernes accueillerait diverses activités économiques et industrielles, en « favorisant la création et l'installation d'entreprises innovantes en lien avec le développement de filières émergentes (chimie verte, éco matériaux, agro ressources...) » (page 45). Le découpage parcellaire envisagé (Illustration 4) permettrait de proposer des terrains de différentes dimensions, de 1 000 à 10 000 m². L'accès à la zone des Casernes se ferait par la route départementale D317. Les bâtiments militaires existants seraient démolis, à l'exception de celui présent sur le lot 12 qui serait conservé. Le projet serait réalisé en deux phases (partie nord dans un premier temps, partie sud dans un deuxième temps, cf. pages 47 et 48).

2.4 Appréciation générale sur la présentation du projet dans l'étude d'impact

La MRAe constate que la présente étude d'impact a été réalisée tardivement, alors que les différentes opérations composant le projet de réaménagement de l'ancienne base aérienne ont des niveaux d'avancement très différents : certaines sont déjà en grande partie réalisées, d'autres à peine définies. Ce retard rend ne facilite pas la compréhension du projet compte tenu des différentes opérations réalisées ou en cours d'une part, de la répartition du foncier d'autre part. La MRAe note que l'option retenue consistant à intégrer les opérations réalisées dans l'étude d'impact est conforme aux dispositions du code de l'environnement sur l'évaluation environnementale, et permet une présentation complète du projet et de ses incidences.

Les opérations déjà réalisées ou largement engagées sont principalement la zone e-commerce, l'extension de la ZAE de la Tremblaie et le pôle agriculture. L'étude d'impact s'est attachée à décrire avec précision ces aménagements et les démarches d'évitement, de réduction et de compensation des impacts déjà prévues. Certaines composantes de ces opérations ont par ailleurs déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (site Amazon²⁸ sur la zone e-commerce, et entrepôt Parcolog²⁹ sur l'extension de la ZAE de la Tremblaie).

28 Cf. note de bas de page n°18.

29 L'entrepôt Parcolog a fait l'objet d'un [avis](#) de la MRAe en date du 17 octobre 2018, disponible sur le [site](#) de la MRAe (« Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale en date du 17 octobre 2018 sur le projet d'entrepôt de la société PARCOLOG GESTION au Plessis-Pâté (91) »).

Les opérations restant à réaliser sont notamment la ZAE Mermoz, le village urbain, les franges ouest, le carré nord et la ZAE des Casernes. Elles sont dans l'ensemble peu définies à ce stade du projet. La programmation envisagée est claire pour les opérations ZAE Mermoz, ZAE des Casernes et franges ouest, qui accueilleront des activités économiques. En revanche, la programmation est indiquée en termes imprécis pour les opérations du carré nord³⁰ et du village urbain³¹, ne permettant pas de savoir les implantations envisagées (activités économiques, tertiaires, commerces, services, équipements publics, ou logements), ni par conséquent d'appréhender les impacts potentiels induits³². La programmation de ces secteurs doit être précisée, notamment celle du village urbain (voir ci-après procédure envisagée de mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté).

En outre, l'étude d'impact ne présente pas les principales caractéristiques de certaines opérations, telles que les trames viaires, l'organisation des espaces publics ou les hauteurs et volumes des bâtiments. En ce qui concerne les thématiques environnementales, des intentions générales de prise en compte sont énoncées sans être déclinées de manière précise. Les analyses devront être approfondies sur la plupart des thématiques environnementales (cf. remarques du présent avis, ci-après).

Le maître d'ouvrage indique que l'étude d'impact du projet d'aménagement de la Base 217, qui regroupe de multiples « sous-projets », sera actualisée au fur et à mesure de l'avancée de ces différentes opérations (page 15), comme le prévoit la réglementation (article L.122-1-1 du code de l'environnement³³). La MRAe confirme la pertinence de cette démarche qui toutefois intervient tardivement.

La MRAe rappelle en effet que cette démarche par étape aurait du être précédée d'une analyse suffisamment précise du projet d'ensemble lors de la délivrance de la première autorisation (cf. article L.122-1-1 III du code de l'environnement). En effet, la consommation d'espace, l'artificialisation des sols, la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques existantes, l'organisation des accès et de la desserte, la lutte contre les changements climatiques, etc. sont des enjeux dont la bonne prise en compte, pour être pleinement efficace repose sur une démarche d'évitement précoce avant la réalisation des premiers aménagement.

La MRAe recommande :

- ***d'approfondir la présentation et l'analyse des incidences des phases ultérieures du projet ;***
- ***d'actualiser l'étude d'impact avant le dépôt des demandes d'évolution des documents d'urbanisme et des autorisations nécessaires pour réaliser les différentes opérations constituant le projet.***

3 Analyse des enjeux environnementaux, des impacts du projet et des mesures pour les éviter les réduire ou les compenser

30 « La programmation [du carré nord] doit être ambitieuse, innovante, plutôt urbaine et répondre à la nouvelle économie industrielle » (page 64), « développement de nouvelles activités économiques (...) sur le carré nord : technologie, bureaux et services » (page 48).

31 « Le village urbain est une polarité d'échanges, innovante, solidaire et connectée. Sa programmation [est] diversifiée » (page 61). La MRAe a par ailleurs été saisie en mars 2020 d'une demande d'examen au cas par cas pour la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) du Plessis-Pâté, visant à permettre la réalisation de l'opération « village urbain ». Cette demande mentionne notamment que 30 à 50 hébergements d'insertion et une crèche sont prévus sur ce secteur.

32 À titre d'exemple, les impacts sanitaires ne sont pas les mêmes si on implante sur des sols pollués une activité industrielle ou des logements, voire une crèche.

33 Article L.122-1-1 du code de l'environnement (extrait): «III. Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet.»

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- la gestion de l'eau (limitation de l'imperméabilisation des sols, réduction du risque d'inondation par ruissellement) ;
- la préservation de la biodiversité ;
- la conception paysagère de ce projet situé sur un front urbain régional, à l'interface d'un espace fortement urbanisé et de paysages plus ruraux ;
- les déplacements et les nuisances associées (bruit, pollution de l'air), au regard des difficultés de desserte routière et en transports en commun du secteur ;
- la prise en compte des risques sanitaires liés à la pollution des sols ;
- la prise en compte du risque pyrotechnique ;
- la consommation de terres non artificialisées.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les impacts potentiels du projet et les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour les éviter, les réduire ou les compenser, ainsi que les mesures de suivi de leur efficacité.

3.1 Les eaux

Eaux souterraines

Une nappe d'eau souterraine est présente à faible profondeur, aux alentours de trois mètres en moyenne. L'étude d'impact note également des circulations d'eau anarchiques au sein des terrains superficiels, variables en fonction de la pluviométrie. Une nappe d'eau plus profonde est présente vers 30 mètres de profondeur : elle est jugée peu vulnérable par rapport au risque de pollution, car surmontée par une épaisse couche imperméable d'argiles. Par ailleurs, il n'existe pas de captage d'alimentation en eau destinée à la consommation humaine, ni de périmètre de protection de tels captages sur le secteur du projet.

Les tests d'infiltration réalisés montrent des terrains globalement peu perméables, avec néanmoins des disparités selon les secteurs³⁴.

Eaux de surface et eaux pluviales

Le secteur du projet est globalement plat, la différence d'altitude est de deux mètres entre les extrémités nord-est et sud-ouest. Aucun cours d'eau n'est présent à l'intérieur du site hormis le ru de Blutin, entièrement busé depuis sa source située au niveau de l'IRBA jusqu'au bassin de Mermoz (que l'étude d'impact ne localise pas³⁵). Le ru de Blutin est un affluent de l'Orge. À proximité du site du projet sont présents quelques points d'eau au sud de la zone e-commerce (site du ball-trap), ainsi qu'un réseau de fossés et de rus au sud-est du secteur des Casernes, notamment le ru de la Grande Vidange qui aboutit dans le ru de Miséry, un affluent de l'Essonne (cf. carte du réseau hydrographique, page 93). Le secteur du projet appartient aux bassins versants de l'Orge, de l'Essonne (tous deux affluents de la Seine) et de la Seine (cf. carte des bassins versants, page 92).

L'étude d'impact présente, sur le périmètre de la base, le sens d'écoulement des eaux pluviales et les exutoires naturels. La piste nord-sud constitue globalement la ligne de partage des eaux pluviales : les secteurs situés à l'ouest ruissellent vers la RD19 (bassin de l'Orge), et les secteurs situés à l'est ruissellent vers le sud-est (figure 131 de la page 232) (bassin de l'Essonne). Les eaux de ruissellement de la piste principale sont recueillies dans des caniveaux implantés de chaque côté de la piste³⁶ et dirigées, via des canalisations, vers un bassin d'orage situé à Bréti-

34 L'étude d'impact indique que « certaines zones pourraient, en effet, être totalement imperméables mais légèrement perméables quelques dizaines de mètres à côté » et recommande, pour le dimensionnement des futures structures d'infiltration, de réaliser un test à l'endroit exact où elles se trouveront (page 84).

35 Bassin sec situé sur le Blutin, avenue Jean Mermoz dans l'agglomération de Brétigny-sur-Orge. Les eaux régulées rejoignent ensuite l'Orge.

36 Caniveaux à fente longitudinale, dits « satujo », dont l'état de conservation et de fonctionnement est assez moyen.

gny-sur-Orge, le bassin Mermoz (non localisé dans l'étude d'impact). D'une capacité de stockage de 30 000 m³, ce bassin n'a pas empêché des inondations dans les logements situés dans le quartier environnant lors de violentes pluies d'orages, et n'est a fortiori pas en capacité d'accueillir davantage d'eaux pluviales (page 232).

Or le projet induira une augmentation de l'imperméabilisation des sols, non quantifiée dans l'étude d'impact, et a priori des ruissellements accrus. Dans le paragraphe « mesures associées aux incidences sur le paysage » (page 440), l'étude d'impact évoque que « *le fonctionnement des programmes sera étudié pour que les bâtiments se développent plutôt verticalement, afin de réduire les emprises bâties et de maximiser les surfaces pleine-terre* », mais aucun objectif chiffré n'est avancé à l'appui de cette intention. La MRAe remarque que les activités prévues peuvent générer des surfaces imperméabilisées importantes et considère qu'il est nécessaire, dans la logique éviter-réduire-compenser de la démarche d'évaluation environnementale, de fixer, à l'échelle du projet, des objectifs de limitation de l'imperméabilisation, déclinés ensuite dans les différentes opérations³⁷.

Pour la gestion des eaux pluviales, les principes retenus par le schéma directeur « Eau et assainissement »³⁸, présentés page 42, sont la recherche du « zéro rejet »³⁹, l'infiltration à la parcelle et, si l'infiltration n'est pas possible, un rejet au réseau d'eaux pluviales limité à 1 l/s/ha pour une pluie de retour 20 ans. La MRAe note que cela correspond, d'après la page 414, au respect du règlement d'assainissement de la CDEA. En outre, une étude complémentaire a été engagée à partir de 2018 « *sur les questions de la gestion des eaux pluviales, de la biodiversité et du paysage* » (page 413). Il convient de préciser si les préconisations exprimées dans le cadre de cette étude, présentées pages 413 à 414, sont retenues pour le projet d'aménagement de la Base 217. Il est notamment envisagé de modifier les conditions de rejet dans le ru de Blutin des eaux pluviales des anciennes pistes⁴⁰ voire de les « déconnecter » pour limiter les problèmes d'inondation observés à l'aval, d'atteindre un objectif de zéro rejet pour les futurs aménagements pour une pluie d'occurrence 20 ans voire plus, et de mutualiser la gestion de l'eau à l'échelle de la base. La MRAe remarque qu'il convient de s'assurer que ces modifications sont compatibles avec l'utilisation en tout temps de la piste est-ouest dans le cadre du plan Neptune.

Pour ce qui concerne les opérations déjà réalisées (entrepôt Amazon, extension de la ZAE de la Tremblaie), des bassins de rétention des eaux pluviales ont été mis en place afin de limiter le débit de rejet au réseau à 1 l/s/ha pour une pluie de retour 20 ans, conformément au règlement d'assainissement (pages 414 et 415). Sur les deux terrains encore disponibles de la zone d'activités de la Tremblaie, la gestion des eaux pluviales devra être assurée « *100% à la parcelle* », le réseau d'eaux pluviales étant éloigné de ces parcelles (page 415).

Pour le pôle agriculture (ferme de l'Envol), il est envisagé de réutiliser une partie des eaux pluviales, notamment celles issues des toitures des serres ainsi que celles des pistes⁴¹ et des bâtiments voisins du site Amazon). Cela permettrait d'assurer à hauteur de 60 à 70% les besoins en eau d'irrigation (estimés à 53 000 m³ par an) et de réduire la consommation en eau potable.

Un forage d'eau souterraine d'une profondeur d'environ 100 mètres compléterait les 30 à 40 % des besoins restants (page 270)⁴². Ce forage et son exploitation doivent faire l'objet d'une

37 Cet enjeu rejoint l'objectif de « zéro artificialisation nette » inscrit dans le plan biodiversité présenté par le gouvernement à l'été 2018.

38 Le schéma directeur « Eau et assainissement » (document daté de 2016) figure en annexe 5 de l'étude d'impact.

39 « Zéro rejet » : pas de rejet d'eaux de pluie dans le réseau d'assainissement pluvial.

40 L'étude d'impact indique que « *le réseau de collecte des eaux de pistes a été dimensionné pour éviter en tout temps que les pistes d'atterrissages soient inondées. Ces pistes n'ayant aujourd'hui plus d'usages, une modification du réseau de collecte et de transport des eaux de pluies peut être envisagée afin de limiter au maximum les rejets d'eaux venant de la piste vers l'aval. Cela engendrera peut-être des inondations temporaires et partielles des pistes, mais n'impactera pas leur utilisation routière ou récréative* » (page 413).

41 Ou tout du moins une partie des pistes (la page 270 mentionne la récupération des eaux pluviales issues « des pistes », la page 403 uniquement celles de la « *demi-piste aérienne nord* »).

42 Dans son avis sur la mise en compatibilité du SCOT Val d'Orge de 2017, la MRAe suggérait, au sujet de ce projet de forage pour irrigation, de présenter les modalités de la gestion quantitative existante sur la nappe de Beauce, qui connaît une situation de tension (volume maximal départemental de prélèvements fixé par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la nappe de Beauce quasiment atteint). Cette remarque est toujours d'actualité (cf. « *Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur la mise en compatibilité, par déclaration de projet, du SCOT Val d'Orge avec le plan guide du site de l'ancienne base aérienne de Brétigny*

demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, qui serait déposée en 2020 (page 271).

La MRAe considère qu'une solution permettant de mutualiser les différents besoins à l'échelle de la base si elle était confirmée serait pertinente (c'est-à-dire le besoin de réguler les eaux pluviales sur l'ensemble de la base et dans chaque opération d'une part, et de réduire les consommations d'eau potable d'autre part). Elle suggère que des solutions de ce type (prévues selon l'étude d'impact pour la deuxième phase du projet agricole, page 408) soient également retenues dans le cadrage des futures opérations.

Pour la ZAE des Casernes, la gestion des eaux pluviales reposerait sur un réseau de noues et de bassins de rétention, d'un volume total de 5 950 m³ (page 415). L'étude d'impact n'indique pas le débit de rejet et l'occurrence de pluie retenue pour ce dimensionnement.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que le traitement des pollutions des eaux pluviales sera assuré grâce à la mise en place de noues et bassins, par décantation et piégage par la végétation (pages 417 et 418). Pour les opérations déjà réalisées, des séparateurs à hydrocarbures ont également été mis en place pour traiter les eaux de ruissellement en provenance des voiries (pages 414 et 415).

En conclusion, la MRAe note qu'en l'état actuel du projet, les modalités de gestion des eaux pluviales sont décrites pour les opérations réalisées ou en cours d'aménagement. Pour les opérations restant à réaliser, seules des intentions de principe sont mentionnées. Pour la MRAe, les modalités d'encadrement par le projet de la gestion des eaux pluviales des opérations futures doivent être dès maintenant définies et présentées dans l'étude d'impact, leur déclinaison intervenant dans les actualisations ultérieures de l'étude d'impact.

La MRAe recommande :

- **de fixer des objectifs globaux puis déclinés par opération de limitation de l'imperméabilisation des sols ;**
- **de préciser les objectifs retenus à l'échelle de l'ancienne base, puis du projet, en termes de gestion des eaux pluviales pour ne pas aggraver les problèmes d'inondation observés à l'aval et, si possible, améliorer la situation ;**
- **de présenter dans la présente étude d'impact et d'encadrer dans le projet déclaré d'intérêt général les modalités de gestion des eaux pluviales à respecter pour les futures opérations ;**
- **de rechercher des solutions permettant de mutualiser les différents besoins à l'échelle de la base puis à l'échelle du projet et de ses opérations (régulation des eaux pluviales, réduction des consommations d'eau).**

Eaux usées

L'étude d'impact explique comment les eaux usées des communes sont traitées à l'heure actuelle (page 228 à 231). Les effluents des villes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pâté sont acheminés vers la station d'épuration Seine Amont à Valenton, gérée par le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), et dont la capacité utile de traitement est de 600 000 m³/jour par temps sec. Les eaux usées du secteur de la Tremblaie au Plessis-Pâté sont acheminées vers le réseau d'assainissement de Bondoufle, dont les effluents sont traités par la station d'épuration d'Évry, qui a atteint la limite de ses capacités. Les eaux usées de la commune de Vert-le-Grand sont traitées par une station d'épuration communale d'une capacité de 3 970 équivalents-habitants (EH).

Les eaux usées de la commune de Leudeville sont traitées par la station d'épuration de Marolles Saint-Vrain, dont le système d'assainissement a été jugé non conforme en 2016⁴³. En outre, l'INRA disposait d'une station d'épuration de 250 EH située sur le domaine de Bressonvilliers à Leudeville, et remise aux normes en 2013.

L'étude d'impact indique que les réseaux d'eaux usées présents sur l'ancienne base aérienne ne

(91) », en date du 4 janvier 2017, page 9).

43 Les dysfonctionnements observés sont des débordements en tête de station du fait d'un fort taux d'eaux claires parasites dans les réseaux (page 228).

sont pas connus précisément (page 229). Le secteur des Casernes n'est pas desservi par un réseau d'assainissement.

Les besoins en eau potable sont estimés, au terme de la réalisation du projet, à 200 000 m³ par an, avec un besoin journalier de pointe à 1 030 m³ par jour. Cette évaluation ne tient pas compte des besoins spécifiques en eau de process industriel, en eau d'arrosage et en eau d'incendie (page 269). Les eaux usées supplémentaires liées à la mise en œuvre du projet généreraient une charge polluante estimée à 8 425 équivalents-habitants (page 274).

L'étude d'impact précise que le schéma directeur « Eau et assainissement » évoque deux possibilités pour la gestion des eaux usées : le raccordement aux réseaux d'eaux usées existants, ou le raccordement à la station d'épuration de l'INRA (éventuellement agrandie). Elle indique qu'il « *conviendra, lorsque le plan d'aménagement de la BA sera affiné et que le nombre d'équivalents-habitants à raccorder sera connu plus finement, d'actualiser les études sur la gestion des eaux usées d'un point de vue collecte, transport et épuration* » (page 416). Elle mentionne ensuite les études en cours concernant les stations d'épuration, menées par les gestionnaires des systèmes d'assainissement⁴⁴.

Pour les opérations réalisées ou en cours de développement (e-commerce, Tremblaie et évènementiel), des réseaux d'eaux usées ont été créés. Sur la zone e-commerce, le réseau créé a été raccordé au réseau d'eaux usées existant de Brétigny-sur-Orge, dont les eaux sont traitées par la STEP de Valenton. Le réseau réalisé sur l'extension de la ZAE de la Tremblaie a été raccordé au réseau d'eaux usées existant de Bondoufle, dont les eaux sont traitées par la station d'épuration d'Évry. Sur l'espace évènementiel, des sanitaires mobiles autonomes sont installés lors d'évènements importants. Ces sanitaires sont vidangés dans un réseau d'eaux usées créé spécifiquement sur ce secteur, dont l'exutoire n'est pas précisé dans l'étude d'impact (page 417) mais qui semble être, d'après le schéma de la page 230, le réseau d'assainissement de Bondoufle.

En ce qui concerne le pôle agriculture, les eaux usées (eaux usées domestiques, estimées à 36 EH, mais également effluents d'élevage) seront traitées par des dispositifs d'assainissement autonome (filtre planté de roseaux). Pour la ZAE des Casernes, il est envisagé un raccordement à un réseau d'eaux usées « *de la commune de Leudeville et/ou de Vert-le-Grand* » (page 417), qui est relativement éloigné (le plus proche est distant de deux kilomètres).

Le traitement des eaux usées envisagé pour les autres opérations (notamment le Carré nord : 2 000 EH, Franges ouest : 500 EH et ZAE Mermoz : 1 450 EH) n'est pas précisé.

La MRAe note que le projet de reconversion de la base aérienne induit un important volume d'eaux usées supplémentaires à traiter⁴⁵, dans des secteurs où d'autres projets d'urbanisation importants sont prévus (ZAC Val Vert - Croix Blanche, ZAC Grand Parc à Bondoufle) et alors que plusieurs systèmes d'assainissement actuels n'ont pas les capacités suffisantes pour traiter ces effluents (cf. ci-avant). Ceci peut avoir pour conséquence la pollution des cours d'eau récepteurs.

La MRAe recommande de s'assurer que les systèmes d'assainissement aient des capacités de traitement suffisantes, avant d'autoriser le raccordement aux réseaux d'eaux usées des opérations du projet en tenant compte des projets voisins, et le cas échéant de présenter les solutions retenues pour augmenter les capacités des systèmes d'assainissement.

3.2 La biodiversité

État initial

44 Une étude sera menée en 2020, à l'échelle des 17 communes du bassin versant de l'Orge, sur les capacités des réseaux d'eaux usées se raccordant à la station d'épuration de Valenton et sur les besoins de raccordements supplémentaires dus aux extensions urbaines (page 417). En ce qui concerne la station d'épuration de Marolles Saint-Vrain, des études sont en cours d'élaboration (schéma directeur d'assainissement et schéma directeur des eaux pluviales), avec pour objectif de limiter les arrivées d'eaux claires dans les réseaux et donc les débordements à la station (page 417). L'étude d'impact n'apporte aucune précision concernant la station d'épuration d'Évry, mais le schéma directeur « Eau et assainissement » évoque toutefois qu'une « *étude est en cours pour le renforcement et l'optimisation de la capacité de traitement de la STEP d'Évry (Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne)* » (page 20/157 du schéma directeur « Eau et assainissement », fourni en annexe 5).

45 2 000 emplois dans la base aérienne, 10 000 à l'avenir.

Outre le bâti existant et les surfaces revêtues, l'ancienne base présente une surface importante de prairie de fauche, ainsi que des terres cultivées. Le contexte urbain et naturel autour de ce site est assez contrasté avec, à l'ouest et au nord, un territoire fortement urbanisé et des zones naturelles et agricoles fragmentées, et, à l'est et au sud, un territoire beaucoup moins urbanisé avec de vastes espaces agricoles et une trame verte bien présente. Des boisements sont présents, notamment au sud-est de la base (bois de Beaulieu) et à l'est de la ZAE de la Tremblaie (bois des Bordes).

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France identifie deux corridors écologiques liés à la trame herbacée qui traversent le site de la base, l'un parallèle et l'autre transversal à la piste principale (cf. figure 56 de la page 116). La MRAe considère qu'il s'agit d'un des enjeux liés à la biodiversité importants pour le projet.

La carte des enveloppes d'alerte de zones humides d'Île-de-France⁴⁶ identifie une zone à forte probabilité de présence de zones humides sur le secteur sud de la base. Les inventaires réalisés sur ce seul secteur ont montré la présence de 1 710 m² de zones humides (cf. figure 62 de la page 126). L'étude d'impact indique en outre que le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Orge-Yvette a repéré plusieurs zones humides probables sur le site de la base, et que ces données seront prises en compte dans le cadre des futurs dossiers « Loi sur l'eau⁴⁷ » qui seront déposés pour le projet (page 127). L'étude d'impact précise également que les cultures de la partie nord de l'aire d'étude n'ont pu faire l'objet de sondages⁴⁸ du fait des risques pyrotechniques (page 124).

Plusieurs inventaires écologiques ont été menés sur le site entre 2015 et 2019. L'étude d'impact souligne que les enjeux de biodiversité actuels sont désormais moindres que ceux relevés initialement en 2015, du fait de l'artificialisation de certains secteurs, mais que les enjeux maximums initialement identifiés ont été pris en compte dans les aménagements (page 106).

Le site est fréquenté par plusieurs espèces d'amphibiens, d'oiseaux et d'insectes, dont plusieurs sont protégées. Les enjeux faunistiques les plus forts concernent les amphibiens, avec en particulier le Triton crêté présent sur la mare au sud de la zone e-commerce, et les oiseaux, avec le Pipit farlouse, qui niche dans les prairies, et la Linotte mélodieuse, qui niche dans des espaces semi-ouverts. Pour les insectes, l'enjeu, jugé de niveau moindre, est lié à la présence de trois espèces protégées en Île-de-France (Grillon d'Italie, Conocéphale gracieux, Œdipode turquoise).

Les enjeux écologiques du site sont synthétisés sur une carte (page 136) qui localise les zones à enjeux biologiques de niveaux fort, modéré et faible, et dans un tableau qui rappelle les caractéristiques de chacune de ces zones (pages 134 et 135), ce qui est pertinent. Les principales zones d'intérêt écologique sont localisées au sud (vers la zone e-commerce comprenant Amazon et l'emplacement du ball-trap), dans le secteur ouest (vers le village urbain et le « Backlot »), sur le site des casernes et plus ponctuellement dans la plaine nord.

Impacts du projet et mesures d'évitement de réduction ou de compensation de ces impacts

Les trois grands objectifs fixés dans le schéma directeur biodiversité annexé à l'étude d'impact sont de préserver durablement certains espaces naturels (aménagement de zones refuges), d'intégrer les enjeux écologiques dans les projets d'aménagement (végétalisation des aménagements) et de gérer de manière « différenciée et écologique » les espaces naturels et semi-naturels (page 42). L'étude d'impact précise aussi que « *la moitié des 300 hectares affectés à des activités n'induit pas d'urbanisation* »⁴⁹, et que les aménagements prévus incluent des espaces végé-

46 Cette carte, disponible sur le site Internet de la DRIEE, est présentée dans l'étude d'impact (page 123).

47 Loi sur l'eau : articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

48 La définition des zones humides repose sur des critères de sols (nécessitant des sondages) et de végétation.

49 Sur ces 150 ha non urbanisés, 75 ha seront dédiés à l'agriculture, 50 ha à l'évènementiel et 25 ha à la biodiversité et aux espaces publics (page 451).

talisés (micro-bocages, haies) (page 387).

L'étude d'impact retrace la démarche d'évitement menée pour la réalisation du site Amazon et de sa route d'accès, dont les localisations ont évolué pour éviter au maximum les zones sensibles (pages 387 à 389). Toutefois, 557 m² de zones humides ont été détruits par l'aménagement et ont donné lieu à une compensation avec l'aménagement d'une mare végétalisée et de deux fossés de même surface (page 258), en lien écologique avec le site du ball-trap où se reproduisent des amphibiens (page 394). Ces mesures ne sont pas localisées dans l'étude d'impact⁵⁰. Il convient de préciser la localisation de ces mesures et si leur mise en œuvre est effective ou à venir.

La création de la route d'accès au site Amazon induit un effet de coupure entre les populations d'amphibiens situées au niveau du ball-trap et celles situées au niveau du bois de Beaulieu à 700 mètres au sud. Aussi il est prévu la mise en place de deux passages busés⁵¹ sous la voie afin de permettre le franchissement de la zone par les amphibiens. Il convient de préciser si ces passages ont été mis en place ou, sinon, d'indiquer leur planning de réalisation et de vérifier leur efficacité.

Un passage à faune est envisagé à l'est de l'ancienne base entre le secteur de la Tremblaille et le bois des Bordes situé à l'est (page 420). L'étude d'impact ne fournit pas d'autre précision (fonction et localisation) sur cet aménagement.

L'étude d'impact indique que le projet entraînerait, en l'absence de mise en œuvre des mesures de réduction retenues, une perte d'habitats notable pour le Pipit farlouse et la Linotte mélodieuse (page 260). Concernant les insectes, et notamment les trois espèces protégées, elle estime que l'impact du projet sera faible compte tenu de la surface restant disponible pour ces espèces (parties non aménagées de la base, parkings, espaces interstitiels) (pages 262 et 263).

Les mesures de réduction présentées sont notamment :

- L'adaptation du planning des travaux⁵² (page 392) ;
- L'aménagement de 1 ha de milieu ouvert de prairie (habitat cible du Pipit Farlouse) et de 0,5 ha de haies arbustives basses, dans le « *corridor ouest intégré au schéma de biodiversité* » (page 394) ;
- La création d'espaces végétalisés favorables aux oiseaux et aux insectes, comprenant des linéaires de haies arbustives, des bosquets de 15 m² et des espaces de prairie, répartis sur les espaces non urbanisés du site (pages 396 et 397) ;
- La création de zones refuges sur plusieurs espaces. Ce seront principalement des prairies naturelles, similaires à celles observées sur la base, qui « *seront mises en défens et interdites d'accès afin de pérenniser la biodiversité* » (pages 419 et 420). Les modalités de cette mise en défens ne sont pas détaillées⁵³.

En termes de continuités écologiques, l'étude d'impact mentionne l'impact du projet dû au cloisonnement induit par les aménagements (page 263) et indique qu'une trame verte et bleue sera mise en place grâce notamment à la création de zones refuges et à l'aménagement des espaces publics (bandes enherbées, haies, arbres, noues et plans d'eau) (pages 363, 364, 419 et 420). Les plans des pages 421 à 423⁵⁴ (dont la légende est illisible⁵⁵) localisent les strates végétales et

50 L'étude d'impact indique l'aménagement d'une mare et de deux fossés « *au sein d'un site choisi in situ* » (pages 258, 359). Elle mentionne par ailleurs qu'une mare « *sera créée* » (page 394). I

51 Ces passages busés d'un diamètre de 60 cm sont accompagnés de dispositifs permettant d'assurer leur fonctionnalité : grillage de chaque côté de la route, clôture anti-amphibiens de 50 cm, dispositifs de guidage des animaux vers les buses (pages 393 et 394).

52 L'étude d'impact précise que le démarrage des défrichements et terrassements préalables aux travaux doit être effectué en dehors des périodes de sensibilité biologique (reproduction des oiseaux, période sensible pour les reptiles, les insectes), et fournit un planning indiquant les périodes possibles pour ces travaux (page 392).

53 Le document fourni en annexe 8 montre la présence de véhicules en stationnement sur ces zones refuges (page 33/50 du document « *Projet AVP des continuités écologiques de la base aérienne 217* », annexe 8).

54 Figure 205 « *Plan des continuités trames vertes et bleues* » (page 421), figure 206 « *Plan des strates végétales* » (page 422) et figure 207 « *Plan des mesures pour la faune* » (page 423).

55 Ces cartes sont toutefois présentées avec une légende lisible dans le document « *Projet AVP des continuités écologiques de la base aérienne 217* » en annexe 8 de l'étude d'impact (pages 14 à 16/50 de ce document).

les axes de continuités écologiques mis en place.

La MRAe constate que, d'une manière générale, l'appréciation des impacts puis la description des mesures envisagées manquent de précisions. Elles ne sont le plus souvent pas chiffrées. En particulier, les surfaces des différents types de milieux avant et après la réalisation du projet doivent être indiquées. Il convient également d'indiquer la localisation des diverses mesures présentées et de préciser leurs modalités de réalisation et de gestion : largeur des corridors, type de végétation, quand et par qui (collectivité ou propriétaire du lot) elles seront aménagées puis gérées, etc.

Ces précisions sont en effet nécessaires pour garantir sur la durée la suffisance et l'efficacité des mesures mises en place pour réduire les impacts du projet sur les milieux naturels et les continuités écologiques.

L'impact sur les espaces dédiés à la biodiversité des grands événements organisés sur le parc événementiel doit être évalué et maîtrisé (fréquentation et piétinement des prairies, stationnement des véhicules⁵⁶, bruit selon l'ampleur et la récurrence de ces manifestations).

Enfin, l'étude d'impact indique qu'un suivi écologique sera mis en place, grâce à des visites régulières du site pendant 30 ans. Il permettra d'établir « *les populations ayant pu se réapproprier les espaces aménagés, et les objectifs de gestion à mettre en œuvre pour maintenir et augmenter ces peuplements* » (page 398). Les modalités de ce suivi indispensable pour vérifier l'efficacité des mesures de réduction des impacts, doivent être précisées, ainsi que les modalités de son exploitation pour adopter au besoin des mesures correctives.

Il convient d'explicitier les objectifs cibles qui feront l'objet d'un suivi en termes de biodiversité, en lien notamment avec l'objectif de « zéro perte de biodiversité », et de préciser comment les modalités de gestion voire d'aménagement pourront être adaptées en fonction des résultats de ce suivi.

La MRAe recommande :

- **de quantifier les impacts du projet sur les espaces naturels avant et après mesures de réduction ;**
- **de préciser les mesures retenues pour réduire les impacts du projet sur la faune, la flore, les milieux naturels et les continuités écologiques (localisation, fonctionnalités, surfaces, type de végétation, modalités de gestion) ;**
- **de préciser les objectifs et dispositions retenues pour assurer et exploiter le suivi dans la durée de ces mesures.**

3.3 Le paysage

État initial et enjeux

L'étude d'impact décrit l'environnement paysager dans lequel s'inscrit l'ancienne base aérienne (pages 138 à 153). La base est située sur un vaste plateau, où se confrontent une zone urbaine dense au nord et à l'ouest et un tissu rural et agricole au sud et à l'est. L'étude d'impact indique qu'il s'agit « *d'un paysage de transition, entre les milieux périurbains adjacents composés de tissus résidentiels et de tissus industriels, et le milieu rural* » (page 139).

L'étude d'impact indique que les principaux enjeux de réhabilitation identifiés par le guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne (2010) sur le plateau de Brétigny-sur-Orge résident dans (page 138)⁵⁷ :

- les façades urbaines perçues depuis les infrastructures ;
- les coupures de ces infrastructures ;
- la banalisation des quartiers monospécifiques en lisière des villes.

56 L'étude d'impact indique que le stationnement lors des grands événements sur la plaine événementielle (comme le festival Download) est prévu sur des espaces non aménagés, à l'extrémité nord du taxiway et de la grande piste (page 433), ce qui pourrait concerner des zones refuges dédiées à la faune sauvage.

57 Ces enjeux de réhabilitation sont issus du « guide des Paysages urbains et naturels de l'Essonne », présenté dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact note que cette limite, au niveau de l'ancienne base de la zone dense de l'agglomération parisienne sur ce secteur est identifiée par le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) comme un « front urbain d'intérêt régional ».

Un enjeu paysager du projet, réside pour la MRAe, dans le traitement de ce front urbain notamment dans l'architecture des bâtiments d'activités qui feront face aux espaces demeurant agricoles.

Impacts et mesures

Le projet de reconversion a pris en compte le patrimoine militaire existant. Le grand espace ouvert constitué des pistes et de la grande prairie centrale est conservé, ce qui préserve les perspectives nord-sud. La géode (dôme de l'ancien radar) située en bordure de la grande piste, est également conservée comme emblème du projet de reconversion. Plusieurs anciens bâtiments militaires sont localisés au niveau du village urbain. Le plan guide prévoit de privilégier la reconversion de ces bâtiments plutôt que leur démolition, afin d'une part de développer une offre immobilière pour l'accueil d'entreprises dans des délais courts et des conditions économiques compétitives, et d'autre part pour valoriser le patrimoine bâti historique et limiter l'impact sur l'environnement des déconstructions et reconstructions (pages 279 et 280), ce qui paraît pertinent.

D'anciens bâtiments militaires sont également présents sur le secteur des Casernes. Le projet de ZAE des Casernes prévoit de les démolir, à l'exception de l'un d'entre eux (lot 12). L'existence de pollutions (amiante, plomb, pollutions chimiques) semble avoir été le critère principal pour déterminer la conservation ou non de ces bâtiments⁵⁸. La MRAe recommande de justifier ce choix et de tenir compte de leur éventuelle valeur patrimoniale.

L'étude d'impact indique qu'un des principes structurants du projet (plan guide) consiste à densifier les franges ouest, nord et est, en interface avec les tissus industriels ou résidentiels adjacents (page 299). Au sud, le pôle agriculture assure la transition entre les secteurs urbain et rural. L'étude d'impact n'explique cependant pas comment cette transition sera aménagée.

L'étude d'impact indique que les perceptions paysagères à partir des zones résidentielles situées à proximité du projet seront peu impactées, notamment du fait de l'existence d'un talus entre ces zones et la RD19, et que le projet sera majoritairement perceptible par les automobilistes circulant sur cette voie le long de la frange ouest du projet (page 299). Les mesures d'intégration paysagère proposées consistent essentiellement en l'aménagement de haies et d'espaces végétalisés, notamment en bordure de la RD19 au niveau de la zone e-commerce, entre les opérations franges ouest et carré nord⁵⁹, et autour du carré nord (page 440).

En ce qui concerne les opérations restant à réaliser, qui sont peu définies, l'étude d'impact évoque quelques principes généraux d'aménagement, par exemple un développement plutôt vertical des bâtiments et des retraits généreusement plantés (page 440), mais aucun élément précis n'est indiqué en termes de hauteur, de typologie et d'organisation des bâtiments et des espaces publics. La MRAe constate qu'en l'absence de cadrage plus précis de ces opérations, il est difficile d'en appréhender les impacts visuels. L'objectif de réduire les emprises bâties au profit de bâtiments en hauteur (objectif pertinent au regard de la limitation de la consommation d'espace non artificialisé) nécessite une réflexion particulière sur la perception dans le grand paysage du futur front bâti et l'encadrement des futures opérations.

Il conviendra ensuite à l'occasion des étapes ultérieures du projet, d'approfondir l'analyse paysagère et de définir des prescriptions architecturales et paysagères pour garantir la qualité des futures opérations.

En ce qui concerne la ZAE des Casernes, l'analyse paysagère est succincte et se borne à indiquer que le projet supprimera des zones de friches et de bâtis, ainsi que des parcelles agricoles pour sa seconde phase (page 301). Pour la MRAe, le projet de ZAE des Casernes, isolé au sein de la zone agricole apparaît en contradiction avec le front urbain défini dans le SDRIF⁶⁰.

58 Selon le tableau 21 « Référentiels et état des lieux des bâtiments présents sur le secteur des Casernes » (pages 161 et 162).

59 L'aménagement de cet espace végétalisé correspond aux zones refuges pour la biodiversité (page 440).

60 Au sud du front urbain, le SDRIF ne permet que la reconversion des sites déjà artificialisés, correspondant à la première phase du projet de ZAE. La deuxième phase de la ZAE s'implante sur des parcelles agricoles, non artifi-

La MRAe recommande :

- **de préciser comment le projet prend en compte les enjeux de réhabilitation identifiés dans l'état initial de l'étude d'impact, ainsi que l'aménagement d'une transition entre les bâtiments d'activités et les espaces à vocation agricole ;**
- **d'approfondir l'analyse de l'insertion dans le grand paysage des futurs bâtiments implantés en limite des terres agricoles et de définir des dispositions encadrant les opérations restant à réaliser.**

3.4 Les déplacements

État initial

La desserte routière de la base est assurée par la route départementale D19, qui la longe à l'ouest et est reliée au nord à la route nationale N104 (Francilienne). En 2016, la route D19 supportait un trafic moyen journalier d'environ 38 000 véhicules par jour, dont environ 8% de poids lourds.

Le site de la base est également encadré à l'est par les routes D312 qui donne accès à la ZAE de la Tremblaiie puis par la D31, et au sud par la route D117 qui par la RD 317 donne accès au secteur des Casernes (cf. figure 100 « carte du trafic routier en 2016 », page 189).

L'étude de circulation réalisée en 2016⁶¹ montre des difficultés de circulation aux heures de pointe en semaine et le samedi. Aux heures de pointe du matin et du soir, la francilienne est saturée et le fonctionnement du rond-point à feux D19 / D312 (situé au nord de la base) est très difficile. Des ralentissements sont également observés sur les routes situées autour de la base (D19, D312 et D31). Le samedi après-midi, le secteur de la zone commerciale de la Croix Blanche (situé au nord-ouest de la base) est saturé.

Depuis 2016, selon une note établie en 2020 par le bureau d'études en charge des études de circulation (non jointe en annexe), les niveaux de trafic autour de l'ancienne base aérienne n'ont cessé d'augmenter⁶² avec le développement rapide du secteur sud francilien, et le réseau routier départemental subit aujourd'hui des engorgements, en particulier le rond-point à feux D19 / D312 (page 295).

Pour ce qui concerne les transports en commun, deux lignes de RER desservent le territoire : la gare du RER C de Brétigny-sur-Orge est située en centre-ville, à 1,2 km à l'ouest de la base, et la gare du RER D de Ris-Orangis est située à environ 8 km à l'est. Plusieurs lignes de bus desservent le site, notamment depuis des gares des RER C et D.

Les aménagements cyclables sont assez limités dans le secteur d'étude. Une liaison cyclable a été réalisée pour rejoindre la gare de Brétigny-sur-Orge depuis l'entrée de la base au niveau de l'IRBA (page 199).

Impacts et mesures

À terme (après 2025), les flux de trafic générés par le projet d'aménagement sont estimés à 4 700 uvp/h⁶³ à l'heure de pointe du matin et 4 550 uvp/h à l'heure de pointe du soir (total émis et reçus, cf. page 286).

L'étude de circulation de 2016 a réalisé des simulations de trafic pour trois horizons : 2016-2020 (temps 1), 2020-2025 (temps 2) et 2025 et au-delà (temps 3), à partir de la programmation définie

cialisées.

61 L'étude de circulation de 2016 figure en annexe 9 de l'étude d'impact (« Ex-base aérienne 217 (91) – Plan directeur mobilité et voirie »).

62 L'étude d'impact fournit ainsi des indications sur les augmentations du trafic journalier (de 20 à 40 % selon les endroits de la D19), sur la période 2013-2019 (page 295). Il est souhaitable d'indiquer les évolutions de trafic aux différentes heures de pointe (matin, soir et week-end) et d'isoler les évolutions qui concernent la seule période 2016-2019, pour permettre d'appréhender l'état des lieux du trafic routier en 2019 par rapport aux comptages de 2016.

63 Uvp/h : unité de véhicule particulier par heure. Cette unité, obtenue en appliquant un coefficient de pondération à chaque catégorie de véhicules (poids lourd, voiture, deux-roues), permet d'exprimer les volumes de trafic dans une grandeur unique et de simplifier les calculs ultérieurs.

dans la première version du plan guide et en intégrant les projets de développement alors identifiés sur le secteur (ZAC Val Vert - Croix Blanche, ZAC Grand Parc à Bondoufle et ZAE des Casernes). Le scénario « fil de l'eau » (c'est-à-dire sans le développement du projet d'aménagement de la Base 217) n'a été étudié que pour l'horizon 2020.

Les simulations sont basées sur un plan de circulation évoluant selon les horizons considérés⁶⁴, prenant notamment en compte la création d'un maillage routier à l'intérieur de la base, qui serait rendu possible par l'abandon du plan « Neptune », qui permettrait la desserte des différents programmes de la base et éviterait la saturation du rond-point à feux D19 / D312 (page 292). Ce plan de circulation prend également en compte d'autres évolutions alors prévues sur le réseau routier dans le secteur, comme la liaison « Centre Essonne » et la création de voies ou carrefours⁶⁵. La MRAe remarque que, selon les cartes de simulations de trafic présentées⁶⁶ mais peu commentées, des difficultés de circulation seraient toujours observées aux heures de pointe à un horizon au-delà de 2025 (temps 3), notamment sur certaines sections des routes D19, D312 et D31.

L'étude d'impact indique que le plan de circulation prévu dans l'étude de 2016 devra être modifié pour tenir compte de différentes contraintes, et notamment celle du plan « Neptune » qui ne serait levée qu'à plus long terme, et des pistes qui sont désormais « classées zone infranchissable par un axe routier » (page 297). Un nouveau schéma de circulation, structuré en deux rings autour de la base, a été proposé par le bureau d'études (Illustration 5).

64 Cf. figure 148 « Plan de circulation en temps 1 – 2016-2020 » (page 289), figure 151 « Plan de circulation en temps 2 – 2020-2025 » (page 292) et figure 154 « Plan de circulation en temps 3 – au-delà de 2025 » (page 294).

65 L'aménagement d'un complément d'échangeur depuis la N104 intérieure au niveau de Fleury-Mérogis est également proposé, sous réserve d'études de faisabilité préalables (page 294).

66 La MRAe note une erreur de carte dans l'étude d'impact : pour le temps 3, à l'heure de pointe du soir, c'est la carte du temps 2 qui a été insérée (figure 153, page 293). Les titres des figures 152 et 153 (page 293), qui mentionnent l'horizon 2020-2025 alors qu'elles illustrent le temps 3, sont par ailleurs erronés.

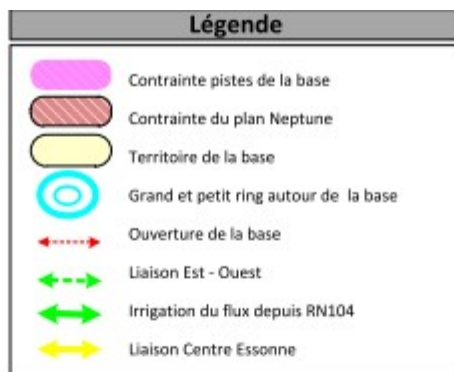


Illustration 5: Proposition du futur schéma de circulation pour remédier au plan Neptune (CDVIA, 2020)
(source : étude d'impact, page 297)

Les deux schémas de circulation ne sont pas comparés dans l'étude d'impact qui ne précise pas si les résultats de l'étude de 2016 demeurent pertinents avec ce nouveau schéma. Dans le cas contraire et si ce nouveau schéma est retenu, il convient pour la MRAE de reprendre les simulations de trafic de 2016 sur ces nouvelles bases.

L'étude d'impact évoque brièvement les incidences sur la circulation liées à l'organisation de grands événements sur le parc événementiel (page 295) : lors du festival Download de 2018, qui avait accueilli plus de 100 000 personnes, les files d'attente organisées à l'intérieur de la base avaient entraîné ponctuellement des problèmes en se prolongeant sur la D19 (page 295). Les autres moyens de transport éventuellement mis en place lors de ces événements (navette par exemple) doivent être décrits.

En ce qui concerne l'impact de la ZAE des Casernes, l'étude d'impact ne fournit aucune information sur la route D317, qui desservira la ZAE et verra donc son trafic augmenter. Cette petite voie d'importance secondaire rejoint la route D117 au nord du bourg de Leudeville.

Enfin, l'étude d'impact indique qu'un programme d'études partenarial⁶⁷ sur les problématiques de circulation a été engagé en 2019, sur un périmètre élargi. Un focus de cette étude sera dédié au projet d'aménagement de la Base 217. Elle précise que les premiers résultats, attendus courant 2020, pourront être intégrés à l'étude d'impact dans le cadre d'une future actualisation (pages 284, 330). Il importe pour la MRAe d'exploiter sans tarder les résultats de cette étude et de les intégrer dans l'étude d'impact qui sera soumise à l'enquête publique.

En ce qui concerne les transports en commun et les déplacements à pied ou à vélo, l'étude d'impact rappelle les mesures envisagées en 2016 dans le schéma directeur « mobilités », pour accompagner le développement du projet d'aménagement de la Base 217 : adaptation des lignes de bus, réalisation d'un téléphérique urbain reliant les RER C et D, mise en place de navettes autonomes à l'intérieur de la base et de stations de vélos électriques. La mise en œuvre de ces mesures se déclinait de façon progressive en trois phases (2016-2020, 2020-2025 et au-delà de 2025) (page 433 à 438).

L'étude d'impact expose l'état d'avancement de ces mesures (« *point d'étape à fin 2019* », page 434). Des lignes de bus ont été adaptées pour renforcer la desserte et notamment celle du site Amazon (modification de lignes, nouveaux arrêts, augmentation des fréquences, ajustement d'horaires). Le projet de téléphérique urbain entre les RER C et D n'a pas été retenu par Île-de-France Mobilités. L'étude d'impact indique qu'une « *étude est en cours par Île-de-France Mobilités concernant la desserte en transport en commun du site et notamment une liaison structurante entre le RER C et le RER D* » (page 434). Le développement de navettes autonomes sur la Base 217 n'a pour l'instant fait l'objet d'aucune démarche.

Le projet prévoit par ailleurs la mise en place « *d'une passerelle publique (en hauteur) qui desservira les différents programmes et qui amorcera la traversabilité de la Base 217 nord – sud vers le centre-ville et la gare de Brétigny-sur-Orge ainsi que les franchissements de la RD19 et RD312* » (page 439). Un franchissement de la route D19, soit par une passerelle, soit par un souterrain au niveau de l'entrée de l'IRBA dans la continuité des aménagements cyclables réalisés vers la gare de Brétigny-sur-Orge, est à l'étude. Aucune précision supplémentaire n'est apportée sur la passerelle publique interne à la base, le surplomb de la zone Neptune et le franchissement de la route D312.

Aucun autre aménagement en faveur des cyclistes et des piétons n'est indiqué, ce qui est surprenant au regard des problématiques de circulation routière et de desserte en transports en commun observées sur le secteur. A minima, les cheminements cyclables envisagés sur le site doivent être décrits, ainsi que leur continuité avec les cheminements existants ou prévus hors site.

Compte tenu de l'ampleur du projet, et du décalage dans le temps de la mise en œuvre ou de l'abandon de solutions envisagées initialement (téléphérique, navette), d'autres solutions de mobilité permettant de limiter la circulation automobile méritent pour la MRAe d'être également étudiées (covoiturage, autopartage...)⁶⁸.

Au final, la MRAe constate que les enjeux de circulation sont identifiés dans l'étude d'impact, que des études complémentaires sont engagées pour traiter cet enjeu, mais qu'en l'état actuel du dossier les impacts potentiels du projet apparaissent très forts et ne font pas l'objet de mesures programmées pour les réduire de manière significative. L'amélioration de la desserte, y compris en transports en commun et à vélo doit, selon la MRAe, être une condition préalable à l'implantation de nouvelles activités.

67 La maîtrise d'ouvrage de ce programme d'études est partagée entre Cœur d'Essonne Agglomération (sur la partie Base 217), le département de l'Essonne (sur le réseau magistral) et Île-de-France Mobilités (sur les transports en commun) (page 330).

68 L'étude d'impact évoque d'autres solutions de mobilité telles que les « *modes actifs* » ou une « *plateforme de covoiturage* », sans décliner leur prise en compte dans le projet, dans le chapitre relatif au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) et au plan local de déplacements (PLD) (page 370).

La MRAe rappelle enfin que le volet « déplacement » des études d'impact des opérations d'aménagement est essentiel, d'abord parce qu'il permet d'évaluer les incidences du projet sur les différents réseaux de transport, ensuite parce que de la qualité de cette approche dépend la pertinence des prévisions d'émissions sonores et de polluants liées au transport aux abords du projet qui constituent une donnée d'entrée essentielle des volets « bruit », « qualité de l'air », « gaz à effet de serre » ainsi que des évaluations de risques sanitaires.

La MRAe recommande :

- **d'actualiser les simulations de trafic routier et d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur la circulation routière, au regard des évolutions intervenues depuis l'étude de 2016 et des résultats des nouvelles études engagées depuis ;**
- **d'étudier et de présenter des aménagements en faveur des cyclistes et des piétons, ainsi que d'autres solutions de mobilité visant à limiter la circulation routière, comme le covoiturage ;**
- **de conditionner la réalisation des futures opérations à l'amélioration effective de la desserte routière et de l'offre de transport du secteur.**

3.5 Le bruit

Une étude acoustique a été réalisée afin de déterminer d'une part l'impact sonore des voies créées ou modifiées dans le cadre du projet, et d'autre part l'impact sonore lié aux augmentations de trafic sur les voies existantes. Cette étude s'est appuyée sur des mesures acoustiques réalisées in situ en 2015 ainsi que sur la modélisation du projet et les données de l'étude de trafic de 2016. Selon ces modélisations, aucun bâtiment d'habitation existant n'est impacté par une augmentation du niveau sonore liée aux créations ou modifications⁶⁹ de routes (pages 316 et 320).

Pour ce qui concerne les impacts sonores liés aux augmentations de trafic sur les routes existantes, seules certaines habitations situées à Vert-le-Grand seront concernées par une augmentation significative des niveaux sonores, c'est-à-dire de plus de deux dB(A) (page 320, et figure 169 de la même page). Aucune mesure de protection n'est exigée réglementairement dans ce cas (cf. étude acoustique⁷⁰, qui rappelle les réglementations applicables). L'étude d'impact indique cependant que les niveaux acoustiques attendus en façade de ces habitations ont été comparés aux seuils de définition de « point noir du bruit » et qu'ils restent inférieurs à ces seuils. Aucune protection acoustique n'est donc proposée.

L'étude d'impact souligne que l'étude acoustique devra être mise à jour lorsque l'implantation de l'ensemble des nouvelles voies routières prévues sur la zone aménagée seront définies et leurs trafics estimés (pages 315 et 321).

Pour la MRAe cette actualisation sera nécessaire, au vu notamment de la modification envisagée du schéma de circulation (cf. paragraphe 3.4 sur les déplacements). Elle suggère d'étudier des solutions permettant d'éviter ou de réduire les impacts sonores supplémentaires pour les habitations existantes.

L'étude d'impact indique par ailleurs qu'aucune activité ou installation bruyante n'est actuellement installée ou prévue sur le site, et que les entreprises qui s'implantent doivent respecter la réglementation en vigueur en matière de nuisances sonores (page 312). Cette affirmation aurait pu être étayée de données concernant l'impact sonore des établissements déjà implantés sur la base.

L'étude d'impact note également que l'espace événementiel peut être générateur de nuisances sonores (page 312). Il convient, pour la MRAe, de le prendre en compte dans la programmation des logements prévus.

69 Les routes départementales D19, D312 et D31 ont été considérées comme modifiées dans cette étude, même si les aménagements sur ces routes ne sont pas exactement définis. Comme l'explique l'étude acoustique fournie en annexe, cette hypothèse est majorante car la réglementation relative à la création ou la modification d'une infrastructure est plus contraignante que celle relative aux effets induits du projet (cf. annexe 10, page 13/56 de l'étude « *Projet d'aménagement de l'ex-base 217 à Brétigny-sur-Orge - Impact acoustique du projet* » de décembre 2019).

70 Cf. page 13/56 de l'étude acoustique figurant en annexe 10 de l'étude d'impact (« *Projet d'aménagement de l'ex-base 217 à Brétigny-sur-Orge - Impact acoustique du projet* » de décembre 2019).

Enfin, en ce qui concerne la prise en compte des nuisances sonores auxquelles seront exposés les futurs usagers, l'étude d'impact préconise la mise en place d'une isolation acoustique renforcée pour les bâtiments neufs de logements et de bureaux qui s'implanteraient dans les secteurs les plus bruyants (le long des routes D19 et D312)⁷¹ (pages 444 et 454). Il convient que le maître d'ouvrage précise s'il fait sien cette préconisation et comment il en imposera le respect par les aménageurs.

La MRAe recommande :

- **d'actualiser l'étude acoustique lorsque le tracé des nouvelles voies sera arrêté ;**
- **de mettre en œuvre les mesures préconisées pour réduire les impacts sonores pour les futurs usagers.**

3.6 La pollution de l'air

Une étude « air et santé » a été réalisée et est jointe en annexe à l'étude d'impact⁷².

La qualité moyenne de l'air sur la commune de Brétigny-sur-Orge est présentée à l'aide de l'indice CITEAIR⁷³. En 2018, l'indice de pollution CITEAIR était « très faible » à « faible » pendant 59,5 % de l'année, « moyen » pendant 37 % de l'année et « élevé » à « très élevé » pendant 3,6 % de l'année. Selon l'étude d'impact, les polluants majoritairement responsables d'un indice CITEAIR élevé sont les PM10⁷⁴ (page 210).

Des mesures de la qualité de l'air ont été réalisées sur le site, sur une période de 14 jours consécutifs en mars 2015. Deux polluants ont été mesurés : le dioxyde d'azote et le benzène, polluants considérés comme de bons indicateurs de la pollution atmosphérique émise par le trafic routier. Les résultats des mesures montrent des teneurs élevées en dioxyde d'azote, avec une moyenne de 44 µg/m³. Cette concentration est supérieure à la valeur limite fixée à 40 µg/m³ en moyenne annuelle, ainsi qu'à la concentration moyenne mesurée sur la station Airparif d'Évry sur la même période, qui était de 33 µg/m³. Pour le benzène, l'objectif de qualité fixé à 2 µg/m³ en moyenne annuelle est respecté sur les 14 jours de mesures⁷⁵ (pages 212 et 213).

L'état initial de la qualité de l'air sur le site a été modélisé grâce aux résultats des mesures in situ, pour le dioxyde d'azote et le benzène, et aux données d'Airparif de 2018, qui permettent d'une part de compléter les valeurs de fond sur les polluants non mesurés et d'autre part d'extrapoler les données de la campagne de mesures sur une année complète.

L'impact du projet a été évalué par comparaison entre un scénario « fil de l'eau » (c'est-à-dire sans la réalisation du projet) et un scénario « avec projet », aux horizons 2020 et 2025. À l'horizon 2025, les résultats montrent que le projet entraîne une hausse des émissions totales de polluants atmosphériques sur la zone d'étude de 16,3 % à 44,8 %. Cette hausse est principalement liée à l'augmentation des distances parcourues totales, à l'extension du réseau routier et à la modification des vitesses entre les différents scénarios (page 306). En termes de concentrations, le projet induit à l'horizon 2025 une augmentation moyenne des concentrations sur la zone d'étude de 5,4 % pour le dioxyde d'azote et de 0,7 % pour les PM10. L'augmentation des concentrations est localisée principalement au niveau des axes nouvellement créés et des axes structurants. Selon l'étude d'impact, les impacts du projet sur la qualité de l'air sont jugés peu significatifs et très localisés (page 309).

71 Un isolement acoustique de façade de 35 décibels minimum est préconisé pour les bâtiments neufs de logements et de bureaux dont le niveau sonore en façade est compris entre 65 et 70 dB(A), ce qui correspond aux bâtiments situés le long des routes D19 et D312. Un isolement acoustique de façade de 30 dB(A) minimum est préconisé pour les autres bâtiments (page 444).

72 L'étude « Volet air et santé de l'étude d'impact » de décembre 2019 est produite en annexe 11.

73 CITEAIR : l'indice européen Citeair est un indice de qualité de l'air qui permet de connaître et comparer la pollution de l'air dans les villes d'Europe. Il a été développé dans le cadre du projet européen du même nom (« common information to european air »).

74 Les PM10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, notées PM en anglais pour « particulate matter ». Les PM2,5 sont des particules inférieures à 2,5 micromètres.

75 La station Airparif d'Évry permet le suivi en continu du dioxyde d'azote mais pas du benzène (page 213).

En termes de mesures de réduction, l'étude d'impact propose que le projet tende à privilégier l'usage des transports en commun (création de points d'arrêts pour les transports en commun) et des modes actifs (aménagement d'itinéraires piétons et cyclables sécurisés), afin de diminuer l'usage de la voiture (page 444). Comme indiqué précédemment (cf. paragraphe 3.4 sur les déplacements), il convient pour la MRAe de détailler les aménagements qui seront mis en place, notamment pour les modes actifs.

La MRAe recommande d'actualiser l'étude « air et santé » lorsque le tracé des nouvelles voies sera arrêté, puis lorsque la programmation des opérations sera affinée.

3.7 La pollution des sols

La thématique de la pollution des sols est présentée de façon succincte, à partir de certaines des études réalisées⁷⁶.

État initial

L'étude d'impact indique qu'une étude de pollution des sols, qui a concerné environ 550 hectares, a été réalisée en 2014. Elle présente une synthèse de ses résultats sur seulement six zones (page 203, et carte page 204⁷⁷), sans expliquer ce choix. Les analyses alors effectuées in situ montrent l'absence de pollution notable sur quatre zones, et une pollution significative sur deux zones :

- Zone B (correspondant approximativement au pôle sécurité défense, point à confirmer) : des traces de trichloréthylène ont été relevées dans les couches superficielles du sol. Cette pollution a contaminé les eaux souterraines, et un réseau de surveillance a été mis en place ;
- Zone C (correspondant approximativement au village urbain et au « backlot ») : des pollutions localisées aux hydrocarbures, limitées en profondeur et n'ayant pas impacté les eaux souterraines, ont été relevées.

L'étude de pollution n'est pas jointe en annexe, ce qui ne permet pas de disposer d'éléments précis de diagnostic (plan d'implantation et profondeur des sondages, polluants recherchés, concentrations en polluants mesurées, etc.).

L'étude d'impact indique par ailleurs (page 205) que des diagnostics plus approfondis ont été réalisés sur le secteur e-commerce en 2016 et sur le secteur de la Tremblaie en 2018, secteurs sur lesquels les projets ont été réalisés, ou pour lesquels des permis de construire ont été accordés. Ces diagnostics avaient comme finalité de s'assurer que les terrains étaient compatibles d'un point de vue sanitaire et environnemental avec les usages prévus. L'étude d'impact ne présente pas les résultats de ces études.

Aucune information n'est apportée sur la pollution des sols du secteur où seront réalisées les cultures⁷⁸ du pôle agriculture, dont la première phase est en cours d'aménagement. Des compléments sont nécessaires sur ce point, afin d'établir l'absence de risque sanitaire lié à la consommation des produits agricoles.

76 Dans le chapitre « état initial », l'étude d'impact mentionne une étude réalisée par SITA REMEDIATION en mai 2014, des investigations complémentaires au droit de la zone B (page 203), ainsi que des diagnostics réalisés par SOLPOL sur le secteur e-commerce en 2016 et sur le secteur de la Tremblaie en 2018 (page 205). Dans le chapitre « incidences », elle mentionne également un diagnostic environnemental réalisé par SOLPOL en 2015 (page 321), non cité auparavant. Il serait utile que ces études soient accessibles au public lors de l'enquête.

77 La délimitation de certaines zones est imprécise sur cette carte. C'est le cas de la zone L, située au nord, et de la zone M, située en partie sud, dont les pourtours ne sont pas délimités par un trait rouge comme pour les autres zones.

78 Les résultats de l'étude de pollution de 2014 ne sont présentés que pour des secteurs situés au nord de la piste est-ouest, hormis la zone K localisée au niveau du site Amazon ou du ball-trap (d'après la carte de la page 204).

Impacts et mesures

L'étude d'impact explique, d'une manière générique, quels sont les impacts liés à la pollution des sols en place (page 321) : ce sont, pendant la phase de chantier, la production de déblais potentiellement pollués en cas d'excavation et les risques sanitaires pour les travailleurs sur les chantiers et les riverains, et, en phase d'exploitation, l'exposition des populations aux pollutions du milieu souterrain et le transfert des polluants vers la nappe.

En outre, en phase d'exploitation, il existe un risque de pollution des sols par les activités, notamment industrielles, qui s'implanteront. L'étude d'impact rappelle que les entreprises devront respecter la réglementation en vigueur en matière de prévention du risque de pollution de sols (par exemple : dispositifs de rétention suffisamment dimensionnés, cuves à double paroi, système de détection de fuite).

L'étude d'impact indique que préalablement au développement des nouveaux secteurs, des études complémentaires seront réalisées. La finalité de ces études et des éventuels travaux de dépollution qui suivront sera de s'assurer que les terrains sont compatibles d'un point de vue sanitaire et environnemental avec les aménagements et usages prévus (page 444).

En ce qui concerne le secteur des Casernes, l'étude d'impact précise que « *des analyses particulières devront être réalisées au niveau des bâtiments à risque dans lesquels les usages précédents auraient pu contribuer à une pollution localisée du sol (hydrocarbures notamment)* » (page 205). Le tableau relatif à l'état des lieux des bâtiments sur ce secteur (pages 161 et 162) relève des pollutions diverses (chimique, hydrocarbures, amiante, plomb). La source de ces diverses informations n'est pas précisée⁷⁹.

La MRAe constate que toutes les investigations sur la pollution des sols n'ont pas été réalisées à ce stade du projet, et prend acte des engagements du maître d'ouvrage à réaliser des études complémentaires avant le développement des futures opérations et à s'assurer de l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers.

Elle relève néanmoins que la programmation est peu définie sur certains secteurs (carré nord, village urbain) et potentiellement susceptible d'accueillir des logements ou des établissements sensibles⁸⁰...). Ceci nécessite de disposer, suffisamment en amont des projets, des informations nécessaires pour choisir une implantation appropriée. La MRAe rappelle que la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles précise que de tels établissements doivent être évités sur les sites pollués. S'il s'avère impossible de trouver un site alternatif non pollué, une telle impossibilité doit alors être étayée par un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation.

La MRAe recommande :

- ***de présenter dans l'étude d'impact tous les résultats des études de pollution réalisées, et de joindre les études complètes en annexe ;***
- ***de présenter les études de pollution des sols réalisées sur le secteur du pôle agriculture, et d'établir l'absence de risque sanitaire lié à la consommation des produits agricoles ;***
- ***si des logements ou des établissements sensibles sont prévus dans certaines opérations, d'approfondir les études de pollution des sols afin de pouvoir justifier des choix d'implantation retenus et de s'assurer de l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers ;***
- ***d'actualiser l'étude d'impact en conséquence.***

79 Notamment, ces informations proviennent-elles d'une étude historique ou documentaire, qui met en avant des sources de pollutions potentielles, ou de diagnostics réalisés ayant mis en évidence des pollutions avérées ?

80 Cf. note de bas de page n°31.

3.8 Le risque pyrotechnique

L'aérodrome de Brétigny a subi de nombreux bombardements lors de la seconde guerre mondiale, qui ont induit une pollution pyrotechnique du site. L'étude d'impact présente ce risque pyrotechnique (pages 180 à 185).

Deux études historiques de pollution pyrotechnique ont été réalisées, en 2010 et 2016. Elles ont permis d'établir des cartes de synthèse des risques pyrotechniques⁸¹, en fonction des profondeurs des cibles (entre 0 et 120 cm, et supérieure à 120 cm) et du niveau de risque (très faible, faible, moyen, important, fort). Sur 364 hectares diagnostiqués, 214 sont classés en risque moyen à fort. Les zones impactées se concentrent sur les parties centrale et sud de la base aérienne.

A ce stade du projet, environ 120 hectares ont déjà fait l'objet d'une dépollution pyrotechnique, notamment sur le secteur de la Tremblaie, la parcelle Amazon, le secteur Mermoz, le Backlot et la partie ouest de la ferme de l'Envol (cf. carte de la page 185).

L'étude d'impact rappelle que pour chaque secteur amené à se développer, un diagnostic pyrotechnique sera réalisé au préalable et si nécessaire une dépollution (page 332).

3.9 La consommation de terres non artificialisées

En termes de consommation d'espaces ouverts et/ou agricoles, l'étude d'impact indique que, sur les 300 hectares correspondant aux terrains cédés à la CDEA (page 277) :

- 150 hectares seront urbanisés et construits (40 ha sur la commune de Brétigny-sur-Orge et environ 110 ha sur la commune du Plessis-Pâté) ;
- 150 hectares resteront des espaces ouverts : 75 ha pour l'agriculture, 50 ha pour l'évènementiel et 25 ha pour la biodiversité et les espaces publics.

Sur les 136 hectares recensés en surface agricole dans le périmètre du plan guide⁸², la mise en œuvre du plan guide entraînera la perte de 61 ha de terres agricoles.

L'étude d'impact rappelle que dans la carte de destination générale du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), la partie de la base située au nord du front urbain correspond à un site d'urbanisation préférentielle (page 339).

Elle estime que cette consommation de terres agricoles aura un impact modéré sur la filière agricole productive locale, étant donné qu'elle était en totalité destinée à l'activité de recherche portée par l'INRA, qui a quitté le site en 2018 (page 283). Les terres agricoles anciennement cultivées par l'INRA sont actuellement exploitées de manière temporaire par un agriculteur local, dans le cadre d'une convention de mise à disposition (page 172). La MRAe remarque que même s'il était prévu que ces terres fassent l'objet d'une urbanisation, l'activité agricole sera donc tout de même impactée et que 61 ha de terres agricoles seront artificialisées et largement imperméabilisées.

En outre, le projet du plan guide permettra de préserver 75 ha pour la mise en œuvre d'un projet d'agriculture, dont une première phase de 55 ha a été concrétisée avec l'installation de la ferme de l'Envol, ce qui est à souligner.

Enfin, comme indiqué précédemment⁸³, si l'étude d'impact évoque un développement plutôt vertical des bâtiments afin de réduire les emprises bâties et de maximiser les surfaces de pleine terre (page 440), aucun objectif chiffré n'est avancé en termes de densité.

La MRAe recommande de préciser comment l'objectif général de limitation de la consommation d'espaces ouverts et/ou agricoles a été décliné par le projet, au regard notamment des alternatives possibles sur le territoire (réhabilitation de parcelles existantes non utilisées, aménagement de dents creuses...), ainsi que des objectifs de densification.

81 Ces cartes, dont la légende est peu lisible, sont présentées pages 181 et 182.

82 148 hectares du périmètre étaient recensés en surface agricole en 2017, dont 136 hectares dans le périmètre du plan guide (pages 169, 170 et 283).

83 Cf. paragraphe 3.1 « Les eaux » du présent avis.

La deuxième phase de la ZAE des Casernes (partie sud) va entraîner la consommation de 6,9 ha de terres cultivées qui étaient exploitées par l'INRA (page 283). La MRAe remarque que cette deuxième phase de la ZAE n'est pas compatible avec le zonage du plan local d'urbanisme (PLU) de Leudeville, qui classe son emprise en zone agricole (cf. figure 185 « *Extrait du zonage du PLU de Leudeville* », page 349). L'étude d'impact rappelle par ailleurs que le projet de ZAE pourrait être remis en cause avec le départ de l'INRA.

4 Justification du projet retenu

4.1 Justification du projet retenu

Les ambitions retenues pour le projet d'aménagement de la Base 217 sont notamment de renforcer les capacités d'accueil économique du territoire, d'améliorer la situation de l'emploi en favorisant la création et l'installation d'entreprises innovantes, et de soutenir le développement de nouvelles zones d'activités (page 27). L'étude d'impact indique que ce choix est justifié par la perte de plus de 2 000 emplois liée à la fermeture de la base aérienne, sur un territoire plutôt faible en offre d'emplois, ce qui impliquait de cibler le projet de reconversion en priorité sur l'accueil d'activités économiques productives génératrices d'emplois pérennes. Par ailleurs, le développement de logement a été écarté du fait de l'enjeu fort en matière de création d'emploi, d'un dynamisme de construction de logements déjà fort sur le reste du territoire et d'une inadéquation du site avec le développement de nouveaux quartiers qui auraient été isolés des lieux de centralité existants (page 372)⁸⁴. L'étude d'impact retrace également l'historique et les grandes étapes de l'élaboration du projet (pages 372 à 379).

Les objectifs particuliers de la ZAE du site des Casernes sont notamment de créer des activités et de l'emploi, de maîtriser le devenir de cet espace en élaborant un projet d'ensemble, et de « préserver des espaces naturels et agricoles par la reconversion d'un espace militaire » (page 380).

Au regard d'une part de ses impacts sur le paysage, de ses difficultés d'accès, de la présence de nombreuses zones économiques sur le secteur, et d'autre part de la nécessaire reconversion du site de l'INRA, la vocation du secteur des Casernes mérite selon la MRAe d'être réexaminée, comme recommandé plus haut (3.3).

4.2 Articulation du projet avec les documents d'urbanisme

Un chapitre de l'étude d'impact traite de l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme et d'autres documents supra-communaux⁸⁵.

Les communes de Brétigny-sur-Orge et Le Plessis-Pâté appartiennent à la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération (CDEA). Elles appartiennent au territoire du SCoT Cœur d'Essonne Agglomération approuvé le 12 décembre 2019 (qui s'est subsisté pour ces deux communes au SCoT Val d'Orge évoqué précédemment). Les PLU de deux communes doivent en tant que des besoin, être mis en compatibilité avec ce SCoT dans un délai de trois ans. Ce SCoT comporte un objectif 2.1 : « Mettre en œuvre le projet de « La Base 217 », fer de lance innovant et économique ». Ses prescriptions ne mentionnent pas de projets de logement.

Leudeville et Vert-le-Grand appartiennent à la communauté de communes du Val d'Essonne (CCVE). Le SCoT du Val d'Essonne, approuvé le 30 septembre 2008 et qui n'a pas évolué depuis plus de 10 ans n'est plus opposable. L'élaboration d'un nouveau SCOT a été lancée en juillet 2019, pour notamment prendre en compte l'arrêt de l'activité militaire de la Base Aérienne 217.

84 La MRAe note toutefois que selon le dossier présenté à l'appui de la demande d'examen au cas par cas de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté avec l'opération « village urbain », le règlement du PLU serait modifié pour permettre la construction de logements dans une partie de cette opération.

85 Chapitre « *Compatibilité du projet avec les plans et programmes* », pages 333 à 370.

En particulier, le front urbain identifié par le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) sur le secteur est présenté (page 339). Ce front doit permettre une transition entre l'espace urbain ou à urbaniser et les espaces ouverts, et la valorisation réciproque de ces espaces. Selon les orientations générales du SDRIF⁸⁶, aucune urbanisation nouvelle ne peut le franchir. Il appartient aux collectivités territoriales d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme.

Le SCoT de la communauté d'agglomération du Val d'Orge signalait ce front urbain (cf. figure 180 page 343). Le SCoT Cœur d'Essonne Agglomération dans son objectif 3.4 « Articulier les paysages d'interface » comporte une prescription relative aux fronts urbains⁸⁷. Les règlements et les zonages des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Brétigny-sur-Orge et du Plessis-Pâté actuellement en vigueur ne comportent pas de prescriptions relatives à ce front urbain régional.

L'étude d'impact indique (page 339) que cette limite « a été intégrée dans le cadre du projet ». Elle cite l'orientation du SDRIF. Elle n'explique ni comment cette limite est « intégrée » dans le projet, ni quelle est sa localisation et quelles prescriptions sont retenues pour les opérations concernées (traitement architectural des immeubles situés en limite des espaces demeurant ouverts).

La MRAe recommande de préciser comment le projet intègre le front urbain défini dans le SDRIF et repris dans le ScoT et de compléter le dossier soumis à l'enquête publique en conséquence.

La MRAe remarque à nouveau que la deuxième phase de la ZAE n'est pas compatible avec le zonage du plan local d'urbanisme (PLU) de Leudeville, qui classe son emprise en zone agricole.

L'étude d'impact présente (pages 345 et suivantes) les dispositions des quatre PLU relatives au site. Elle indique que « les futures constructions et aménagements se devront d'être compatibles avec les règlements des différents zones concernées. Cette compatibilité sera démontrée dans le cadre des Permis d'aménager ou des Permis de construire. » Elle ne fait pas état d'un besoin de mise en compatibilité de ces PLU avec le projet. Or la MRAe est saisie par le maire de la commune du Plessis-Pâté d'une demande d'examen au cas par cas pour décider si la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté avec l'opération « Village urbain » doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

La MRAe note que si le projet n'est pas compatible avec certains documents d'urbanisme en vigueur, l'enquête publique doit porter à la fois sur l'intérêt général du projet en application de l'article XXXX du code de l'environnement et sur la mise en compatibilité de ces documents en application des articles L143-44 et L143-54 du code de l'urbanisme.

La MRAe recommande de préciser si la mise en œuvre du projet nécessite des mises en compatibilité des PLU des communes concernées, et, le cas échéant, de compléter le dossier soumis à l'enquête publique en conséquence.

86 Page 37 « Les fronts urbains d'intérêt régional sont intangibles. Les redents situés entre la limite d'urbanisation et le front peuvent être urbanisés. Aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir.

Il appartient toutefois aux collectivités territoriales d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme.

Les limites de l'urbanisation existante, lignes de contact avec les espaces agricoles, boisés et naturels, doivent être, le cas échéant, adaptées afin de constituer un front cohérent et maîtrisées et traitées afin d'atteindre les objectifs qui sont assignés aux fronts urbains.

À l'occasion des projets d'extensions, doivent être déterminés (...) les espaces nécessaires aux développements urbains et les limites à terme de ces extensions, dans le respect de la préservation des espaces agricoles, boisés et naturels, de l'activité agricole, et l'économie d'espace. Ces limites suivront les lignes de rupture géographique, naturelle ou artificielle, lorsque celles-ci existent; en leur absence, le front sera créé et aménagé sur les espaces à vocation urbaine »

87 « Une limite à l'urbanisation devra être préservée et traitée de manière qualitative sur les principales franges urbaines d'intérêt régional. Les limites précises seront définies au sein des documents d'urbanisme locaux. Les limites de l'urbanisation existante, ligne de contact avec les espaces agricoles, boisés et naturels, doivent être, le cas échéant, adaptées afin de constituer un front cohérent et maîtrisé et traitées de manière qualitative. »

5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique fourni dans le dossier fait l'objet d'un document séparé de l'étude d'impact. Il répond globalement à l'objectif de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique des sujets traités dans l'étude d'impact. La description du projet est longuement exposée (pages 9 à 21 du résumé). Il convient de l'illustrer par une carte présentant les périmètres des différentes opérations du plan guide. L'analyse de l'état initial de l'environnement est présentée de manière littérale, sans illustration (pages 23 à 27 du résumé), ce qui ne permet pas de localiser les différents enjeux environnementaux. Un tableau récapitule ensuite les principaux enjeux de manière hiérarchisée (pages 30 à 32 du résumé). L'analyse des incidences du projet et les mesures pour éviter, réduire ou compenser ces incidences sont également présentées sous la forme de tableaux synthétiques (pages 33 à 36), denses mais complets.

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et inter-départementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.