

**Direction de l'Animation Territoriale
de l'Attractivité et des Contrats**
Service Attractivité et Développement Territorial

Monsieur Éric BRAIVE
Président de Cœur d'Essonne Agglomération
Cœur d'Essonne Agglomération
1 place Saint-Exupéry
91704 SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS

Évry-Courcouronnes, le

10 MARS 2021

Monsieur le Président,

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement et pour donner suite à votre lettre en date du 24 décembre 2020, je vous fais part de l'avis du Conseil départemental sur l'étude d'impact portant sur le projet d'aménagement de l'ancienne base aérienne, dite « BA 217 », porté par Cœur d'Essonne agglomération.

I. Déplacements

La question des déplacements figure, dans cette étude, en tant que sujet transversal. Notre collectivité est tout particulièrement concernée par la présence d'un réseau routier départemental ceinturant le périmètre de l'ex-BA 217. Il s'agit des RD 19 et RD 312 (en desserte directe), ainsi que des RD 31 et RD 117 (situées à proximité).

Des études de trafic à actualiser

Les données relatives au trafic routier, sur lesquelles repose l'étude d'impact, datent de 2016. Aussi, leur actualisation semble indispensable afin que le dossier, que vous me soumettez pour avis, puisse établir des projections de trafic, pour les années à venir, suffisamment fiables.

A ce sujet, et pour mémoire, l'observatoire des trafics, créé en 2019 à l'initiative des partenaires du projet de territoire, dont le Département de l'Essonne et Cœur d'Essonne agglomération sont parties prenantes, a constitué une base de données sur lesquelles votre étude pourrait utilement s'appuyer afin de fiabiliser ses projections de trafic pour les années à venir.

Je note, cependant, que les études de 2016 faisaient déjà état d'une forte congestion des axes structurants du réseau routier départemental (RD 19 et RD 312) et national (RN 104, dite « Francilienne »). De ce fait, le Département craint une dégradation progressive de la situation en lien avec l'aménagement de l'ancienne BA 217.

Le courrier doit être adressé
à Monsieur le Président
du Conseil départemental

Hôtel du Département
Boulevard de France
91012 Évry cedex

Tél. : 01 60 91 91 91
Fax : 01 60 91 91 77

Pour limiter la congestion du réseau routier : des mobilités alternatives à la voiture

Face au risque d'une augmentation continue du trafic automobile, il semble indispensable que le projet d'aménagement de l'ex-BA 217 intègre, prioritairement, des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Aussi, je vous informe que le Département veillera, tout particulièrement, à ce que le projet de développement économique et urbain de l'ancienne base aérienne, mis en œuvre par l'intermédiaire des aménageurs et des décideurs publics comme privés, favorise ce type de solutions et vise le report modal en accompagnant le changement des pratiques des usagers.

A ce sujet, l'étude d'impact gagnerait à intégrer des informations sur la mobilité actuelle et future des salariés au sein du périmètre qui nous est soumis pour avis. Ces données pourraient être accompagnées d'une cartographie indiquant le nombre de salariés par commune de résidence.

Le renforcement des transports en commun

L'étude d'impact pourrait intégrer, sur la cartographie de la p. 198, le point d'arrêt « BA 217 » desservi par la ligne de bus 227-04. Par ailleurs, les besoins en mobilité, actuellement non satisfaits en termes de transport en commun, mériteraient d'être présentés. Il s'avère, à ce sujet, que plusieurs lignes desservant la BA 217 ont été renforcées depuis fin 2019. Cette information pourrait utilement compléter l'étude.

Il serait, en outre, intéressant de détailler la desserte future (interne) du site en matière de transports en commun, ainsi que la localisation des hubs multimodaux (p. 429).

En termes de prospective, la création d'une desserte de transports en commun structurants pourrait contribuer à l'absorption d'une partie des flux induits par les futurs utilisateurs de la base aérienne, ce qui permettrait, ainsi, de soulager le réseau routier départemental local, tout en diminuant les nuisances sonores et en améliorant la qualité de l'air. Alors même que le projet d'un transport par câble n'est plus d'actualité, cette alternative à la voiture individuelle mériterait d'être mise en exergue dans l'étude d'impact.

Des éléments complémentaires vous sont proposés en annexe. Je vous recommande de les prendre en compte.

Le Département favorise le développement des modes de déplacements dits actifs

La mise en œuvre de liaisons en faveur des modes dits actifs (piétons et vélos), permettant la connexion entre les pôles d'habitat, d'emploi et les gares, aura également des effets positifs sur l'intensité du trafic routier. Un accompagnement de ce développement est d'ores et déjà programmé par le Département. Il s'est traduit par la mise en place d'un « Plan Vélo » (adopté par l'Assemblée départementale en date du 28 mai 2018) auquel sont adossés de nouveaux itinéraires à mettre en œuvre selon un calendrier de programmation associé.

Aussi, pour mémoire, il est prévu, à l'horizon 2026, la réalisation d'une piste cyclable le long de la RD 19 (section comprise entre l'intersection avec la RD 312 et l'accès à l'IRBA), le long de la RD 312 (section comprise entre Bondoufle et Le Plessis-Pâté) et, enfin, le long de la RD 31 (section comprise entre Bondoufle et Vert-le-Grand).

Enfin, il conviendrait que vous procédiez à une mise à jour de l'étude d'impact (p. 199) sur ce sujet, dans la mesure où le « Plan Vélo » a succédé au Schéma départemental des circulations douces (SDDCD).

L'acquisition des emprises foncières à la charge de l'aménageur

Je vous informe que les emprises foncières, nécessaires à la mise en place des transports en commun et des circulations douces, devront être mises à la charge de l'aménageur, s'agissant à la fois des accès au site de l'ancienne base aérienne, comme des potentiels aménagements capacitaires de voirie dans les sections courantes.

Enfin, il serait souhaitable que le maillage viaire de l'ex-base aérienne, en lien avec le réseau routier départemental, fasse l'objet d'une réflexion commune susceptible d'assurer des connexions performantes et efficaces sur des points d'échanges déjà existants, par exemple le carrefour de l'IRBA.

Un traitement des eaux pluviales qui devra être réalisé en-dehors du réseau routier départemental

Je vous informe que l'étude hydraulique du projet d'aménagement relative à l'imperméabilisation des sols de l'ex-BA 217, ne devra permettre aucun déversement supplémentaire des eaux pluviales sur les emprises routières départementales. L'étude nécessite d'être précisée sur ce point.

II. Environnement et cadre de vie

Prise en compte du volet « eau »

L'étude d'impact évoque une réflexion globale sur la gestion de l'eau en lien avec le paysage et la biodiversité. Elle rappelle également qu'une étude est actuellement en cours, à ce sujet, au sein d'un groupement (cf. annexe pour retrouver le passage de l'étude d'impact auquel il est fait référence ici).

Il pourrait être précisé, dans votre document, que le Département de l'Essonne et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie accompagnent techniquement et financièrement cette démarche initiée récemment. Nos deux entités ont, par ailleurs, contribué à la structurer. Les éléments de gestion, figurant dans l'étude d'impact à ce propos, sont relativement généraux. Ils mériteraient d'être précisés dans l'étude pour un schéma de gestion des eaux pluviales, actuellement en cours de réalisation.

Prise en compte du volet « paysage et patrimoine arboré »

Le Département s'interroge, au sujet de la vision « *grand paysage* » du projet d'aménagement de l'ex-BA 217, sur les capacités de la palette végétale à prendre en compte les événements climatiques (sécheresse, pluviométrie à l'instant « *t* »). Aussi, il serait souhaitable que l'aménageur prenne l'attache de la Direction de l'environnement afin d'aborder cette question de façon plus détaillée.

Prise en compte du volet « déchet »

Il s'avère que les déchets, en provenance du secteur d'aménagement concerné par l'étude d'impact, seront majoritairement issus des activités économiques. Dans ce cadre, chaque entreprise devra trier, faire collecter, traiter et valoriser ses propres déchets. Les entreprises concernées pourraient, toutefois, mettre en œuvre une réflexion globale à ce sujet afin de négocier des contrats plus intéressants auprès des prestataires extérieurs et favoriser, le cas échéant, l'émergence de filières de recyclage internes. Des entreprises pourraient notamment être intéressées par les déchets produits par d'autres (par exemple la réutilisation de palettes).

En termes d'aménagement de l'espace, il semble important de favoriser une bonne desserte des terrains par les services publics de collecte des déchets, ainsi que par les prestataires privés.

Des informations complémentaires vous sont proposées en annexe. Je vous propose de les prendre en compte également.

Prise en compte du volet « qualité de l'air »

Les mesures retenues par le projet d'aménagement pour limiter la dégradation de la qualité de l'air, mériteraient d'être développées dans l'étude d'impact.

Aussi, je vous propose de vous référer aux éléments figurant en annexe et de vous rapprocher de la Direction de l'environnement pour plus de renseignements à ce sujet.

Prise en compte du volet « bruit »

Il vous est recommandé de mentionner, dans l'étude d'impact, le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des routes départementales, adopté le 3 février 2020. Il concerne plus de 3 millions de véhicules par an. Celui-ci devra être pris en compte dans le cadre de l'étude finale, ainsi que pour la définition du scénario retenu.

Il apparaît également important de mentionner, dans votre document, que des cartes stratégiques du bruit sont disponibles en annexe de ce PPBE.

Les cartes issues de ce plan de prévention indiquent que le projet d'aménagement de l'ex-base aérienne 217 s'inscrit dans des zones de moindre bruit et dans une zone calme ($L_{den} < 55$ dB(A)). Aussi, le Département s'interroge sur l'évolution de cette zone calme après la réalisation du projet.

En effet, à l'horizon 2025, la mise en place du programme d'aménagement de l'ancienne base aérienne 217 devrait favoriser une augmentation des distances parcourues totales (différence entre les scénarii avec et sans projet) de l'ordre de 207 951 km/jour, soit une augmentation de 16 % (cf. p. 54 de l'annexe n°11).

Or, la conclusion de l'annexe n°10 de l'étude d'impact, portant sur les nuisances acoustiques ne reflète pas, semble-t-il, cette analyse :

« L'impact des voies nouvelles seules n'entraîne aucun dépassement des seuils réglementaires en façade des habitations existantes. Aucune protection acoustique n'est donc à prévoir dans ce cadre. Enfin les trafics induits par le projet sur les principaux axes routiers existant, n'entraînent pas de modification significative des niveaux sonores en façades des habitations existantes » (page 58 de l'annexe 10).

Il semble ainsi difficile d'imaginer qu'une augmentation de 16% du trafic dans cette zone, sur une période de 5 ans, n'ait pas d'impact à ce sujet.

Des cartes illustrant ces propos, ainsi que des informations complémentaires, vous sont proposées en annexe. Je vous suggère de prendre l'attache de la Direction de l'environnement afin d'aborder cette problématique de façon plus précise.

Volet « risques »

Des pollutions ou risques sont à considérer du fait de la présence de sites BASOL¹ ou BASIAS² et d'activités (ateliers, stations-service, etc.) sur le site ou à proximité de la zone d'étude. Ces risques devront être évalués, au cas par cas, en fonction d'un diagnostic plus approfondi, ainsi que des projets et des usages prévus.

¹ Base de données sur les sols pollués

² Base de données des anciens sites industriels et activités de services

Volet « énergies renouvelables »

Des scénarii énergétiques ambitieux sont cités dans l'annexe n°12 (p. 37), notamment au sujet de bâtiments abritant des activités « de commerce en ligne » : « Par ailleurs, le niveau des ambitions énergétiques fixées sur ces projets pourra également servir de modèle pour la suite de l'aménagement ». Le Département aurait souhaité que ces ambitions fassent l'objet d'une actualisation dans l'étude d'impact et que soient précisées les objectifs fixés aux aménageurs par Cœur d'Essonne agglomération.

Enfin, l'étude d'impact évoque (p. 35) plusieurs énergies renouvelables sur lesquelles le projet d'aménagement pourrait s'appuyer. Il semble indispensable que le photovoltaïque soit ajouté à cette liste.

Conclusion

Je vous informe que le Département émet un avis réservé sur l'étude d'impact au regard :

- de l'ancienneté des études de trafic (2016) retenues dans le cadre du dossier que vous me soumettez pour avis et au regard de l'impact de l'aménagement de l'ex-BA 217 sur l'ensemble du réseau routier départemental ;
- des éléments qui restent à préciser en lien avec l'imperméabilisation des sols ;
- des précisions à apporter au sujet des nuisances sonores qui risquent de toucher, à terme, une zone actuelle dite de « calme ».

La première réserve pourra être levée avec la prise en compte des dernières données de trafic (2019 et 2020) émanant de l'observatoire des trafics sud Francilienne – BA 217. Celles-ci devront servir de support à un modèle de trafic, prévisionnel, plus fiable que celui présenté dans le cadre de l'étude d'impact actuelle.

Les deuxième et troisième réserves pourront être levées au regard des éléments complémentaires que vous pourrez nous apporter sur ces deux sujets.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bien cordialement,

Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation,
Le 1^{er} Vice-président chargé des partenariats avec
les collectivités, des grands projets et de l'Europe


Michel Bournat

P. J. : annexe

ANNEXE

Transports en commun

Les remarques qui suivent s'appliquent à la p. 433 de l'étude d'impact.

Cette partie du document décline le plan directeur des mobilités de 2016. Or ce plan n'est plus d'actualité compte tenu des études réalisées (notamment celle portant sur l'étude de transport par câble) et celles, toujours en cours, telles que l'étude d'Ile-de-France Mobilités sur la desserte du site en transport en commun.

Au-delà de la nécessaire création d'une liaison structurante entre le RER C et le RER D, l'étude d'impact pourrait préciser les autres liaisons en transport collectif d'ores et déjà identifiées (liaisons depuis le secteur sud RN 20, depuis le secteur de Viry-Châtillon/Fleury, etc.)

Prise en compte du « volet eau »

Dans la lettre qui vous est adressée, il est fait référence à la p. 413 de l'étude d'impact : « [...] Une réflexion plus globale et approfondie est menée sur la gestion de l'eau, en lien avec le paysage et la biodiversité. Une étude est actuellement en cours par le groupement COLOCO / ATM sur ces thématiques [...] ».

« Un certain nombre de préconisations sont alors émises, elles sont synthétisées ci-après :

- Mutualiser la gestion de l'eau et la biodiversité à l'échelle de la base en la considérant comme une seule parcelle. Pour cela un outil réglementaire (par exemple permis d'aménager secteur par secteur) sera mis en place afin de gérer, notamment les eaux pluviales de manière extensive, collective et généralisée sur les espaces privées et publiques de la Base 217.
- Traiter séparément les trois types de pluie :
- Les eaux de toiture : non polluées, légalement réutilisables pour d'autres usages. Ces eaux devront faire l'objet autant que faire se peut de stockage aérien pour une réutilisation ultérieure,
- Les eaux de voiries : potentiellement polluées, elles s'écouleront gravitairement jusqu'au bord de route,
- Les eaux des pistes : qui doivent être déconnectés dans le cadre d'un projet innovant sur la gestion des eaux de pluie.
- Imposer une cote de sortie des eaux de toiture au-dessus du niveau du terrain naturel : ce niveau de sortie des eaux de toitures permettra de remplacer des bassins semi-enterrés par des prairies bordées de talus. Ces prairies inondables peuvent être bénéfiques à plusieurs titres : favorables à la biodiversité, rôle paysager et social. Elles sont par ailleurs plus économiques que des bassins.
- La gestion des eaux de voiries : les nouvelles voiries construites dans l'enceinte de la base seront surélevées par rapport au niveau du sol. Cette surélévation de l'ordre de 0,40 m suffit si elle est couplée à un système de prairie extensif à permettre le stockage des eaux de pluie.
- Des voiries perméables à la petite faune et à l'eau.

Ces préconisations constituent la base de réflexion du travail mené par les bureaux d'études COLOCO et ATM, en lien notamment avec le Syndicat de l'Orge ».

Prise en compte du volet « déchets »

Certains documents de référence, en matière de déchets, ne sont plus d'actualité. En effet, pour l'échelle régionale, il faut à présent faire référence au Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD). Par ailleurs, il s'avère que le PDEDMA n'est plus en vigueur depuis 2009.

La croissance de la population, comme celle des différentes activités, sur le périmètre d'aménagement, ont été mises en perspective et en lien avec l'augmentation de la production de déchets. Afin de pallier cet impact, notamment après la fin du chantier (phase intitulée « vie de la zone »), les actions préconisées à mettre en œuvre par les entreprises pour limiter ce phénomène pourraient être précisées.

Prise en compte du volet « qualité de l'air »

L'impact du projet à l'horizon 2025 (variation entre le scénario « futur avec projet - 2025 » et le scénario « au fil de l'eau - 2025 » dans l'hypothèse où l'aménagement de l'ancienne BA 217 n'aurait pas eu lieu) induit une augmentation des émissions pour l'ensemble des polluants comprise entre 16,3% et 44,8%. Cette augmentation est directement liée à l'augmentation des distances parcourues totales (+16%) et/ou à l'extension du réseau routier (+54%) et à la modification des vitesses entre les différents scénarios (cf. p. 59 de l'annexe 11).

L'étude établit également un coût, en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES), non négligeable. A l'horizon 2025, le scénario au « fil de l'eau » induirait une augmentation des émissions en GES de l'ordre de 8,6%. L'autre scénario à l'horizon 2025 induit une augmentation de 17,4% en raison des distances parcourues totales en forte augmentation (+16%) par rapport à la situation fil de l'eau (page 61 de l'annexe n°11).

Les mesures proposées par Cœur d'Essonne agglomération, rappelées par l'étude d'impact, sont les suivantes :





- limitation de la diffusion particulière en intégrant des écrans physiques ou végétaux mais également en adaptant le tracé ;
- privilégier l'usage des transports en commun et des modes doux.

Prise en compte du volet « Bruit »

Nous vous rappelons que, le PPBE du Département, adopté le 3 février 2020, a identifié les routes départementales RD 19 et RD 312, toutes deux à proximité du projet d'aménagement de l'ex-BA 217, ainsi que les RD 31 et RD 117 également proches.



De plus, il conviendrait de rappeler, dans l'étude d'impact, que des écrans et buttes acoustiques ont été installées sur la RD19 sur la commune de Plessis-Pâté en 2007. Cette information est également disponible dans le PPBE du Département.



-  Limite communale
-  Bâtiment
-  RD modélisé
-  RD non modélisé
-  Voies ferrées



ENS ET DOMAINES DÉPARTEMENTAUX :

-  ENS ouvert au public
-  Domaine départemental

ZONE POTENTIELLE DE CALME :

-  Zones Lden < 55 dB(A)