

**La Direction Générale**

Paris le **18 FEV. 2021**

Prospective et Etudes – 21000704 - AP/SMN  
Affaire suivie par : Antoine PEQUIGNOT  
Tél : 01 82 53 80 79  
Mél : [antoine.pequignot@iledefrance-mobilites.fr](mailto:antoine.pequignot@iledefrance-mobilites.fr)

**Monsieur Eric BRAIVE**  
**Président**  
**Cœur d'Essonne Agglomération**  
**La Maréchaussée**  
**1, Place Saint Exupéry**  
**91704 SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS**  
**CEDEX**

**Lettre recommandée avec accusé de réception**

Monsieur le Président,

Par courrier daté du 24 décembre 2020 et reçu le 29 décembre 2020, vous avez sollicité l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet d'aménagement de l'ex-base aérienne 217, dans le cadre de l'évaluation environnementale de ce projet, en application de l'article R122-7 du code de l'environnement, et vous avez transmis à cet effet son dossier d'étude d'impact.

Île-de-France Mobilités est pleinement consciente des dynamiques de développement de votre territoire, en particulier autour de l'ex-base aérienne 217 (BA 217).

Ce projet vient s'intégrer en lisière de tissus urbains et économiques constitués et il est principalement desservi par des infrastructures routières qui connaissent déjà des niveaux de trafic importants. C'est pourquoi le développement de solutions de mobilité durables pour faciliter la desserte de ce territoire est un enjeu majeur pour la réussite de cette opération.

A cet égard, Île-de-France Mobilités, toujours à l'écoute des territoires afin d'adapter régulièrement les lignes de bus pour répondre à l'évolution des mobilités, a mis en œuvre, dans le courant de l'année 2020, des renforts d'offre sur la ligne DM05 qui dessert notamment le secteur de la Croix Blanche. De nouveaux arrêts pour la ligne 227.04 ont également été créés en 2019 afin de desservir au plus près les premiers développements qui se sont implantés sur le site de l'ex-BA 217.

De manière plus globale, afin d'anticiper les développements futurs sur votre territoire, Île-de-France Mobilités a lancé fin 2019 une étude de définition de liaisons bus structurantes et des aménagements associés dans le secteur de l'ex-base aérienne de Brétigny-sur-Orge. Ce lancement fait suite à l'engagement pris par Île-de-France Mobilités auprès des élus concernés lors de la restitution des conclusions de l'étude d'opportunité d'une liaison par câble pour desservir le site. En effet, cette étude avait conclu à la non-pertinence de ce mode compte tenu de l'impossibilité technique à rejoindre la gare de Brétigny avec un temps de parcours performant, conduisant à un projet à la fréquentation limitée pour un coût élevé.

L'étude en cours, sous l'égide d'Île-de-France Mobilités, a pour objectif d'analyser l'évolution des besoins de déplacements liée aux projets de développement urbain dans un vaste secteur autour de l'ex-BA 217, puis d'identifier les liaisons bus structurantes pour répondre à ces besoins, ainsi que d'éventuels aménagements pouvant faciliter leur circulation. Il s'agit de répondre aux besoins de connexion avec les réseaux de transports ferrés et les polarités urbaines environnantes.

.../...

De plus, cette étude pilotée par Île-de-France Mobilités s'inscrit dans une démarche de réflexion d'ensemble sur la desserte tous modes du secteur, en coordination avec d'autres études menées par le Conseil départemental de l'Essonne et par Cœur d'Essonne Agglomération, sur l'organisation future du schéma viaire structurant du secteur situé au sud de la Francilienne et sur les principes de desserte routière du site de l'ex-BA 217.

A la lecture de l'étude d'impact du projet d'aménagement de la Base 217, il apparaît que les enjeux de desserte en transports collectifs du secteur sont bien intégrés aux actions définies par Cœur d'Essonne Agglomération et la SPL Air 217. Le projet prévoit ainsi de mettre en œuvre des mesures visant à réduire les difficultés de circulation liées à la congestion routière, et de permettre une desserte en transports collectifs optimisée du secteur, au plus près des développements prévus.

Toutefois, Île-de-France Mobilités souhaite porter à l'attention de Cœur d'Essonne Agglomération et de la SPL Air 217 plusieurs remarques concernant la formulation des enjeux de desserte dans l'étude d'impact.

En premier lieu, cette dernière comporte plusieurs mentions du projet de téléphérique urbain, solution dont la pertinence a été écartée dans le cadre de l'étude menée par Île-de-France Mobilités. Il conviendrait donc que ces mentions soient retirées.

En outre, la description qui est faite, dans plusieurs chapitres de l'étude d'impact, de l'étude relative à la desserte bus actuellement menée par Île-de-France Mobilités, ne correspond pas tout à fait aux objectifs de cette étude, tels que rappelés dans le présent courrier et dans la note jointe. Il conviendrait en ce sens d'apporter les corrections proposées à l'étude d'impact.

Enfin, dans l'objectif de parvenir à une desserte bus optimisée du projet d'aménagement de la Base 217, Île-de-France Mobilités propose qu'il soit fait mention, dans les chapitres de l'étude d'impact portant sur les mesures relatives à la circulation, de la nécessité de prévoir un schéma de desserte routière qui préserve la possibilité de réaliser des aménagements en faveur des bus et de garantir la possibilité qu'ils traversent le site de la Base. Cette approche correspond aux hypothèses de travail arrêtées avec les services de Cœur d'Essonne Agglomération et du Conseil départemental de l'Essonne.

La note ci-jointe détaille les remarques sur l'étude d'impact qu'Île-de-France Mobilités souhaite porter à votre connaissance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

**La Directrice Générale Adjointe**



**Elodie HANEN**

*PJ : Avis d'Île-de-France Mobilités sur l'étude d'impact du projet d'aménagement de la Base 217*

**Avis d'Île-de-France Mobilités sur l'étude  
d'impact du projet d'aménagement de la  
Base 217 réalisée par Cœur d'Essonne  
Agglomération et la SPL Air 217**

# **1. PRESENTATION DE LA DEMARCHE D'ETUDE EN COURS MENEES PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES VISANT A AMELIORER LA DESSERTE DU SECTEUR DE L'EX BA 217**

## **CONTEXTE DE L'ETUDE**

Situé dans un espace de frange urbaine, à l'interface entre le centre Essonne et l'agglomération d'Evry-Courcouronnes, le territoire « Sud Francilienne » est caractérisé par l'implantation d'un ensemble de zones commerciales, logistiques et économiques. Le potentiel de développement de ce territoire s'appuie notamment sur la reconversion de l'ancienne Base aérienne 217 à Brétigny-sur-Orge, ainsi que sur le développement de nouveaux parcs d'activités parallèlement à l'extension de zones existantes en bordure du site de l'ex-base. Au nord de celle-ci, la zone résidentielle « Grand Parc » à Bondoufle et le futur pôle d'activités Val Vert Croix Blanche vont également faire émerger de nouveaux besoins de déplacement.

Dans la perspective de ce développement, deux démarches d'études relatives au réseau viaire engagées par le Département de l'Essonne et Cœur d'Essonne Agglomération doivent permettre de préciser l'évolution de l'organisation de la desserte routière à l'échelle du secteur sud francilienne, ainsi que les

principes du schéma viaire du site de l'ex-BA217 (connexions avec la voirie environnante, caractère traversant ou non des voies desservant la base).

Concernant les transports collectifs, le territoire « Sud Francilienne » est desservi par deux infrastructures ferroviaires toutes deux orientées selon un axe nord-sud : le RER C à l'ouest et le RER D à l'est. Des projets de transport structurants vont venir compléter cette desserte au nord et à l'est du territoire : le Tram 12 Express reliant Evry à Massy, et le T Zen 4 au sein de l'agglomération d'Evry-Courcouronnes.

Le site de la Base 217 est connecté au réseau ferré et aux territoires environnants par une offre bus, toutefois aucune ligne ne dessert à ce jour l'intérieur du site de la Base, qui fonctionne encore en espace clos. Cette offre a évolué régulièrement ces dernières années pour mieux desservir le territoire, notamment les premiers développements sur l'ex-BA 217. Elle évoluera encore à court terme avec la création d'une station bus (gare routière) au cœur de la zone de la Croix Blanche, à l'interface avec la ZAC Val Vert Croix Blanche, sur la RD 117.

Afin de répondre aux futurs besoins de déplacements, l'offre bus du secteur doit donc être repensée à partir des lignes existantes et/ou en développant de nouveaux services, pour desservir les développements d'activité prévus, et les connecter aux réseaux structurants et aux territoires environnants.

**C'est dans ce contexte qu'Île-de-France Mobilités a lancé à l'automne 2019 une étude qui s'inscrit, avec les deux études menées par le Département de l'Essonne et Cœur d'Essonne Agglomération, dans une démarche d'ensemble sur la desserte tous modes du secteur élargi autour de la BA 217. Cette étude fait par ailleurs suite à l'étude « stratégie télécabine en région Île-de-France » pilotée par Île-de-France Mobilités en 2017-2018, qui avait analysé l'opportunité de la réalisation d'une desserte en télécabine du secteur. Cette étude avait conclu à la non-pertinence de ce mode compte tenu de l'impossibilité technique à rejoindre la gare de Brétigny avec un temps de parcours performant conduisant à un projet à la fréquentation limitée pour un coût élevé.**

## **OBJECTIFS ET ORGANISATION DE L'ÉTUDE PILOTÉE PAR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS EN COURS**

En coordination avec les études menées par le Département de l'Essonne et Cœur d'Essonne Agglomération, l'étude en cours poursuit les objectifs suivants :

- Analyser l'évolution des besoins de déplacement en lien avec le secteur sud Francilienne élargi aux différents horizons de développement du secteur (2025 et 2035)
- Identifier les besoins de déplacements structurants qui ne seraient pas couverts par l'offre de transports collectifs existante ou prévue
- Proposer des liaisons bus pour répondre à ces besoins, et identifier les aménagements qui seraient nécessaires pour permettre/faciliter leur circulation
- Analyser ces projets de liaisons et d'aménagements en termes de faisabilité, d'opportunité, et de coûts
- Proposer un phasage de leur mise en œuvre tenant compte du calendrier de livraison des projets d'aménagement urbain et de voirie.

L'étude se décompose en deux phases :

- Phase 1 : Diagnostic et identification des besoins de desserte structurants, dont la restitution devrait avoir lieu au printemps 2021 ;
- Phase 2 : Analyse des liaisons bus répondant à des besoins structurants et des aménagements associés à mettre en œuvre, en termes d'opportunité, de faisabilité et de coûts, dont la restitution est prévue à l'automne 2021.

Cœur d'Essonne Agglomération est associée à la démarche d'études, ainsi que le Département de l'Essonne et les autres collectivités locales du territoire.

## 2. AVIS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES SUR L'ETUDE D'IMPACT DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA BA 217

### 2.1. PRESENTATION DES ENJEUX LIES A LA MOBILITE DANS LA DESCRIPTION DU PROJET (CHAPITRE II)

#### 2.1.1. DESCRIPTION DES SEQUENCES D'AMENAGEMENT DU PROJET

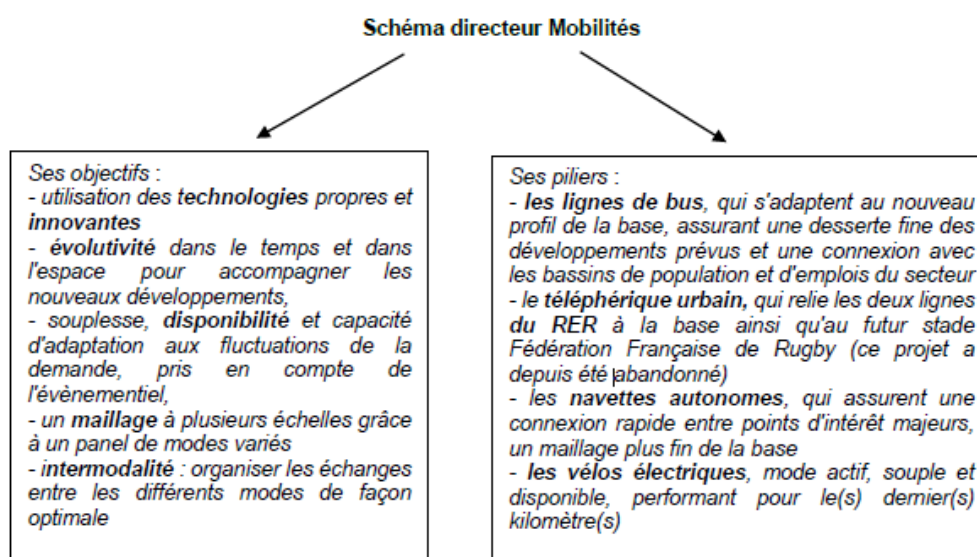
Dans la description des trois séquences spatiales d'aménagement de la BA 217, il est fait mention pour les séquences 2 (Village urbain et extensions) et 3 (carré Nord) d'un projet de téléphérique urbain, comme faisant partie du système de desserte de la BA 217. A la suite de la démarche d'étude menée par Île-de-France Mobilités ayant conclu à la non-pertinence de cette solution modale pour la desserte du secteur, il n'est pas opportun de la mentionner.

Île-de-France Mobilités demande à Cœur d'Essonne Agglomération et à la SPL Air 217 de ne pas mentionner le mode téléphérique comme faisant partie des options modales possibles pour la desserte du site et de faire référence aux principes de liaison bus en cours de définition par l'étude actuellement menée par Île-de-France Mobilités, ainsi que des éventuels aménagements qui seront à prévoir au sein du périmètre de la BA 217 et/ou dans le secteur environnant afin de faciliter la circulation de ces liaisons.

Concernant le mode téléphérique, Île-de-France Mobilités demande de façon générale que toute mention de cette solution soit supprimée, dans l'ensemble du document.

#### 2.1.2. DESCRIPTION DES SCHEMAS DIRECTEURS QUI ACCOMPAGNENT LE PLAN GUIDE DU PROJET

La description du plan guide du projet est accompagnée d'une présentation des schémas directeurs qui l'accompagnent. Parmi ceux-ci figure un schéma directeur « Mobilités » dont les objectifs et les piliers sont détaillés comme suit :

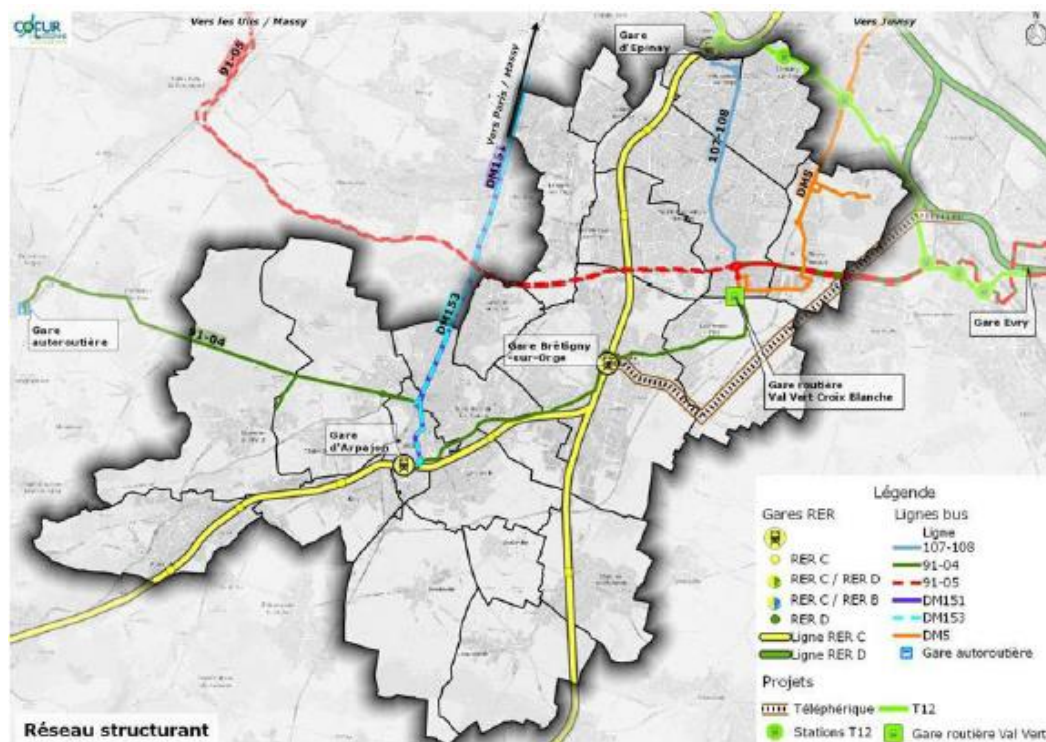


Il est fait mention du téléphérique urbain comme étant l'un des piliers de ce schéma. Cela n'est pas adapté compte tenu du fait que cette solution modale ne fait plus partie des options envisageables pour la desserte du secteur. Il serait également souhaitable dans une optique de clarification du document de ne pas faire référence au projet de Stade de rugby puisqu'il est désormais abandonné.

**Île-de-France Mobilités demande à Cœur d'Essonne Agglomération et à la SPL Air 217 de ne pas mentionner le mode téléphérique comme faisant partie des options modales possibles pour la desserte du site et de faire référence aux principes de liaison bus en cours de définition par l'étude actuellement menée par Île-de-France Mobilités, ainsi que des éventuels aménagements qui seront à prévoir au sein du périmètre de la BA 217 et/ou dans le secteur environnant afin de faciliter la circulation de ces liaisons.**

## 2.2. DESCRIPTION DES ASPECTS « CIRCULATION ET DESSERTE » DANS L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL (CHAPITRE III)

Le point 6 de cette partie de description des aspects « circulation et desserte » de l'état initial est consacré aux transports en commun (p.197 du document). Il est fait mention de la démarche d'étude en cours menée par Île-de-France Mobilités, en indiquant que cette étude vise à « définir l'implantation d'une liaison structurante en transport en commun entre le RER C (gare de Brétigny) et le RER D (gare de Ris-Orangis), passant par la Base ; le mode de cette liaison structurante et son tracé sont en cours d'étude par IdF Mobilités ». Cette description de la démarche d'étude en cours n'est pas adéquate. Une carte est en outre intégrée (reproduite ci-dessous), qui comporte le projet de liaison en téléphérique.



Île-de-France Mobilités demande que le tracé du projet de téléphérique soit retiré de la carte.

Île-de-France Mobilités demande en outre que le deuxième paragraphe de la p.197 décrivant la démarche d'étude partenariale en cours soit réécrit selon la formulation suivante :

« D'autre part, dans le cadre du projet d'aménagement de la Base 217, une démarche d'étude est en cours, pilotée par Île-de-France Mobilités, visant à définir les liaisons bus structurantes et les aménagements associés à mettre en œuvre afin de permettre une desserte optimisée des polarités de la Base, en reliant celles-ci aux gares environnantes et aux bassins de population et d'emploi du secteur. Cette étude est menée en articulation étroite avec les études pilotées par le Conseil départemental de l'Essonne et Cœur d'Essonne Agglomération sur l'évolution du réseau viaire au sein de la Base et autour de celle-ci ».

### **2.3. DESCRIPTION DES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR LA CIRCULATION ET LA DESSERTE (CHAPITRE V)**

Dans la partie D « incidence sur la circulation et les dessertes » de la description des incidences notables du projet (p.283-297 du document), il est rappelé l'ensemble des études de circulation menées depuis 2016 dans le cadre du projet de réaménagement de la Base 217. Les résultats des études de trafic déjà réalisées sont également présentés. Le point 6 de cette partie (p.297) conclut en présentant le plan de circulation à terme tel qu'actuellement envisagé. Il n'est pas fait état des conditions de circulation des bus ni de la possibilité que soient prévus des aménagements pour ces derniers.

Île-de-France Mobilités propose qu'il soit fait mention dans ce point 6 de la nécessité de préserver la possibilité de réaliser des aménagements ponctuels ou linéaires visant à faciliter la circulation des liaisons bus structurantes, conformément aux principes de liaisons qui seront définis dans le cadre de la démarche d'étude en cours menée par Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités propose en outre qu'il soit mentionné que le plan de circulation devra permettre la desserte des polarités principales du projet d'aménagement par les liaisons bus structurantes en prévoyant notamment la traversée du site de la Base par les bus pour desservir au plus près ces polarités et pour optimiser leurs itinéraires, conformément aux hypothèses d'étude prises avec le Conseil départemental de l'Essonne et Cœur d'Essonne Agglomération dans le cadre de l'étude de desserte bus en cours.

### **2.4. DESCRIPTION DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PDUIF ET LE PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS (CHAPITRE VII)**

Après une présentation des objectifs poursuivis par le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) et par les Plans locaux de déplacements (PLD) de Cœur d'Essonne Agglomération et de la Communauté de Communes du Val d'Essonne, les solutions préconisées par le schéma directeur des mobilités du plan guide sont rappelées dans les termes repris ci-après, afin de préciser que le projet est compatible avec les objectifs du PDUIF et des PLD locaux.



Le Plan Guide et le schéma directeur des mobilités fixent des orientations et des mesures planifiées sur la mise en œuvre de l'accessibilité du site de la Base 217 par les transports.

Plusieurs modes et solutions de mobilités sont mis en avant :

- Un transport structurant reliant les gares RER C et D : à terme, le téléphérique urbain s'avère être le mode de transport collectifs optimum pour ce projet.
- Le développement de l'offre Bus déployé à parti du RER C
- Des transports alternatifs innovants :
  1. Une navette autonome à Energie propres dédié à la base et reliant le RER C
  2. Des véhicules électriques en libres services (vélos, autos,)
  3. Plateforme de Covoiturage
  4. Modes actifs : vélos, ...
- Une passerelle reliant le Nord et le Sud de la base ainsi que les centre villes du Plessis-Paté et de Brétigny-sur-Orge vers le RER C
- Un pôle multimodal sur le carré Nord épicerie du territoire N/S et E/W
- Des parcs relais modaux situés à chaque porte d'accès à la Base 217 (stationnements, bornes de recharges, offres services de mobilités, ...)

La façon dont est évoquée l'évolution à prévoir de l'offre de transports collectifs ne correspond pas aux principes retenus par Île-de-France Mobilités pour les études de desserte du site. En effet :

- le recours au mode téléphérique a été écarté ;
- l'étude en cours ne s'oriente pas vers une liaison structurante unique entre RER C et RER D, mais plutôt vers un schéma de desserte bus reposant sur plusieurs liaisons afin de connecter au mieux la Base 217 réaménagée avec les polarités environnantes ;
- les rabattements bus vers l'offre ferrée ne se feront pas forcément uniquement vers le RER C.

**Île-de-France Mobilités demande ainsi que les deux premiers items de la liste des modes et solutions de mobilité mis en avant soient reformulés comme suit :**

**« - La mise en œuvre de liaisons bus structurantes et, le cas échéant, d'aménagements associés facilitant leur circulation, conformément aux principes en cours de définition dans le cadre de l'étude menée par Île-de-France Mobilités, afin de permettre une desserte optimisée des polarités aménagées depuis les gares du secteur et les polarités environnantes ».**

## **2.5. DESCRIPTION DES MESURES A METTRE EN ŒUVRE POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS DU PROJET, RELATIVEMENT AUX INCIDENCES SUR LE TRANSPORT, LES DEPLACEMENTS, ET LE STATIONNEMENT (CHAPITRE IX)**

Cette partie comporte en premier lieu une description des projets de transport qui seront mis en œuvre pour accompagner le développement du projet. Parmi ceux-ci figurent :

- la réalisation d'un site propre le long de la Francilienne
- la création d'une liaison structurante entre les RER C et D

Cette description ne correspond pas tout à fait à la réalité des démarches d'étude en cours.

Concernant la Francilienne, les études pilotées par la Direction interdépartementale des Routes d'Île-de-France portent plus précisément sur la création d'une voie réservée aux bus sur une portion de celle-ci. L'étude de la desserte du site de la Base pilotée par Île-de-France Mobilités permettra d'apprécier l'opportunité de l'utilisation de cette voie par des bus desservant la Base.

**Île-de-France Mobilités demande que ces deux items soient reformulés ainsi :**

**« - la mise en œuvre des liaisons bus structurantes et, le cas échéant, des aménagements associés visant à faciliter la circulation des bus, telles que définies dans le cadre de l'étude actuellement menée par Île-de-France Mobilités, et dans le cadre des études pilotées par la Direction interdépartementales des Routes d'Île-de-France pour ce qui concerne la réalisation d'éventuels aménagements en faveur des bus sur la RN104. »**

Une première partie relative à la circulation et au schéma viaire détaille ensuite l'ensemble des mesures envisagées à ce stade concernant le plan de circulation et les aménagements de voirie à mettre en œuvre.

**En cohérence avec les remarques formulées au 2.3 du présent document, Île-de-France Mobilités propose qu'il soit fait mention, dans cette partie de l'étude d'impact, de la nécessité de préserver la possibilité de réalisation d'aménagements ponctuels ou linéaires visant à faciliter la circulation des liaisons bus structurantes, conformément aux principes de liaisons qui seront définis dans le cadre de la démarche d'étude en cours, menée par Île-de-France Mobilités.**

**Île-de-France Mobilités propose en outre qu'il soit mentionné que le plan de circulation devra permettre la desserte des polarités principales du projet d'aménagement par les liaisons bus structurantes en prévoyant notamment la traversée du site de la Base par les bus pour desservir au plus près ces polarités et pour optimiser leurs itinéraires, conformément aux hypothèses de travail prises avec le Conseil départemental de l'Essonne et Cœur d'Essonne Agglomération dans le cadre de l'étude de desserte bus en cours.**

La troisième partie relative aux transports en commun et aux mobilités alternatives rappelle à nouveau les mesures prévues par le plan de transport pour accompagner le développement de la base :

- Les lignes de bus, qui doivent s'adapter au nouveau profil de la base, assurant une desserte fine des développements prévus et une connexion avec les bassins de population et d'emploi du secteur,
- Le téléphérique urbain, permettant de relier le RER C et le RER D.
- Les navettes autonomes, assurant une connexion rapide entre points d'intérêt majeur, un maillage plus fin de la base,
- Les vélos électriques, mode actif, souple et disponible, performant pour les derniers kilomètres.

L'évocation du mode téléphérique pour assurer les besoins en rabattement n'est pas pertinent.

**Île-de-France Mobilités demande que le second item de la liste évoquant le téléphérique urbain soit supprimé et que le premier item soit reformulé comme suit :**

**« - les lignes de bus, qui doivent s'adapter au nouveau profil de la base, assurant une desserte fine des développements prévus, une connexion avec les bassins de population et d'emploi du secteur, ainsi qu'avec les gares environnantes, selon les principes en cours de définition par l'étude menée par Île-de-France Mobilités. »**

A la page 434, le paragraphe ci-dessous fait à nouveau état du téléphérique urbain et présente de façon erronée la démarche d'étude actuellement menée par Île-de-France Mobilités.

✓ Le téléphérique urbain :

Dans le cadre du CRSD, la fiche action n°7 concernait l'étude de déplacements entre les RER C et D en vue d'une meilleure desserte des zones d'activités économiques implantées sur l'ex-base aérienne 217. Île-de-France Mobilités a étudié plusieurs projets de téléphériques parmi lesquels celui projeté sur site de la Base 217. Ce dernier n'a à ce jour pas été retenu.

Par ailleurs une étude est actuellement 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.

**Île-de-France Mobilités demande la suppression de ce paragraphe.**

La description des phases 2 et 3 de la mise en œuvre du schéma de transport liste un ensemble de mesures en matière de restructuration et de création de liaisons bus qui ne sont pas en accord avec la démarche d'étude actuellement menée par Île-de-France Mobilités, qui n'a à ce stade validé aucun principe de liaison à mettre en œuvre. Il est en outre à nouveau fait état du téléphérique urbain.

**Île-de-France Mobilités demande que la description des phases 2 et 3 du schéma de transport supprime toute mention du téléphérique urbain et évoque uniquement, pour ce qui concerne les liaisons bus, la mise en œuvre des liaisons telles qu'elles seront définies par l'étude en cours de réalisation par Île-de-France Mobilités.**